

УГОДА
МІЖ УКРАЇНОЮ, З ОДНІЄЇ СТОРОНИ,
ТА ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ І ЙОГО ДЕРЖАВАМИ-ЧЛЕНАМИ,
З ІНШОЇ СТОРОНИ. ПРО СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР

СПОРАЗУМЕНИЕ
ЗА ОБЩО АВИАЦИОННО ПРОСТРАНСТВО
МЕЖДУ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ И НЕГОВИТЕ ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ,
ОТ ЕДНА СТРАНА, И УКРАИНА, ОТ ДРУГА СТРАНА

ACUERDO
ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y SUS ESTADOS MIEMBROS,
POR UNA PARTE, Y UCRANIA, POR OTRA,
RELATIVO A UNA ZONA COMÚN DE AVIACIÓN

DOHODA MEZI EVROPSKOU UNIÍ
A JEJÍMI ČLENSKÝMI STÁTY NA JEDNĚ STRANĚ
A UKRAJINOU NA STRANĚ DRUHĚ
O SPOLEČNĚM LETECKÉM PROSTORU

AFTALE
OM ET FÆLLES LUFTFARTSOMRÅDE
MELLEM DEN EUROPÆISKE UNION OG DENS MEDLEMSSTATER
PÅ DEN ENE SIDE OG UKRAINE PÅ DEN ANDEN SIDE

ABKOMMEN
ÜBER EINEN GEMEINSAMEN LUFTVERKEHRSRAUM ZWISCHEN
DER EUROPÄISCHEN UNION UND IHREN MITGLIEDSTAATEN
EINERSEITS UND DER UKRAINE ANDERERSEITS

ÜHELT POOLT EUROOPA LIIDU JA SELLE
LIIKMESRIIKIDE NING TEISELT POOLT UKRAINA
VAHELINE ÜHISE LENNUNDUSPIIRKONNA
LEPING

ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΚΟΙΝΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ,
ΑΦΕΡΟΣ, ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ, ΑΦΕΤΕΡΟΥ

COMMON AVIATION AREA AGREEMENT
BETWEEN UKRAINE, OF THE ONE PART,
AND THE EUROPEAN UNION
AND ITS MEMBER STATES, OF THE OTHER PART

ACCORD
SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN
ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES,
D'UNE PART, ET L'UKRAINE, D'AUTRE PART

AN COMHAONTÚ
UM AN gCOMHLIMISTÉAR EITLÍOCHTA
IDIR AN tAONTAS EORPACH AGUS A BHALLSTÁIT, DE PHÁIRT,
AGUS AN ÚCRÁIN, DEN PHÁIRT EILE

SPORAZUM
O ZAJEDNIČKOM ZRAČNOM PROSTORU IZMEĐU EUROPSKE UNIJE
I NJEZINIH DRŽAVA ČLANICA, S JEDNE STRANE,
I UKRAJINE, S DRUGE STRANE

ACCORDO
SULLO SPAZIO AEREO COMUNE
TRA L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI,
DA UNA PARTE. E L'UCRAINA, DALL'ALTRA

KOPĒJĀS AVIĀCIJAS TĒLPAS NOLĪGUMS
STARP EIROPAS SAVIENĪBUUN TĀS DALĪBVALSTĪM,
NO VIENAS PUSES,
UN UKRAINU, NO OTRAS PUSES

EUROPOS SAJUNGOS BEI JOS VALSTYBIŲ NARIŲ
IR UKRAINOS
BENDROSIOS AVIACIJOS ERDVĖS
SUSITARIMAS

MEGÁLLAPODÁS
KÖZÖS LÉGTÉR LÉTREHOZÁSÁRÓL
EGYRÉSZRŐL AZ EURÓPAI UNIÓ ÉS TAGÁLLAMAI,
ÉS MÁSRÉSZRŐL UKRAJNA KÖZÖTT

FTEHM
DWAR SPAZJU KOMUNITAL-AVJAZZJONI
BEJN L-UNJONI EWROPEA U L-ISTATI MEMBRI TAGHHA,
MINN NAHA WAHDA, U L-UKRAJNA, MIN-NAHA L-OHRA

OVEREENKOMST
INZAKE EEN GEMEENSCHAPPELIJKE LUCHTVAARTRUIMTE
TUSSEN DE EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN,
ENERZIJD EN OEKRAÏNE, ANDERZIJD

UMOWA
O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM
MIEDZY UNIA EUROPEJSKĄ I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI,
Z JEDNEJ STRONY, A UKRAINĄ, Z DRUGIEJ STRONY

ACORDO
SOBRE O ESPAÇO DE AVIAÇÃO COMUM ENTRE
A UNIÃO EUROPEIA E OS SEUS ESTADOS-MEMBROS,
POR UM LADO, E A UCRÂNIA, POR OUTRO

ACORD
PRIVIND SPAȚIUL AERIAN COMUN
ÎNTRE UNIUNEA EUROPEANĂ ȘI STATELE MEMBRE ALE ACESTEIA,
PE DE O PARTE ȘI UCRAINA, PE DE ALTĂ PARTE

DOHODA
O SPOLOČNOM LETECKOM PRIESTORE
MEDZI EURÓPSKOU ÚNIOU A JEJ ČLENSKÝMI STÁTMI
NA JEDNEJ STRANE A UKRAJINOU NA STRANE DRUHEJ

SPORAZUM
O SKUPNEM ZRAČNEM PROSTORU
MED EVROPSKO UNIJO IN NJENIMI DRŽAVAMI ČLANICAMI
NA ENI STRANI TER UKRAJINO NA DRUGI STRANI

EUROOPAN UNIONIN JA SEN JÄSENVALTIIDEN
SEKÄ UKRAINAN VÄLINEN
SOPIMUS
YHTEISESTÄ ILMAILUALUEESTA

AVTAL
OM FTT GEMENSAMT LUFTFARTSOMRÅDE
MELLAN EUROPEISKA UNIONEN OCH DESS MEDLEMSSTATER,
Å ENA SIDAN. OCH UKRAINA, Å ANDRA SIDAN

УГОДА
МІЖ УКРАЇНОЮ, З ОДНІЄЇ СТОРОНИ,
ТА ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ І ЙОГО ДЕРЖАВАМИ-ЧЛЕНАМИ,
З ІНШОЇ СТОРОНИ. ПРО СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР

Україна, з однієї сторони, та

Королівство Бельгія,

Республіка Болгарія.

Чеська Республіка,

Королівство Данія,

Федеративна Республіка Німеччина,

Естонська Республіка,

Ірландія,

Грецька Республіка,

Королівство Іспанія,

Французька Республіка,

Республіка Хорватія,

Італійська Республіка,

Республіка Кіпр,

Латвійська Республіка,

Литовська Республіка,

Велике Герцогство Люксембург,

Угорщина,

Республіка Мальта,

Королівство Нідерланди.

Республіка Австрія.

Республіка Польща,

Португальська Республіка,

Румунія,

Республіка Словенія,

Словацька Республіка,

Фінляндська Республіка,

Королівство Швеція,

будучи Сторонами Договору про Європейський Союз та Договору про функціонування Європейського Союзу (далі – договори ЄС) та будучи державами-членами Європейського Союзу (далі – держави-члени ЄС),

та

Європейський Союз, далі – ЄС, з іншої сторони,

разом далі – Сторони;

бажаючи створити спільний авіаційний простір (САП), що базується на взаємному доступі до ринків авіаперевезень Сторін, з рівними умовами конкуренції та повагою до однакових правил, зокрема, у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, гармонізації соціальної сфери та захисту навколишнього середовища;

ВИЗНАЮЧИ інтегрований характер міжнародної цивільної авіації та права і зобов'язання України та держав-членів ЄС, що впливають з їхнього членства в міжнародних авіаційних організаціях, зокрема в Міжнародній організації цивільної авіації (ICAO) та Європейській організації з безпеки аеронавігації, а також їхні права та зобов'язання у рамках міжнародних угод з третіми сторонами та міжнародними організаціями;

БАЖАЮЧИ поглибити відносини між Сторонами у галузі авіаційного транспорту, зокрема у сфері промислового співробітництва, та розвинути рамки існуючої системи угод про повітряне сполучення з метою розвитку економічних, культурних та транспортних зв'язків між Сторонами;

БАЖАЮЧИ сприяти розширенню можливостей повітряних перевезень, в тому числі шляхом розвитку повітряних транспортних мереж з метою задоволення потреб пасажирів і вантажоперевізників у зручних авіаперевезеннях;

ВИЗНАЮЧИ важливість авіаційного транспорту для розвитку торгівлі, туризму та інвестицій;

ВІДЗНАЧАЮЧИ Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відкриту для підписання в м. Чикаго 7 грудня 1944 року;

БЕРУЧИ ДО УВАГИ, що Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, передбачає, що з метою забезпечення скоординованого розвитку перевезень між Сторонами, що відповідає їхнім комерційним потребам, умови взаємного доступу до ринку та надання послуг з перевезень повітряним транспортом можуть бути визначені окремими угодами;

БАЖАЮЧИ надати авіаперевізникам можливість запропонувати пасажирам та вантажоперевізникам конкурентоспроможні ціни та послуги на відкритих ринках;

БАЖАЮЧИ, щоб усі сфери галузі авіаційного транспорту, в тому числі працівники авіаперевізника, отримали вигоду з лібералізованої угоди;

МАЮЧИ намір розвинути рамки існуючих угод щодо авіаційного транспорту з метою поступового відкриття доступу на ринки та збільшення переваг для споживачів, авіаперевізників, працівників та спільног обох Сторін;

ПОГОДЖУЮЧИСЬ, що правила САП мають ґрунтуватися на відповідному законодавстві Європейського Союзу, як це визначено у Додатку I до цієї Угоди, без шкоди для договорів ЄС та Конституції України;

ВІДЗНАЧАЮЧИ намір України інкорпорувати у своє авіаційне законодавство відповідні вимоги і стандарти Європейського Союзу, у тому числі з урахуванням подальшого розвитку законодавчої бази ЄС;

БАЖАЮЧИ забезпечити найвищий рівень безпеки польотів і авіаційної безпеки міжнародних повітряних перевезень та підтверджуючи глибоку стурбованість у зв'язку з діями або погрозами, спрямованими проти безпеки повітряних суден, які ставлять під загрозу безпеку людей чи майна, негативно впливають на експлуатацію повітряних суден і підбивають упевненість пасажирів в безпеці цивільної авіації;

ВИЗНАЮЧИ переваги, які обидві Сторони можуть отримати від повного дотримання правил САП, включаючи відкритий доступ до ринків та збільшення вигід для споживачів послуг і суб'єктів господарювання обох Сторін;

ВИЗНАЮЧИ, що створення САП та імплементація його правил не можуть бути досягнуті без застосування перехідних домовленостей та те, що у цьому зв'язку важливою є відповідна підтримка;

НАГОЛОШУЮЧИ НА ТОМУ, що доступ авіаперевізників до інфраструктури повітряного транспорту, включаючи доступ до аеропортів, повинен бути прозорим і недискримінаційним, особливо у випадках, коли така інфраструктура є обмеженою;

БАЖАЮЧИ забезпечити рівні умови для авіаперевізників, що дозволить їм в умовах справедливих та рівноправних можливостей експлуатувати договірні лінії;

ВИЗНАЮЧИ, що урядові субсидії можуть негативно впливати на конкуренцію між авіаперевізниками та можуть загрожувати основним цілям цієї Угоди;

ПІДТВЕРДЖУЮЧИ важливість захисту навколишнього середовища в процесі розробки та імплементації міжнародної авіаційної політики та визнаючи право суверенних держав вживати відповідні заходи з цією метою;

ВІДЗНАЧАЮЧИ важливість захисту споживачів, в тому числі захисту, що надається відповідно до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, вчиненої 28 травня 1999 року в м. Монреаль;

ВІТАЮЧИ триваючий діалог між Сторонами щодо поглиблення їхніх відносин в інших сферах, зокрема щодо спрощення руху людей,

домовились про таке:

Розділ I
Загальні положення

Стаття 1
Цілі та сфера застосування

Метою цієї Угоди є поступове створення САП між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами, що ґрунтується, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також на ідентичних правилах стосовно соціальних аспектів. З цією метою ця Угода встановлює обов'язкові правила, технічні вимоги, адміністративні процедури, базові експлуатаційні стандарти та імплементаційні норми, що застосовуються між Сторонами.

Зазначений САП функціонує на засадах вільного доступу до ринку авіалінійних перевезень та на рівних умовах конкуренції.

Стаття 2

Терміни та визначення

Для цілей цієї Угоди, якщо не зазначено інше, використовуються терміни з такими значеннями:

- (1) «договірні лінії» та «встановлені маршрути» означає міжнародні повітряні перевезення відповідно до статті 16 та Додатка II до цієї Угоди;
- (2) «Угода» означає цю Угоду, Додатки до неї та будь-які зміни до них;
- (3) «повітряне перевезення» означає громадське перевезення повітряним судном пасажирів, багажу, вантажу і пошти, окремо чи комбіновано, за винагороду або за наймом; для більшої точності, це включає регулярні і нерегулярні (чартерні) перевезення, а також суто вантажні перевезення;
- (4) «авіаперевізник» означає компанію чи підприємство, яке має чинну ліцензію на здійснення авіаперевезень або подібний документ;
- (5) «компетентні органи» означає урядові відомства або органи публічної влади, які відповідають за адміністративні функції в рамках цієї Угоди;
- (6) «компанії або підприємства» означає юридичні особи, засновані відповідно до цивільного чи торговельного законодавства, включаючи кооперативні товариства та інші юридичні особи, що підпадають під дію норм публічного або приватного права, окрім тих, які є неприбутковими;

- (7) «Конвенція» означає Конвенцію про Міжнародну цивільну авіацію, відкриту до підписання в м. Чикаго 7 грудня 1944 року, та включає:
- (a) будь-яку поправку, що набрала чинності відповідно до статті 94(a) Конвенції та ратифікована як Україною, так і державою-членом ЄС або державами-членами ЄС, та
 - (b) будь-який додажок або будь-яку поправку до нього, прийняту відповідно до статті 90 Конвенції, наскільки такий додажок або поправка в будь-який певний момент є чинними як для України, так і для держави-члена ЄС чи держав-членів ЄС і є такими, що стосуються відповідного питання;
- (8) «Угода ЕСАА» означає багатосторонню Угоду між Європейським Співтовариством і його державами-членами, Республікою Албанія, Боснією і Герцеговиною, Республікою Болгарія, Республікою Хорватія, колишньою Югославською Республікою Македонія, Республікою Ісландія, Республікою Чорногорія, Королівством Норвегія, Румунією, Республікою Сербія та Місією ООН у справах тимчасової адміністрації в Косово¹ про створення європейського спільного авіаційного простору;
- (9) «EASA» означає Європейське агентство з безпеки польотів, створене Регламентом (ЄС) Європейського Парламенту та Ради № 216/2008 від 20 лютого 2008 року «Про загальні правила у сфері цивільної авіації та заснування Європейського агентства з безпеки польотів» та скасуванням Директиви Ради 91/670/ЄЕС, Регламенту (ЄС) № 1592/2002 та Директиви 2004/36/ЄС;

¹ Це визначення застосовується без шкоди для позицій щодо статусу і відповідно до Резолюції РБ ООН № 1244/1999 і висновку Міжнародного Суду ООН про Декларацію про незалежність Косово.

- (10) «фактичний контроль» означає відносини, що виникають на підставі прав і зобов'язань або іншим чином, які надають можливість окремо або разом, в залежності від обставин або відповідного законодавства, прямо чи опосередковано вирішальною мірою впливати на підприємство, зокрема, на підставі:
- (a) права на використання всіх або частини активів підприємства;
 - (b) прав або зобов'язань, які надають можливість вирішальною мірою впливати на склад, голосування або прийняття рішень органами підприємства чи іншим чином здійснювати вирішальний вплив на управління підприємством;
- (11) «фактичний нормативний контроль» означає, що компетентний орган Сторони, відповідальний за видачу ліцензії, який видає авіаперевізнику ліцензію чи дозвіл на здійснення авіаперевезень:
- (a) постійно перевіряє, що застосовні критерії для здійснення міжнародних повітряних сполучень, на підставі яких видаються ліцензія чи дозвіл на здійснення авіаперевезень, дотримані цим авіаперевізником згідно з відповідним національним законодавством та правилами; та
 - (b) підтримує належний нагляд за безпекою польотів та авіаційною безпекою щонайменше відповідно до стандартів ІКАО;
- (12) «Договори ЄС» означає Договір про Європейський Союз та Договір про функціонування Європейського Союзу;
- (13) «держава-член ЄС» означає державу-члена Європейського Союзу;

- (14) «спроможність» означає можливість авіаперевізника здійснювати міжнародні повітряні перевезення, у тому числі, чи має він задовільне фінансове становище та достатній управлінський досвід і здатний дотримуватися законодавства, правил та вимог, які регулюють здійснення таких перевезень;
- (15) «право п'ятої свободи» означає право або привілей, наданий однією державою (далі – «держава, що надає право») авіаперевізникам іншої держави (далі – «держава, що одержує право») для забезпечення міжнародних повітряних перевезень між територією держави, що надає право, та територією третьої держави за умови, що такі перевезення починаються або закінчуються на території держави, що одержує право;
- (16) «повна вартість» означає вартість надання послуги повітряного перевезення, включаючи обґрунтовані адміністративні витрати і, де це доцільно, будь-які відповідні збори, що стягуються з метою відображення екологічних витрат і застосовуються незалежно від національної приналежності;
- (17) «ІКАО» означає Міжнародну організацію цивільної авіації, створену відповідно до Конвенції;
- (18) «міжнародне повітряне перевезення» означає повітряне перевезення між пунктами щонайменше у двох державах;
- (19) «інтермодальні перевезення» означає громадські перевезення повітряним судном і одним чи декількома наземними видами транспорту пасажирів, багажу, вантажу та пошти, окремо чи комбіновано, за винагороду чи за наймом;
- (20) «захід» означає будь-який захід Сторони, будь то у формі закону, постанови, правила, процедури, рішення чи адміністративної дії або у будь-якій іншій формі;

(21) «громадянин» означає:

(a) у випадку України – будь-яку особу, що має громадянство України або, у випадку Європейського Союзу і його держав-членів, будь-яку особу, що має громадянство держави-члена ЄС, або

(b) будь-яку юридичну особу:

(i) володіння якою здійснюється безпосередньо або через переважне володіння і яка весь час знаходиться під фактичним контролем, у випадку України – фізичних або юридичних осіб, які мають громадянство України, у випадку Європейського Союзу і його держав-членів, фізичних або юридичних осіб, які мають громадянство держави-члена ЄС або однієї з інших держав, перелічених у Додатку V до цієї Угоди, та

(ii) основне місце діяльності якої, у випадку України, знаходиться в Україні або, у випадку Європейського Союзу та його держав-членів, в державі-члені;

(22) «національна приналежність», коли йдеться про авіаперевізника, означає відповідність авіаперевізника вимогам щодо переважного володіння ним, здійснення фактичного контролю та його основного місця діяльності;

(23) «ліцензія на здійснення авіап перевезень» означає:

- (a) у випадку Європейського Союзу та його держав-членів – дозвіл, виданий компанії чи підприємству компетентним органом, відповідальним за видачу ліцензії, що дозволяє здійснювати повітряні перевезення згідно з відповідним законодавством ЄС, та
- (b) у випадку України – ліцензія для перевезень пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом, що видається згідно з відповідним законодавством України;

(24) «ціна» означає:

- (a) тарифи на авіап перевезення, що сплачуються авіап перевізникам або їх агентам чи іншим продавцям квитків за перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом, та будь-які умови, за яких такі ціни застосовуються, включаючи винагороду та умови, запропоновані агентству та іншим допоміжним службам; і
- (b) вартість авіап перевезення, що сплачується за перевезення пошти і вантажу, та умови, за яких такі ціни застосовуються, включаючи винагороду та умови, запропоновані агентству та іншим допоміжним службам.

Це визначення включає, у разі застосування, перевезення наземними видами транспорту, пов'язане з міжнародним повітряним перевезенням, а також умови застосування тарифів на авіап перевезення та вартості авіап перевезення;

- (25) «Угода про асоціацію» означає Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і її членами, з іншої сторони, вчинену 21 березня 2014 року та 27 червня 2014 року, та будь-який документ, що його замінює;
- (26) «основне місце діяльності» означає головний офіс або зареєстрований офіс авіаперевізника, де здійснюються основні фінансові функції та експлуатаційний контроль, включаючи постійне управління підтриманням льотної придатності;
- (27) «зобов'язання щодо суспільно важливих перевезень» означає будь-яке зобов'язання, покладене на авіаперевізників, для забезпечення на визначеному маршруті здійснення мінімальних регулярних повітряних перевезень, що задовольняють встановлені стандарти безперервності, регулярності, ціни та мінімальної ємності, які авіаперевізники не виконували б, якби вони враховували виключно свої комерційні інтереси. Авіаперевізники можуть отримувати компенсацію від відповідної Сторони за виконання зобов'язання щодо суспільно важливих перевезень;
- (28) «SESAR» означає дослідницьку програму з організації повітряного руху в рамках технічної реалізації програми «Єдине європейське небо», яка є технологічним елементом «Єдиного європейського неба», метою якої є забезпечення ЄС ефективною інфраструктурою управління повітряним рухом для сприяння безпечному та екологічно орієнтованому розвитку повітряного транспорту;

(29) «субсидія» означає будь-який фінансовий внесок, наданий урядовими органами, місцевими державними органами чи іншою публічною установою, а саме коли:

- (a) урядовий орган, місцевий державний орган або інша публічна установа здійснює прямий переказ грошових коштів у формі грантів, кредитів або участі в акціонерному капіталі, може взяти зобов'язання прямого переказу грошових коштів компанії, бере на себе зобов'язання компанії, у тому числі кредитні гарантії, вкладення капіталу, право власності, захист від банкрутства або страхування;
- (b) доходи урядового органу, місцевого державного органу чи іншої публічної установи, які підлягають оподаткуванню, є упущеними, не зібраними або неналежним чином зменшені;
- (c) урядовий орган, місцевий державний орган або інша публічна установа надає товари та послуги, інші ніж загальна інфраструктура, або здійснює закупівлю товарів або послуг, або
- (d) урядовий орган, місцевий державний орган або інша публічна установа здійснює платежі до механізму фінансування або доручає чи наказує привагній установі виконувати одну чи більше функцій, що зазначені у пунктах (a), (b) і (c), які зазвичай закріплюються за урядом та фактично не відрізняються від звичайної практики роботи урядів;

і в результаті чого надається пільга;

- (30) «територія» означає щодо України сухопутні території та прилеглі до них територіальні води, що знаходяться під суверенітетом України, та щодо Європейського Союзу сухопутні території (материк та острови), внутрішні води та територіальне море, щодо яких застосовуються Договір про Європейський Союз та Договір про функціонування Європейського Союзу й відповідно до умов, зазначених у цих Договорах та будь-якому документі, що його замінює;
- (31) «Угода про транзит» означає Угоду про транзит при міжнародних повітряних сполученнях, вчинену в м. Чикаго 7 грудня 1944 року;
- (32) «збір з користувачів» означає збір, що стягується з авіаперевізників компетентним органом або дозволений для стягнення таким органом за використання повітряними суднами, їхніми екіпажами, пасажирями, вантажем та поштою засобів і послуг, які стосуються аеронавігації (включаючи проліт території), контролю за повітряним рухом, аеропортів і авіаційної безпеки.

Стаття 3

Імплементация Угоди

1. Сторони вживають усіх необхідних заходів, загального або індивідуального характеру, для забезпечення виконання зобов'язань згідно з цією Угодою й утримуються від будь-яких дій, які могли б зашкодити досягненню цілей цієї Угоди.

2. Імплементация заходів, зазначених у пункті 1 цієї статті, здійснюється без шкоди для прав і зобов'язань будь-якої Сторони, що впливають з її участі в міжнародних організаціях та/або міжнародних угодах, зокрема Конвенції та Угоді про транзит.
3. Під час застосування заходів, зазначених у пункті 1 цієї статті, Сторони, у рамках цієї Угоди:
 - (а) скасовують всі односторонні адміністративні, технічні або інші заходи, які можуть становити непряме обмеження та мати дискримінаційний вплив на здійснення повітряних перевезень за цією Угодою; і
 - (б) утримуються від застосування адміністративних, технічних або законодавчих заходів, які можуть призвести до дискримінації по відношенню до громадян або компаній чи підприємств іншої Сторони під час надання послуг за цією Угодою.

Стаття 4

Недопущення дискримінації

Для цілей цієї Угоди та без шкоди для будь-яких спеціальних положень, що містяться в ній, будь-яка дискримінація за ознаками національної приналежності забороняється.

Розділ II
Регуляторне співробітництво

Стаття 5

Основні принципи регуляторного співробітництва

1. Сторони співробітничать усіма можливими способами з метою забезпечення поступового інкорпорування в законодавство України вимог та стандартів актів Європейського Союзу, перелічених у Додатку 1 до цієї Угоди, а також імплементації Україною зазначених положень шляхом:
- (a) періодичних консультацій в рамках Спільного комітету, передбаченого статтею 29 («Спільний комітет») цієї Угоди, щодо тлумачення зазначених у Додатку 1 до цієї Угоди актів Європейського Союзу з питань безпеки польотів та авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, доступу на ринок і супутніх питань, соціальних питань, захисту прав споживачів й інших сфер, які охоплюються цією Угодою;
 - (b) надання достатньої допомоги в специфічних сферах, визначених Сторонами;
 - (c) проведення консультацій та обміну інформацією щодо нового законодавства відповідно до статті 15 цієї Угоди.

2. Україна вживає необхідних заходів, щоб інкорпорувати до правової системи України та імплементувати вимоги та стандарти актів Європейського Союзу, зазначених у Додатку I до цієї Угоди, відповідно до перехідних домовленостей, визначених статтею 33 та у пов'язаному з цим Додатку III до цієї Угоди.

3. Сторони невідкладно інформують одна одну через Спільний комітет про їхні відповідні компетентні органи, відповідальні за нагляд у сфері безпеки польотів, льотної придатності, ліцензування авіаперевізників, питання аеропортів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, розслідування авіаційних подій та інцидентів, встановлення плати за аеронавігаційне обслуговування та аеропортові збори.

Стаття 6

Дотримання законів та правил

1. Авіаперевізники однієї Сторони дотримуються законів і правил, що діють на території іншої Сторони і регулюють прибуття на її територію або відправлення з неї повітряних суден, зайнятих у повітряному перевезенні, чи експлуатацію та навігацію таких повітряних суден, під час прибуття на згадану територію, перебування в її межах або відправлення з неї.

2. Закопи і правила, що застосовуються на території однієї Сторони і регулюють прибуття або відправлення з неї пасажирів, екіпажу або вантажу, що перевозяться повітряними суднами (включаючи ті, що регулюють порядок прибуття, розмитнення, здійснення імміграційного, паспортного, митного контролю та карантину, або у випадку пошти – поштові правила), під час прибуття на згадану територію, перебування в її межах або відправлення з неї поширюються на таких пасажирів, екіпаж (або на осіб, які діють від їхнього імені) або вантаж авіаперевізників іншої Сторони.

Стаття 7

Безпека польотів

1. Відповідно до перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди, Сторони діють згідно зі своїм відповідним законодавством щодо вимог та стандартів безпеки польотів, визначених в Чащині С Додатка I до цієї Угоди, на умовах, викладених у цій статті.
2. Продовжуючи виконувати функції та завдання держави-розробника, держави-виробника, держави реєстрації та держави-експлуатанта, як це передбачено Конвенцією, Україна інкорпорує у своє законодавство та ефективно імплементує вимоги та стандарти, зазначені у пункті 1 цієї статті, відповідно до перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди.
3. Сторони співробітничать з метою забезпечення ефективної імплементції Україною свого національного законодавства, прийнятого з метою інкорпорування вимог та стандартів, зазначених в пункті 1 цієї статті. Для цього Україна бере участь в роботі EASA як спостерігач з дати набрання чинності цією Угодою, як це передбачено Додатком VI до цієї Угоди.
4. Для забезпечення експлуатації договірних ліній згідно з пунктами (a), (b), (c) та (d) статті 16(1) цієї Угоди, кожна Сторона визнає дійсними сертифікати льотної придатності, сертифікати про кваліфікацію та свідцтва, видані або схвалені іншою Стороною та які продовжують бути чинними, за умови, що вимоги до таких сертифікатів чи свідцтва щонайменше відповідають мінімальним стандартам, що можуть бути встановлені відповідно до Конвенції.

5. Визнання державами-членами ЄС виданих Україною сертифікатів, зазначених у розділі I Додатка IV до цієї Угоди, вирішується відповідно до положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди.
6. Сторони співробітничать з метою досягнення збіжності сертифікаційних систем у сферах первинної сертифікації та підтримання льотної придатності.
7. Сторони гарантують, що зареєстроване однією Стороною повітряне судно, яке підозрюється у недотриманні міжнародних стандартів з безпеки польотів, встановлених відповідно до Конвенції, та яке здійснює посадку в аеропортах, відкритих для міжнародного повітряного руху на території іншої Сторони, підлягає інспекції на пероні, що здійснюється компетентними органами такої іншої Сторони, на борту та навколо повітряного судна з метою перевірки чинності документації повітряного судна, а також документації його екіпажу і видимого стану повітряного судна та його обладнання.
8. Сторони обмінюються інформацією, зокрема будь-якими невідповідностями, виявленими під час проведення інспекцій на пероні відповідними засобами згідно з пунктом 7 цієї статті.
9. Компетентні органи однієї Сторони в будь-який час можуть надіслати запит про проведення консультацій з компетентними органами іншої Сторони стосовно стандартів безпеки польотів, що застосовуються іншою Стороною, в тому числі за іншими напрямками, ніж ті, що підпадають під дію актів, зазначених у Додатку I до цієї Угоди, або стосовно результатів інспекцій на пероні. Такі консультації проводяться протягом 30 днів з дати відповідного запиту.

10. Ніщо у цій Угоді не повинно тлумачитися як обмеження повноважень Сторони вживати всіх необхідних та невідкладних заходів у разі з'ясування, що повітряне судно, виріб або експлуатація:

- (a) не відповідають мінімальним стандартам, встановленим згідно з Конвенцією, або вимогам та стандартам, визначеним у Частині С Додатка I до цієї Угоди, у залежності від того, що з них застосовується;
- (b) створюють підстави для серйозного занепокоєння – за результатами інспекції, про яку йдеться в пункті 7 цієї статті – стосовно того, що повітряне судно або його експлуатація не відповідають мінімальним стандартам, встановленим згідно з Конвенцією, або вимогам та стандартам, визначеним у Частині С Додатка I до цієї Угоди, у залежності від того, що з них застосовується; або
- (c) створюють підстави для серйозного занепокоєння стосовно того, що відсутнє ефективне впровадження та дотримання мінімальних стандартів, встановлених згідно з Конвенцією, або вимог та стандартів, визначених у Частині С Додатка I до цієї Угоди, у залежності від того, що з них застосовується.

11. Якщо одна Сторона вживає заходів згідно з пунктом 10 цієї статті, вона повинна невідкладно інформувати компетентні органи іншої Сторони про такі заходи із зазначенням обґрунтування своїх дій.

12. Якщо заходи, які вживаються згідно з пунктом 10 цієї статті, продовжують застосовуватися навіть у випадку усунення підстав для їх вжиття, будь-яка Сторона може звернутися до Спільного комітету для розгляду зазначеного питання.

13. Про будь-які зміни до національного законодавства стосовно статусу компетентних органів України чи будь-якого компетентного органу держав-членів ЄС Сторона, що вносить такі зміни, невідкладно повідомляє іншим Сторонам.

Стаття 8

Авіаційна безпека

1. Україна інкорпорує у своє законодавство та ефективно імплементує положення, що містяться у Частині II Документа 30 Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), відповідно до перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди. У контексті оцінки, передбаченої в статті 33(2) цієї Угоди, інспектори Європейської Комісії можуть брати участь як спостерігачі в перевітках, здійснюваних компетентними органами України в аеропортах, розташованих на території України, відповідно до механізму, узгодженого двома Сторонами. Ця Угода не перешкоджає правам і обов'язкам України та держав-членів ЄС відповідно до Додатка 17 Конвенції.

2. Забезпечуючи авіаційну безпеку цивільних повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу як фундаментальну передумову для виконання міжнародних повітряних сполучень, Сторони підтверджують свої зобов'язання одна перед одною захищати цивільну авіацію від актів незаконного втручання, зокрема свої зобов'язання відповідно до Конвенції, Конвенції про злочини та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна, підписаної в м. Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в м. Гаага 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в м. Монреаль 23 вересня 1971 року, Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, підписаного в м. Монреаль 24 лютого 1988 року, і Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, підписаної в м. Монреаль 1 березня 1991 року, в тій мірі, в якій обидві Сторони є учасницями цих конвенцій, а також усіх інших конвенцій та протоколів, що стосуються безпеки цивільної авіації, учасницями яких є обидві Сторони.

3. Сторони за запитом надають одна одній усю необхідну допомогу для запобігання актам незаконного захоплення цивільних повітряних суден та іншим незаконним актам, спрямованим проти безпеки таких повітряних суден, їх пасажирів і екіпажу, аеропортів і аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрози безпеці цивільної авіації.

4. Сторони у своїх взаємовідносинах діють відповідно до стандартів авіаційної безпеки і, наскільки вона застосовується ними, рекомендованої практики, встановленої ІКАО і визначеної в якості Додатків до Конвенції, в обсязі положень про авіаційну безпеку, який застосовується Сторонами. Обидві Сторони вимагають, щоб експлуатанти повітряних суден їхньої реєстрації, експлуатанти, які мають основне місце діяльності або постійне місце перебування на їхній території, та експлуатанти аеропортів на їхній території діяли відповідно до таких положень авіаційної безпеки.

5. Кожна Сторона забезпечує вжиття дієвих заходів в межах її території для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, включаючи, але не обмежуючись, перевірку пасажирів та їхньої ручної поклажі, перевірку багажу і контроль безпеки вантажу і пошти до посадки чи завантаження повітряного судна, а також забезпечення контролю за бортовими і аеропортовими запасами, контроль за доступом та перевірку інших осіб, крім пасажирів, під час входу до зони обмеженого доступу. Відповідні заходи, за необхідності, коригуються для реагування на вразливі місця та загрози у сфері цивільної авіації. Кожна Сторона погоджується з тим, що її авіаперевізники можуть бути зобов'язані дотримуватися положень авіаційної безпеки, зазначених у пункті 4 цієї статті, на вимогу іншої Сторони для в'їзду на територію такої іншої Сторони, перебування в її межах або відправлення з неї.

6. Кожна Сторона також позитивно розглядає будь-який запит іншої Сторони щодо вжиття спеціальних заходів авіаційної безпеки для реагування на конкретну загрозу. Кожна Сторона інформуватиме завчасно іншу Сторону про будь-які спеціальні заходи авіаційної безпеки, які вона має намір запровадити, що можуть мати значний фінансовий або операційний вплив на повітряне сполучення, здійснюване відповідно до цієї Угоди, окрім випадків, коли це об'єктивно неможливо у випадку надзвичайної ситуації. Будь-яка зі Сторін може вимагати проведення засідання Спільного комітету для обговорення таких заходів авіаційної безпеки, як це передбачено статтею 29 цієї Угоди.

7. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільного повітряного судна, або інших протиправних дій, спрямованих проти повітряного судна, безпеки його пасажирів і екіпажу, аеропортів чи аеронавігаційних засобів, Сторони надають одна одній допомогу шляхом полегшення зв'язку та вжиття інших відповідних заходів, спрямованих на якомога швидше та безпечніше припинення таких дій або загрози дій.

8. Кожна Сторона вживає всіх заходів, які вона вважатиме практично необхідними, для забезпечення того, щоб повітряне судно, щодо якого вчинено незаконне захоплення або інші протиправні дії та яке знаходиться на землі на її території, було затримане на місці, окрім випадків, коли його підправлення обумовлене домінуючим обов'язком захищати людське життя. Коли це є практично можливим, такі заходи вживаються на основі взаємних консультацій.

9. Якщо Сторона має обґрунтовані підстави вважати, що інша Сторона відступила від положень авіаційної безпеки, зазначених у цій статті, така Сторона надсилає запит щодо негайного проведення консультацій з іншою Стороною.

10. Без шкоди для статті 19 цієї Угоди, недосягнення позитивної домовленості протягом 15 днів з дати такого запиту є підставою для призупинення, скасування, обмеження або встановлення умов для отримання дозволу на виконання польотів для одного або декількох авіаперевізників такої іншої Сторони.

11. У разі прямої та надзвичайної загрози Сторона може вжити тимчасових заходів до закінчення 15 днів.

12. Будь-які заходи, що вживаються відповідно до пунктів 10 або 11 цієї статті, припиняються після виконання іншою Стороною повною мірою положень цієї статті.

Стаття 9

Організація повітряного руху

1. Відповідно до перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди, Сторони діють відповідно до свого законодавства згідно з вимогами та стандартами, що стосуються організації повітряного руху, визначеними в частині В Додатка I до цієї Угоди на умовах, викладених у цій статті.

2. Україна інкорпорує у своє законодавство та ефективно імплементує вимоги та стандарти, зазначені у пункті 1 цієї статті, відповідно до перехідних положень, передбачених Додатком III до цієї Угоди.

3. Сторони співробітничать у сфері організації повітряного руху для забезпечення ефективної імплементації Україною свого законодавства, прийнятого з метою інкорпорування вимог та стандартів, зазначених в пункті 1 цієї статті, а також з метою поширення «Єдиного європейського неба» на Україну задля підвищення діючих стандартів безпеки польотів та загальної ефективності повітряного руху в Європі, оптимізації пропускнуєї спроможності повітряного руху, мінімізації затримок та підвищення ефективності охорони навколишнього середовища.

4. З цією метою Україна залучається як спостерігач до роботи Комітету єдиного неба з дати набрання чинності цією Угодою, а компетентні підприємства та/або органи України на недискримінаційній основі залучаються шляхом відповідної координації діяльності до програми SESAR згідно з відповідним законодавством.
5. Спільний комітет визначається відповідальним за контроль та сприяння співробітництву у сфері організації повітряного руху.
6. З метою сприяння застосуванню законодавства щодо «Єдиного європейського неба»:
 - (a) Україна вживає необхідних заходів для приведення своїх інституційних структур з організації повітряного руху у відповідність до «Єдиного європейського неба»; та
 - (b) Європейський Союз сприяє участі України в будь-яких експлуатаційних ініціативах у сфері аеронавігаційного обслуговування, використання повітряного простору та взаємосумісності, що виникають на основі «Єдиного європейського неба».
7. Ця Угода не завдає шкоди правам та обов'язкам України, що випливають з Конвенції, а також чинних регіональних аеронавігаційних угод, схвалених Радою ІКАО. Після набрання чинності цією Угодою будь-яка подальша регіональна угода повинна відповідати її положенням.

8. З метою забезпечення високого рівня безпеки польотів, щоб максимізувати пропускну спроможність повітряного простору та ефективність організації повітряного руху, і на умовах перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди, Україна організовує повітряний простір в межах своєї відповідальності згідно з вимогами ЄС щодо встановлення функціональних блоків повітряного простору (FAB), зазначених в частині В Додатка I до цієї Угоди.

Сторони співробітничать з метою розгляду можливості інтеграції повітряного простору в межах відповідальності України у FAB згідно із законодавством ЄС та враховуючи експлуатаційні переваги від такої інтеграції.

9. Визнання державами-членами ЄС виданих Україною відповідних сертифікатів, зазначених у розділі 2 Додатка IV до цієї Угоди, вирішується відповідно до положень, передбачених Додатком III до цієї Угоди.

Стаття 10

Навколишнє середовище

1. Сторони визнають важливість охорони навколишнього середовища під час розробки та імплементації авіаційної політики. Сторони визнають, що ефективні глобальні, регіональні, національні та/або місцеві заходи є необхідними для мінімізації впливу цивільної авіації на навколишнє середовище.

2. Відповідно до перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди, Сторони діють відповідно до свого законодавства щодо вимог та стандартів, що стосуються навколишнього середовища, визначених у Частині D Додатка I до цієї Угоди на умовах, викладених у цій статті.

3. Україна інкорпорує у своє законодавство та ефективно імплементує вимоги та стандарти, зазначені у пункті 2 цієї статті, відповідно до перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди.

4. Сторони співробітничать з метою забезпечення ефективної імплементації Україною свого законодавства, прийнятого з метою інкорпорування вимог та стандартів, зазначених в пункті 2 цієї статті, при цьому визнаючи важливість спільної роботи, та в рамках багатосторонніх переговорів з метою розгляду впливу авіації на навколишнє середовище та забезпечення повної відповідності цілям цієї Угоди будь-яких заходів, які зменшують негативний вплив на навколишнє середовище.

5. Ніщо в цій Угоді не обмежує повноважень компетентних органів будь-якої Сторони вживати всіх необхідних попереджувальних заходів або іншим чином реагувати на негативний вплив на навколишнє середовище повітряних перевезень за умови, що такі заходи вживаються без дискримінації за ознакою національної приналежності та не суперечать правам та зобов'язанням Сторін за міжнародним правом.

Стаття 11

Захист прав споживачів

1. Відповідно до перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди, Сторони діють відповідно до свого законодавства щодо вимог та стандартів стосовно захисту прав споживачів, визначених у Частині F Додатка I до цієї Угоди.

2. Україна інкорпорує в своє законодавство та ефективно імплементує вимоги та стандарти, зазначені у пункті 1 цієї статті, відповідно до перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди.
3. Сторони співробітничать з метою забезпечення ефективної імплементації Україною свого законодавства, прийнятого з метою інкорпорування вимог та стандартів, зазначених у пункті 1 цієї статті.
4. Сторони також співробітничать з метою забезпечення захисту прав споживачів, що впливають з цієї Угоди.

Стаття 12

Співробітництво у виробничій сфері

1. Сторони мають на меті посилити співробітництво у виробничій сфері, зокрема шляхом:
 - (i) розвитку ділових зв'язків між виробниками авіаційної техніки обох Сторін;
 - (ii) просування та розробки спільних проектів, що сприятимуть стабільному розвитку сектору повітряного транспорту, включаючи його інфраструктуру;
 - (iii) технічного співробітництва для дотримання стандартів Європейського Союзу;

- (iv) підтримки можливостей для виробників та розробників авіаційної техніки; та
 - (v) стимулювання інвестицій у рамках цієї Угоди.
2. Ця Угода не завдає шкоди діючим в Україні технічним та промисловим стандартам для виробництва повітряних суден та їх компонентів, які не охоплені Додатком I до цієї Угоди.
 3. Спільний комітет здійснює контроль та сприяє співробітництву у виробничій сфері.

Стаття 13

Комп'ютеризовані системи бронювання

1. Відповідно до перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди, Сторони діють відповідно до свого законодавства щодо вимог та стандартів стосовно комп'ютеризованих систем бронювання, визначених у частині G Додатка I до цієї Угоди. Сторони гарантують вільний доступ комп'ютеризованих систем бронювання однієї Сторони на ринок іншої Сторони.
2. Україна інкорпорує у своє законодавство та ефективно імплементує вимоги та стандарти, зазначені у пункті 1 цієї статті, відповідно до перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди.
3. Сторони співробітничать з метою забезпечення імплементції Україною свого законодавства, прийнятого з метою інкорпорування вимог та стандартів, зазначених в пункті 1 цієї статті.

Стаття 14
Соціальні аспекти

1. Відповідно до перехідних положень, викладених в Додатку III до цієї Угоди, Сторони діють відповідно до свого законодавства щодо вимог та стандартів з соціальних аспектів, визначених у частині E Додатка I до цієї Угоди.
2. Україна вживає необхідних заходів для інкорпорування у своє законодавство та ефективної імплементації вимог та стандартів, зазначених у пункті 1 цієї статті, відповідно до перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди.
3. Сторони співробітничать з метою забезпечення імплементації Україною свого законодавства, прийнятого з метою інкорпорування вимог та стандартів, зазначених в пункті 1 цієї статті.

Стаття 15
Нове законодавство

1. Ця Угода не завдає шкоди праву кожної Сторони, за умови дотримання принципу недискримінації та положень цієї статті та статті 4 цієї Угоди, в односторонньому порядку приймати нові законодавчі акти або вносити зміни та доповнення до своїх вже існуючих законодавчих актів у сфері повітряних перевезень та у пов'язаній з цим сфері, зазначених у Додатку I до цієї Угоди.

2. Якщо одна Сторона розглядає питання прийняття нових законодавчих актів у рамках цієї Угоди або внесення змін і доповнень до своїх існуючих законодавчих актів, вона інформує про це іншу Сторону. На прохання будь-якої Сторони Спільний комітет протягом двох місяців після цього проводить обмін думками щодо наслідків застосування таких нових законодавчих актів або змін і доповнень до існуючих законодавчих актів для належного функціонування цієї Угоди.

3. Спільний комітет повинен:

(а) приймати рішення щодо перегляду Додатка I до цієї Угоди з метою доповнення його, якщо необхідно – на основі взаємності, новими законодавчими актами або внесення відповідних змін до нього;

(b) приймати рішення про те, що нові законодавчі акти або відповідні зміни вважаються такими, що відповідають цій Угоді; або

(с) рекомендувати будь-які інші заходи для схвалення протягом прийнятної строку задля забезпечення належного функціонування цієї Угоди.

Розділ III
Економічні положення

Стаття 16
Надання прав

1. З метою здійснення міжнародних повітряних перевезень авіаперевізниками іншої Сторони кожна Сторона надає іншій Стороні відповідно до Додатків II та III до цієї Угоди такі права:

- (a) право прольоту над її територією без посадки;
- (b) право здійснювати зупинки на її території з будь-якою метою, окрім прийняття на борт або зняття з нього пасажирів, багажу, вантажу та/або пошти під час здійснення повітряних перевезень (з некомерційними цілями);
- (c) право здійснювати зупинки на її території під час експлуатації договірних ліній за встановленим маршрутом з метою прийняття на борт та зняття з нього міжнародного завантаження – пасажирів, вантажу та/або пошти, що перевозяться окремо або комбіновано; та
- (d) інші права, передбачені цією Угодою.

2. Ніщо в цій Угоді не повинно розглядатися як надання авіаперевізникам України права приймати на борт на території будь-якої держави-члена ЄС пасажирів, багаж, вантаж та/або пошту, що перевозяться за компенсацію та мають призначення в інший пункт на території цієї держави-члена.

Стаття 17

Надання дозволів на виконання польотів та технічних дозволів

Після отримання заявок щодо надання дозволів на виконання польотів або технічних дозволів від авіаперевізника однієї Сторони, які мають бути подані у формі та у спосіб, передбачений для надання дозволів на виконання польотів або технічних дозволів, компетентні органи іншої Сторони надають відповідні дозволи з мінімальною процедурною затримкою за умови, що:

- (a) щодо авіаперевізника України:
 - (i) авіаперевізнак має основне місце діяльності в Україні та має чинну ліцензію на здійснення авіаперевезень відповідно до застосовного законодавства України;
 - (ii) фактичний нормативний контроль над авіаперевізнаком здійснюється та підтримується Україною, а відповідний компетентний орган є чітко визначеним; та
 - (iii) якщо інше не передбачено відповідно до статті 20 цієї Угоди, авіаперевізнак безпосередньо чи його контрольний пакет акцій належать та фактично контролюються Україною та (або) її громадянами;

- (b) щодо авіаперевізника Європейського Союзу:
- (i) авіаперевізнак має основне місце діяльності на території держави-члена ЄС відповідно до Договорів ЄС та має чинну ліцензію на здійснення авіаперевезень відповідно до застосовного законодавства Європейського Союзу;
 - (ii) фактичний нормативний контроль над авіаперевізнаком здійснюється та підтримується державою-членом ЄС, відповідальною за видачу сертифіката експлуатанта, а відповідний компетентний орган є чітко визначеним; та
 - (iii) якщо інше не передбачено відповідно до статті 20 цієї Угоди, авіаперевізнак безпосередньо чи його контрольний пакет акцій належать та фактично контролюються однією чи більше державами-членами ЄС та (або) їх громадянами чи іншими державами, зазначеними в Додатку V до цієї Угоди, та/або їх громадянами;
- (c) авіаперевізнак дотримується умов, передбачених законами та правилами, зазначеними у статті 6 цієї Угоди; та
- (d) положення, передбачені статтями 7 та 8 цієї Угоди, дотримані та застосовуються.

Стаття 18

Взаємне визнання регуляторних висновків стосовно спроможності та національної приналежності авіаперевізника

1. Після отримання заявки щодо надання дозволу на виконання польотів чи технічного дозволу від авіаперевізника однієї Сторони компетентні органи іншої Сторони визнають будь-який висновок щодо спроможності або національної приналежності, зроблений компетентними органами першої Сторони стосовно цього авіаперевізника, аналогічно такому висновку, що був зроблений його власними компетентними органами та не потребує подальшого втручання в такі справи, крім випадків, передбачених у пункті 2 цієї статті.
2. Якщо після отримання заявки щодо надання дозволу на виконання польотів чи технічного дозволу від авіаперевізника або після надання такого дозволу на виконання польотів чи технічного дозволу компетентні органи Сторони, яка отримує заявку, мають конкретну причину для занепокоєння стосовно того, що незважаючи на висновок, зроблений компетентними органами іншої Сторони, умови, передбачені статтею 17 цієї Угоди щодо надання відповідних дозволів на виконання польотів чи технічних дозволів, не дотримані, в такому випадку вони повинні негайно поінформувати про це такі органи, надаючи обґрунтовані причини для свого занепокоєння. У такому випадку будь-яка Сторона може вимагати проведення консультацій, в яких можуть брати участь представники відповідних компетентних органів, та/або надання додаткової інформації, необхідної в таких випадках, і такі запити повинні бути задоволені в пайкоротші можливі строки. Якщо питання залишається невирішеним, будь-яка Сторона може передати справу на розгляд Спільного комітету.

Стаття 19

Відмова у видачі, скасування, призупинення, обмеження дії дозволів на виконання польотів чи технічних дозволів

1. Компетентні органи будь-якої Сторони можуть відмовити у видачі, скасувати, призупинити або обмежити дію дозволів на виконання польотів чи технічних дозволів чи іншим чином призупинити або обмежити виконання перевезень авіаперевізником іншої Сторони у випадку, якщо:

(a) для авіаперевізника України:

- (i) авіаперевізник не має основного місця діяльності в Україні або не має чинної ліцензії на здійснення авіаперевезень відповідно до застосовного законодавства України;
- (ii) фактичний нормативний контроль над авіаперевізником не здійснюється або не підтримується Україною або відповідний компетентний орган не є чітко визначеним; або
- (iii) якщо інше не визначено у статті 20 цієї Угоди, авіаперевізник безпосередньо чи його контрольний пакет акцій не належать Україні та (або) громадянам України та ними не здійснюється фактичний контроль над цим авіаперевізником;

(b) для авіаперевізника Європейського Союзу:

- (i) авіаперевізник не має основного місця діяльності на території держави-члена ЄС відповідно до Договорів ЄС або не має чинної ліцензії на здійснення авіаперевезень відповідно до застосовного права Європейського Союзу; або

- (ii) фактичний нормативний контроль над авіаперевізником не здійснюється або не підтримується державою-членом ЄС, відповідальною за видачу сертифіката експлуатанта, або відповідний компетентний орган не є чітко визначеним; або
 - (iii) якщо інше не визначено у статті 20 цієї Угоди, авіаперевізник безпосередньо чи його контрольний пакет акцій не належать одній або декільком державам-членам ЄС та (або) їх громадянам або іншим державам, зазначеним в Додатку V до цієї Угоди, і (або) громадянам таких інших держав та ними не здійснюється фактичний контроль над цим авіаперевізником;
- (c) авіаперевізник не дотримується законів та правил, зазначених в статті 6 цієї Угоди;
 - (d) положення, передбачені статтями 7 та 8 цієї Угоди, не дотримані чи не застосовуються; або
 - (e) будь-яка Сторона зробила відповідно до статті 26(5) цієї Угоди висновок про те, що умови стосовно конкурентного середовища не виконуються.

2. Якщо вжиття невідкладних заходів не є необхідним для запобігання подальшому недотриманню пунктів (c) або (d) пункту 1 цієї статті, то права, встановлені цією статтею, здійснюються лише після консультацій з компетентними органами іншої Сторони.

3. Жодна Сторона не використовує своїх прав, встановлених цією статтею, з метою відмови у видачі, скасування, призупинення або обмеження дії дозволів на виконання польотів або технічних дозволів будь-яких авіаперевізників Сторони на підставі того, що контрольний пакет акцій цього авіаперевізника належить одній або декільком Сторонам Угоди ЕСАА чи їх громадянам та/або фактичний контроль над цим авіаперевізником здійснюється ними за умови, що така Сторона або Сторони Угоди ЕСАА пропонують режим взаємності та застосовують умови Угоди ЕСАА.

Стаття 20

Інвестування в авіаперевізників

1. Незважаючи на статті 17 і 19 цієї Угоди, володіння контрольним пакетом акцій авіаперевізника України державами-членами ЄС та/або їх громадянами чи здійснення ними фактичного контролю над ним або володіння контрольним пакетом акцій авіаперевізника Європейського Союзу Україною та/або її громадянами чи здійснення ними фактичного контролю над ним дозволяється на підставі попередньо прийнятого рішення Спільного комітету.
2. Це рішення визначає умови щодо експлуатації договірних ліній відповідно до цієї Угоди та перевезень між третіми країнами та Сторонами. Положення статті 29(8) цієї Угоди не застосовуються до цього виду рішення.

Стаття 21

Скасування кількісних обмежень

1. Без шкоди для більш вигідних положень існуючих угод і в рамках цієї Угоди Сторони скасовують кількісні обмеження та заходи еквівалентної дії щодо передачі обладнання, запасів, запасних частин та інших приладів, необхідних авіаперевізннику для продовження здійснення повітряних перевезень відповідно до умов, передбачених цією Угодою.

2. Зобов'язання, зазначене в пункті 1 цієї статті, не перешкоджає Сторонам забороняти або встановлювати обмеження щодо такої передачі, які є обґрунтованими на підставі державної або суспільної безпеки, з метою захисту здоров'я та життя людей, тварин або рослин чи захисту інтелектуальної, промислової та комерційної власності. Проте такі заборони або обмеження не повинні становити засоби свавільної дискримінації або замаскованого обмеження торгівлі між Сторонами.

Стаття 22

Комерційні можливості

Ведення бізнесу

1. Сторони погоджуються, що перешкоди для ведення бізнесу, з якими стикаються комерційні експлуатанти, можуть зашкодити перевагам, досягнення яких передбачене цією Угодою. Тому Сторони домовилися долучитися до ефективного і взаємного процесу усунення перешкод для ведення бізнесу, з якими стикаються комерційні експлуатанти обох Сторін, якщо такі перешкоди можуть зашкодити комерційним перевезенням, спотворити конкуренцію або завадити розвитку рівних можливостей.
2. Спільний комітет повинен розробити порядок налагодження співробітництва щодо ведення бізнесу та забезпечення комерційних можливостей; здійснювати моніторинг стану фактичного подолання перешкод для ведення бізнесу, з якими стикаються комерційні експлуатанти, та регулярно здійснювати огляд розвитку подій, в тому числі, за необхідності, тих, які стосуються законодавчих та регуляторних змін. Відповідно до статті 29 цієї Угоди одна Сторона може надіслати запит про проведення засідання Спільного комітету з метою обговорення будь-якого питання щодо застосування цієї статті.

Представництва авіаперевізників

3. Авіаперевізники кожної Сторони мають право відкривати представництва на території іншої Сторони для просування і продажу повітряних перевезень та пов'язаної з цим діяльності, включаючи право продавати та видавати будь-який квиток та/або авіавантажну накладну, як власні квитки і/або авіавантажні накладні, так і іншого перевізника.

4. Авіаперевізники кожної Сторони згідно з законами та правилами іншої Сторони щодо в'їзду, проживання та працевлаштування мають право направляти й утримувати на території іншої Сторони адміністративний персонал, персонал з продажу квитків, технічний, експлуатаційний та інший фаховий персонал, необхідний для забезпечення повітряних перевезень. Такі потреби у персоналі, на вибір авіаперевізника, можуть бути задоволені за рахунок власного персоналу або шляхом користування послугами будь-якої іншої організації, компанії чи авіаперевізника, які провадять діяльність на території іншої Сторони і мають дозвіл на надання таких послуг на території цієї Сторони. Обидві Сторони за необхідності сприяють та прискорюють надання дозволу на працевлаштування персоналу для роботи в представництві відповідно до цього пункту, зокрема роботу на тимчасових засадах у період, який не перевищує 90 днів, згідно з відповідними чинними законами та правилами.

Наземне обслуговування

5. Відповідно до перехідних положень, викладених у Додатку III до цієї Угоди:

(a) без шкоди для пункту (b) кожний авіаперевізник стосовно наземного обслуговування на території іншої Сторони має:

(i) право здійснювати наземне обслуговування власними силами («самообслуговування»); або

(ii) право обирати постачальника послуг серед конкуруючих між собою постачальників, які надають послуги з наземного обслуговування в повному обсязі або частково, якщо такі постачальники мають дозвіл доступу на ринок на підставі законів та правил кожної Сторони та якщо такі постачальники вже присутні на ринку;

(b) для обробки багажу, обслуговування на пероні, заправки паливом і мастильними матеріалами, обробки вантажу та пошти у частині, що стосується фізичного обслуговування вантажу і пошти між терміналом та повітряним судном, права, передбачені пунктами (a) (i) та (ii), можуть бути обмежені відповідно до законів та правил, які застосовуються на території іншої Сторони. Якщо такі обмеження перешкоджають самообслуговуванню та якщо немає ефективної конкуренції між постачальниками послуг з наземного обслуговування, то всі авіаперевізники матимуть доступ до таких послуг на рівноправній та недискримінаційній основі;

(c) будь-який постачальник послуг з наземного обслуговування кожної Сторони незалежно від того, чи є він авіаперевізником, чи ні, має право, стосовно наземного обслуговування на території іншої Сторони, надавати такі послуги авіаперевізникам Сторін, які обслуговуються у цьому самому аеропорту, за умови наявності відповідного дозволу згідно із застосовними законами та правилами.

Розподіл слотів в аеропортах

6. Розподіл наявних слотів в аеропортах на територіях Сторін здійснюється незалежно, прозоро, недискримінаційно та своєчасно.

Продаж, місцеві витрати та переказ коштів

7. Будь-який авіаперевізник кожної Сторони може здійснювати продаж послуг на перевезення авіаційним транспортом та інших супутніх послуг на території іншої Сторони безпосередньо та (або), на власний розсуд, через своїх агентів з продажу, інших посередників, призначених таким авіаперевізником, іншого авіаперевізника або через Інтернет. Кожний авіаперевізник має право продавати квитки на такі перевезення і супутні послуги, а будь-яка особа – вільно купувати квитки на такі перевезення і послуги у національній валюті цієї території або у вільно конвертованій валюті згідно з місцевим валютним законодавством.

8. Кожний авіаперевізник має право вільно конвертувати та переказувати місцеві доходи з території іншої Сторони на свою територію або на територію іншої країни чи країн на власний розсуд відповідно до застосовного законодавства. Конвертацію та переказ коштів дозволяється здійснювати негайно без обмежень та оподаткування за офіційним курсом обміну, який застосовується для здійснення поточних операцій та грошових переказів в дату, коли авіаперевізник подає заявку на переказ.

9. Авіаперевізникам кожної Сторони дозволяється сплачувати місцеві витрати, включаючи закупівлю пального, на території іншої Сторони у національній валюті. На власний розсуд авіаперевізники кожної Сторони можуть сплачувати такі витрати на території іншої Сторони у вільноконвертованій валюті згідно з місцевим валютним законодавством.

Спільні комерційні домовленості

10. Під час здійснення перевезення або пропонування послуг з перевезень відповідно до цієї Угоди будь-який авіаперевізник Сторони може укладати спільні комерційні домовленості, зокрема угоди про надання блоку крісел або про спільне використання кодів, з:

- (a) будь-яким авіаперевізником або перевізниками Сторін;
- (b) будь-яким авіаперевізником або перевізниками третьої країни; та
- (c) перевізником, що здійснює перевезення наземним транспортом (наземним або морським),

за умови, якщо: (i) фактичний перевізник має відповідний дозвіл; (ii) маркетингові перевізники мають відповідні права на експлуатацію маршруту в рамках відповідних двосторонніх домовленостей та (iii) домовленості відповідають вимогам безпеки та конкуренції, які у звичайному порядку до них застосовуються. Кожний авіаперевізник, який уклав домовленості про спільне використання кодів, під час здійснення продажу квитків інформує пасажирів у пункті продажу квитка або у будь-якому випадку при реєстрації чи під час посадки, якщо реєстрація не вимагається на стикувальному рейсі, про те, які перевізники здійснюють перевезення на кожній частині перевезення.

Інтермодальне перевезення

11. Перевізники, що здійснюють пасажирські перевезення наземним транспортом, не повинні дотримуватися законів або правил, що регулюють повітряні перевезення, суто на підставі того, що наземне перевезення здійснюється авіаперевізником під власним іменем. Перевізники, що здійснюють перевезення наземним транспортом, мають право приймати рішення щодо укладення спільних комерційних домовленостей. Під час прийняття рішення щодо укладення конкретних домовленостей перевізники, що здійснюють перевезення наземним транспортом, серед інших питань, можуть брати до уваги інтереси споживачів, а також технічні й економічні обмеження щодо площі та ємності.

12. Без шкоди для вимог застосованих законів та правил і незважаючи на будь-яке інше положення цієї Угоди авіаперевізникам та непрямим постачальникам послуг з вантажних перевезень Сторін дозволяється без обмежень залучати до міжнародних повітряних перевезень в тій самій авіавантажній накладній будь-який наземний транспорт для перевезення вантажу до або з пунктів на територіях України та Європейського Союзу чи в третіх країнах, включаючи перевезення до та з усіх аеропортів, у яких працюють митні служби, та, коли це прийнятно, право перевозити вантаж під гарантійними зобов'язаннями про оплату обов'язкових митних платежів. Такий вантаж, який перевозиться наземним чи повітряним транспортом, підлягає митному оформленню в аеропорту й може користуватися аеропортовими засобами. Авіаперевізники на власний розсуд можуть здійснювати наземні перевезення самостійно або забезпечити їх виконання шляхом досягнення домовленостей з іншими наземними перевізниками, включаючи наземні перевезення, що здійснюються іншими авіаперевізниками та непрямими постачальниками послуг з вантажних авіаперевезень. Такі інтермодальні вантажні перевезення можуть бути запропоновані як єдине ціле шляхом поєднання ціни за повітряне та наземне перевезення за умови недопущення дезінформації вантажовідправників щодо такого перевезення.

Для цілей абзацу першого «перевезення наземним транспортом» включає як наземне, так і морське перевезення.

Лізинг

13. Авіаперевізники кожної Сторони мають право здійснювати повітряні перевезення на договірних лініях з використанням повітряного судна з екіпажем або без екіпажу за угодою про лізинг, укладеною з будь-яким авіаперевізником, включаючи треті країни, за умови, що всі учасники таких угод відповідають умовам, визначеним законами та правилами, які за звичай застосовуються Сторонами до таких угод.

Жодна Сторона не вимагає від авіаперевізників, які надають своє обладнання на умовах лізингу, наявності комерційних прав, які гарантуються цією Угодою.

Право користування авіаперевізником України повітряним судном з екіпажем на умовах лізингу (мокрій лізинг), яке належить авіаперевізнику третьої країни, або авіаперевізником Європейського Союзу – повітряним судном третьої країни, іншої, ніж та, що зазначена в Додатку V до цієї Угоди, з метою виконання прав, визначених в цій Угоді, є винятком або застосовується тимчасово. Для отримання попередньої згоди на користування таким правом необхідно надіслати запит до органу, що ліцензує авіаперевізника, який оредує повітряне судно на умовах мокрого лізингу, та до відповідного компетентного органу іншої Сторони.

Домовленості щодо користування маркою, брендом та про комерційну концесію

14. Авіаперевізники кожної Сторони мають право укладати домовленості щодо користування маркою або брендом чи домовленості про комерційну концесію з компаніями, у тому числі з авіаперевізниками, будь-якої Сторони або третьої країни за умови, що такі авіаперевізники мають відповідний дозвіл на це та відповідають умовам, встановленим законами та правилами, які застосовуються Сторонами до таких домовленостей, зокрема тими, що вимагають ідентифікації авіаперевізника, який здійснює перевезення.

Пічні стоянки

15. Авіаперевізники кожної Сторони мають право здійснювати пічні стоянки в аеропортах іншої Сторони, відкритих для здійснення міжнародних перевезень.

Стаття 23

Митні збори та оподаткування

1. Після прибуття на територію однієї Сторони повітряні судна, що експлуатуються авіаперевізниками іншої Сторони під час здійснення міжнародних повітряних перевезень, їхнє комплектне обладнання, паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, наземне обладнання, запасні частини (включаючи двигуни), бортові запаси (включаючи, але не обмежуючись такими продуктами, як продукти харчування, алкогольні та безалкогольні напої, тютюнові вироби та інші продукти, призначені для продажу або користування пасажирами в обмеженій кількості під час польоту), а також інші предмети, призначені виключно для використання у зв'язку з експлуатацією або обслуговуванням повітряного судна, що здійснює міжнародні повітряні перевезення, звільняються на основі взаємності та відповідного застосовного законодавства від усіх імпортних обмежень, податків на майно та податків на капітал, мита, акцизних зборів та інших подібних платежів або зборів, які:

(а) встановлюються державними чи місцевими органами влади або Європейським Союзом;
та

(b) не базуються на вартості послуг, що надаються, за умови, що таке обладнання та запаси залишаються на борту повітряного судна.

2. Наступні предмети також звільняються, на основі взаємності та згідно з відповідним застосовним законодавством Сторони, від податків, платежів, мита і зборів, зазначених у пункті 1 цієї статті, за винятком зборів, які базуються на вартості наданих послуг:

(a) бортові запаси, ввезені або поставлені на територію будь-якої Сторони та прийняті у межах обґрунтованих лімітів на борт повітряного судна авіаперевізника іншої Сторони, задіяного у міжнародному повітряному перевезенні, зокрема у випадках, коли такі запаси будуть використані на частині польоту, що здійснюється над цією територією;

(b) наземне обладнання і запасні частини (включаючи двигуни), ввезені на територію Сторони з метою заміни, технічного обслуговування або ремонту повітряного судна авіаперевізника іншої Сторони, що використовується під час міжнародного повітряного перевезення;

(c) паливе, мастильні матеріали та витратні технічні запаси, ввезені або поставлені на територію Сторони для використання на борту повітряного судна авіаперевізника іншої Сторони, задіяного у міжнародному повітряному перевезенні, зокрема у випадках, коли такі запаси будуть використані на частині польоту, що здійснюється над цією територією;

- (d) друковані матеріали, передбачені митним законодавством кожної Сторони, ввезені або поставлені на територію однієї Сторони та взяті для використання на борту повітряного судна авіаперевізника іншої Сторони, задіяного у міжнародному повітряному перевезенні, зокрема у випадках, коли такі матеріали будуть використані на частині польоту, що здійснюється над цією територією; та
- (e) обладнання, що використовується в аеропортах або вантажних терміналах, для забезпечення безпеки польотів і авіаційної безпеки.

3. Незважаючи на будь-які положення протилежного змісту, ніщо в цій Угоді не перешкоджатиме Стороні встановлювати податки, мита, платежі або збори на паливе, що постачається на її територію на недискримінаційній основі для використання повітряним судном авіаперевізника, який здійснює перевезення між двома пунктами на її території.

4. Обладнання та запаси, зазначені в пунктах 1 і 2 цієї статті, можуть підлягати обов'язковому нагляду або контролю відповідних органів та забороні передаватися без оплати відповідних митних зборів та мита.

5. Звільнення, передбачені цією статтею, також надаються авіаперевізникам однієї Сторони, які уклали домовленості з іншим авіаперевізником щодо позичання або передачі на території іншої Сторони матеріалів, зазначених у пунктах 1 і 2 цієї статті, за умови, що інша Сторона надає такому авіаперевізнику такі самі звільнення.

6. Ніщо в цій Угоді не перешкоджає будь-якій Стороні встановлювати податки, платежі, мито або збори на товари, призначені для продажу пасажиром на борту повітряного судна, за винятком тих, що призначені для їхнього споживання під час здійснення перевезень між двома пунктами в межах її території, на якій дозволено здійснювати завантаження або розвантаження.

7. Багаж і вантаж, що прямують транзитом через територію Сторони, звільняються від податків, мита, платежів та інших подібних зборів, що не формуються на основі вартості наданих послуг.

8. Комплектне бортове обладнання, а також матеріали та запаси, які зазвичай знаходяться на борту повітряного судна авіаперевізника будь-якої Сторони, можуть бути вивантажені на території іншої Сторони тільки за згодою митних органів цієї території. У такому разі вони можуть бути розмішені під наглядом зазначених органів доти, доки не будуть вивезені у зворотному напрямку або використані іншим чином згідно з митними правилами.

9. Положення цієї Угоди не впливають на сферу застосування податку на додану вартість, за винятком податку з обігу імпортованих товарів. Положення цієї Угоди також не впливають на дію положень будь-яких чинних на відповідний момент конвенцій між Україною та державою-членом ЄС про уникнення подвійного оподаткування стосовно податків на доходи і на капітал.

Стаття 24

Збори за користування аеропортовими та авіаційними засобами і послугами

1. Кожна Сторона гарантує, що збори з користувачів, які можуть бути стягнуті її компетентними органами або установами з авіаперевізників іншої Сторони за використання засобів контролю за повітряним рухом, засобів та послуг авіаційної безпеки, аеронавігаційними та аеропортовими засобами і послугами, є справедливими, обґрунтованими, недискримінаційними та пропорційно розподіленими між категоріями користувачів. Без шкоди для положень статті 9 цієї Угоди такі збори можуть відображати, але не перевищувати повну вартість для компетентних стягуючих органів або установ щодо надання відповідних аеропортових засобів та послуг з авіаційної безпеки в аеропорту або в межах системи аеропорту. Такі збори можуть включати обґрунтований коефіцієнт рентабельності активів після їх амортизації. Засоби та послуги, за користування якими стягуються збори, надаються на належному та економічному рівні. У будь-якому випадку такі збори стягуються з авіаперевізників іншої Сторони на умовах не менш сприятливих, ніж ті, що є найбільш сприятливими для будь-якого іншого авіаперевізника на час встановлення розміру стягнення. Збори з користувачів встановлюються компетентними стягуючими органами або установами Сторін в національній або іноземній валюті.

2. Кожна Сторона сприяє чи вимагає проведення відповідно до існуючого застосовного законодавства консультацій між компетентними стягуючими органами або установами на своїй території та авіаперевізниками та/або їхніми представниками, які користуються послугами та засобами, а також гарантує, що компетентні стягуючі органи або установи та авіаперевізники або їхні представники здійснюють обмін такою інформацією, яка може бути необхідною для точного визначення обґрунтованості зборів з користувачів відповідно до принципів, визначених в пункті 1 цієї статті. Кожна Сторона гарантує, що компетентні стягуючі органи або установи у розумний строк повідомляють користувачам про будь-які пропозиції стосовно зміни розмірів зборів з користувачів для надання можливості цим органам вивчити висловлену користувачами свою точку зору з цього питання до запровадження таких змін.

Стаття 25

Ціноутворення

1. Сторони дозволяють авіаперевізникам вільно встановлювати тарифи на основі принципів вільної та чесної конкуренції.
2. Сторони не вимагають подання тарифів або повідомлення про їх встановлення.

3. Якщо компетентні органи будь-якої Сторони вважають, що будь-яка ціна є несумісною з положеннями цієї статті, вони надсилають відповідне повідомлення компетентним органам іншої відповідної Сторони та можуть надіслати запит про проведення консультацій з цими органами. Консультації між компетентними органами можуть проводитися з таких питань, як тарифи, які можуть бути несправедливими, необґрунтованими, дискримінаційними або субсидійованими. Такі консультації проводяться не пізніше 30 днів з дати отримання такого запиту.

Стаття 26

Конкурентне середовище

1. В рамках цієї Угоди Розділ IV Угоди про асоціацію чи будь-яка угода, що її замінює, між Україною та Європейським Союзом, його державами-членами застосовується, за винятком випадків, коли більш специфічні правила щодо конкуренції та державної допомоги для авіаційної галузі включені до цієї Угоди.
2. Сторони підтверджують, що їхньою спільною метою є підтримання справедливого та конкурентного середовища для здійснення повітряних перевезень. Сторони визнають, що використання авіаперевізниками чесних конкурентних методів ймовірніше відбувається у випадках, коли відповідні авіаперевізники здійснюють перевезення повністю на комерційній основі та не отримують субсидій.

3. Державна допомога, яка спотворює або загрожує спотворити конкуренцію шляхом сприяння певним компаніям або підприємствам чи певним авіаційним виробам або послугам, є несумісною з належним функціонуванням цієї Угоди настільки, наскільки вона може вплинути на торгівлю між Сторонами в авіаційній галузі.

4. Що стосується державної допомоги, будь-які методи, що суперечать цій статті, оцінюються на підставі критеріїв, що виникають в результаті застосування правил конкуренції, які застосовуються в Європейському Союзі та, зокрема, тих, що зазначені у Додатку VII до цієї Угоди.

5. Якщо одна Сторона виявляє, що на території іншої Сторони існують умови, зокрема завдяки субсидіюванню, які негативно вплинули б на чесні та рівні можливості конкуренції для її авіаперевізників, вона може надати свої міркування з цього приводу іншій Стороні. Крім того, вона може надіслати запит щодо проведення засідання Спільного комітету, як це передбачено статтею 29 цієї Угоди. Консультації розпочнуться протягом 30 днів з дати отримання такого запиту. Нemoжливiсть досягнення позитивної домовленості протягом 30 днів з дати початку консультацій становить підстави для Сторони, яка надіслала запит щодо проведення консультацій, вжити заходів з метою відмови у видачі, скасування, призупинення чи обмеження дії дозволів на виконання польотів відповідного(-их) авіаперевізника (-ів) згідно зі статтею 19 цієї Угоди.

6. Заходи, про які йдеться в пункті 5 цієї статті, мають бути відповідними, пропорційними та обмежені в дії у частині, що стосується предмету розгляду та тривалості їхнього необхідного застосування. Такі заходи мають бути спрямовані суто на авіаперевізника або авіаперевізників, які мають вигоду від отримання субсидій або забезпечуються умовами, зазначеними в цій статті, та застосовуватися без шкоди для прав будь-якої Сторони вживати заходів відповідно до статті 31 цієї Угоди.

7. Кожна Сторона після надіслання повідомлення іншій Стороні може залучити уповноважені урядові установи на території іншої Сторони, включаючи установи на державному, регіональному або місцевому рівні, з метою обговорення питань, які стосуються цієї статті.

8. Ніщо в цій Угоді не обмежує і не ставить під загрозу повноваження органів з питань конкуренції Сторін у тому, що стосується застосування антимонопольного законодавства, що підпадає під їхню виключну компетенцію. Будь-які заходи, що вживаються відповідно до цієї статті, не завдають шкоди заходам, що вживаються відповідними органами, які повинні бути повністю незалежними від заходів, що вживаються відповідно до цієї статті.

9. Ця стаття застосовується без шкоди для законодавства Сторін стосовно зобов'язань щодо суспільно важливих перевезень на територіях Сторін.

10. Сторони обмінюються інформацією з урахуванням обмежень, які накладаються вимогами щодо дотримання професійної та ділової конфіденційності.

Стаття 27

Статистичні дані

1. Кожна Сторона надає іншій Стороні статистичні дані, які вимагаються відповідно до внутрішніх законів і правил, та за запитом – іншу статистичну інформацію, яка може бути обґрунтовано необхідною для аналізу стану здійснення повітряних перевезень.

2. Сторони співробітничать в рамках Спільного комітету з метою сприяння обміну статистичною інформацією між ними задля моніторингу стану розвитку повітряних перевезень, що здійснюються відповідно до цієї Угоди.

Розділ IV

Інституційні положення

Стаття 28

Тлумачення та застосування

1. Сторони вживають всіх необхідних заходів, загального або спеціального характеру, для забезпечення виконання зобов'язань, що випливають з цієї Угоди, та повинні утримуватись від будь-яких заходів, які можуть поставити під загрозу досягнення цілей цієї Угоди.
2. Кожна Сторона несе відповідальність на власній території за належне застосування цієї Угоди. Україна несе відповідальність також за виконання свого законодавства, прийнятого з метою інкорпорування у свою правову систему вимог та стандартів актів Європейського Союзу у сфері цивільної авіації, зазначених у Додатку I до цієї Угоди.

3. Кожна Сторона надає іншій Стороні всю необхідну інформацію і допомогу у зв'язку з розслідуваннями щодо можливих порушень положень цієї Угоди, які інша Сторона здійснює відповідно до своїх повноважень, як це передбачено в цій Угоді.

4. Кожного разу, коли Сторони діють відповідно до повноважень, наданих їм цією Угодою, з питань, які становлять суттєвий інтерес для іншої Сторони та стосуються органів влади або компаній чи підприємств іншої Сторони, компетентні органи іншої Сторони повинні бути повністю поінформовані і мати можливість надати свої зауваження до прийняття остаточного рішення.

5. Настільки, наскільки положення цієї Угоди та нормативно-правових актів, зазначених у Додатку I до цієї Угоди, за своєю суттю є ідентичними відповідним нормам Договорів ЄС та нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до Договорів ЄС, під час виконання та застосування такі положення тлумачаться згідно з відповідними постановами та рішеннями Суду Європейського Союзу (далі – Суд) та Європейської Комісії відповідно.

Стаття 29

Спільний комітет

1. Цим створюється Спільний комітет, що складається з представників Сторін і є відповідальним за імплементацію цієї Угоди та забезпечує її належне виконання. З цією метою він надає рекомендації та приймає рішення у випадках, передбачених цією Угодою.

2. Рішення Спільного комітету приймаються на основі консенсусу та є обов'язковим для Сторін. Вони вводяться в дію Сторонами відповідно до їхніх внутрішніх процедур. Сторони інформуватимуть одна одну про завершення таких процедур та дату набрання чинності відповідними рішеннями. Якщо рішення, прийняте Спільним комітетом, містить вимогу щодо вжиття заходів будь-якою Стороною, така Сторона повинна вжити необхідних заходів і поінформувати про це Спільний комітет.
3. Спільний комітет шляхом прийняття рішення ухвалює свої правила процедури.
4. Спільний комітет проводить засідання по мірі необхідності за запитом однієї зі Сторін.
5. Сторона також може надавати запит щодо проведення засідання Спільного комітету з метою вирішення будь-якого питання щодо тлумачення або застосування цієї Угоди. Таке засідання відбувається у найкоротші строки, але не пізніше двох місяців з дати отримання запиту, якщо інше не погоджено Сторонами.
6. З метою належного виконання цієї Угоди Сторони обмінюються інформацією і на запит будь-якої Сторони проводять консультації в рамках Спільного комітету.
7. Якщо, на погляд однієї зі Сторін, рішення Спільного комітету належним чином не виконується іншою Стороною, то така Сторона може вимагати, щоб це питання було обговорено Спільним комітетом. Якщо Спільний комітет протягом двох місяців не може вирішити переданого йому на розгляд питання, запитуюча Сторона може вжити відповідних захисних заходів відповідно до статті 31 цієї Угоди.

8. Без шкоди для пункту 2 цієї статті, якщо Спільний комітет протягом шести місяців з дати передачі запиту на розгляд не приймає рішення щодо порушеного питання. Сторони можуть вжити тимчасових захисних заходів відповідно до статті 31 цієї Угоди.

9. Відповідно до статті 20 цієї Угоди Спільний комітет вивчає питання, що стосуються двосторонніх інвестицій контрольного пакета акцій або зміни фактичного контролю авіаперевізників Сторін.

10. Спільний комітет також розвиває співробітництво між Сторонами шляхом:

- (a) перегляду умов ринку, що впливають на повітряні перевезення відповідно до цієї Угоди;
- (b) виявлення та якомога ефективнішого вирішення питань «ведення бізнесу», які можуть, *inter alia*, перешкоджати доступу на ринок і безперервній експлуатації договірних ліній відповідно до цієї Угоди, як спосіб забезпечити рівні можливості, зближення законодавчих вимог та звести до мінімуму регуляторні перешкоди комерційним суб'єктам;
- (c) сприяння обміну на рівні експертів щодо нових законодавчих та нормативних ініціатив та розробок, а також впровадження нових документів міжнародного публічного і приватного повітряного права, зокрема в галузі авіаційної безпеки, безпеки польотів, охорони навколишнього середовища, авіаційної інфраструктури (в тому числі слотів), аеропортів, співробітництва у виробничій сфері, організації повітряного руху, конкурентного середовища та захисту споживачів;

- (d) регулярного вивчення соціальних наслідків цієї Угоди, у міру її реалізації, зокрема в галузі зайнятості та розробки відповідних рішень щодо нагальних питань, які визнаються законними;
- (e) розгляду можливих сфер для подальшого розвитку цієї Угоди, в тому числі рекомендацій щодо внесення змін до цієї Угоди;
- (f) погодження на основі консенсусу пропозицій, підходів чи документів процедурного характеру, безпосередньо пов'язаних з функціонуванням цієї Угоди;
- (g) розгляду та розвитку технічної допомоги у сферах, охоплених цією Угодою; та
- (h) сприяння співробітництву на відповідних міжнародних форумах і докладання зусиль з метою вироблення узгодженої позиції.

Стаття 30

Вирішення спорів та арбітраж

1. Якщо виникає будь-який спір між Сторонами щодо тлумачення або застосування цієї Угоди, Сторони повинні насамперед намагатися вирішити спір шляхом проведення формальних консультацій в рамках Спільного комітету відповідно до статті 29(5) цієї Угоди. У випадках, коли Спільний комітет приймає рішення в рамках цієї процедури стосовно тлумачення або застосування вимог і стандартів, зазначених у Додатку I до цієї Угоди, такі рішення повинні прийматися з дотриманням постанов Суду, пов'язаних з тлумаченням відповідних вимог і стандартів, а також рішень Європейської Комісії, які приймаються відповідно до положень відповідних вимог і стандартів.

2. Будь-яка Сторона може передати будь-який спір щодо застосування або тлумачення цієї Угоди, який неможливо було вирішити відповідно до пункту 1 цієї Угоди, до арбітражної групи, яка складається з трьох арбітрів відповідно до викладеної нижче процедури:

- (a) кожна Сторона призначає арбітра протягом 60 днів з дати отримання арбітражною групою повідомлення про запит щодо арбітражу, надісланого іншою Стороною дипломатичними каналами; третій арбітр призначається іншими двома арбітрами протягом 60 додаткових днів. Якщо одна зі Сторін не призначає арбітра протягом погодженого строку або якщо третього арбітра не призначено протягом погодженого строку, кожна Сторона може звернутися до Президента Ради ІСАО з проханням призначити арбітра або арбітрів залежно від обставин. Якщо національна приналежність Президента Ради ІСАО збігається з національною приналежністю однієї з Сторін, найстарший віце-президент Ради ІСАО, який не може бути усунутий на цій підставі, здійснює призначення;
- (b) третій арбітр, призначений відповідно до положень підпункту (a), повинен бути громадянином третьої держави і діє в якості Президента арбітражної групи;
- (c) арбітражна група повинна погодити свої правила процедури, та
- (d) з урахуванням остаточного рішення арбітражної групи початкові витрати арбітражу повинні бути розділені між Сторонами в рівних частинах.

3. До прийняття групою остаточного рішення арбітражна група на запит однієї з Сторін може вимагати від іншої Сторони вжити тимчасових допоміжних заходів.

4. Будь-яке тимчасове рішення або остаточне рішення арбітражної групи є обов'язковими для Сторін. Арбітражна група намагається прийняти будь-яке тимчасове рішення або остаточне рішення на основі консенсусу. У випадках, коли неможливо досягти консенсусу, вона приймає рішення більшістю голосів.

5. Якщо одна із Сторін не діє відповідно до рішення арбітражної групи, прийнятого відповідно до положень цієї статті, протягом 30 днів з моменту отримання повідомлення про вищезгадане рішення, інша Сторона може, доти, доки це порушення триває, обмежити, призупинити або відкликати права або привілеї, які вона надала відповідно до умов цієї Угоди, Стороні, що порушила зобов'язання.

Стаття 31

Заходи захисту

1. Без шкоди для статей 7 та 8 цієї Угоди та результатів оцінювання з безпеки польотів та авіаційної безпеки, згаданих у Додатку III до цієї Угоди, Сторона може вжити необхідних захисних заходів, якщо вважає, що інша Сторона не виконала зобов'язання за цією Угодою. Захисні заходи обмежуються щодо сфери їх застосування та тривалості дії, будучи чітко необхідними для виправлення ситуації або підтримки рівноваги цієї Угоди. Перевага повинна надаватись таким заходам, які найменше перешкоджатимуть функціонуванню цієї Угоди.

2. Сторона, яка розглядає можливість вжиття захисних заходів, повинна без затримки повідомити про свій намір іншій Стороні через Спільний комітет та надати всю відповідну інформацію.

3. Сторони невідкладно розпочинають консультації в рамках Спільного комітету з метою пошуку взаємоприйняттого рішення.
4. Без шкоди для статей 7 та 8 цієї Угоди заінтересована Сторона не може вживати захисних заходів до закінчення одного місяця з дати повідомлення відповідно до пункту 2 цієї статті, якщо консультації згідно з пунктом 3 цієї статті не завершені до закінчення зазначеного строку.
5. Заінтересована Сторона невідкладно повідомляє Спільний Комітет про вжиті заходи та надає всю відповідну інформацію.
6. Будь-які заходи, що вживаються згідно з положеннями цієї статті, мають бути призупинені, як тільки Сторона, що порушила зобов'язання, починає дотримуватися положень цієї Угоди.

Стаття 32

Розголошення інформації

Представники, делегати та експерти Сторін, а також інші посадові особи, які діють на підставі цієї Угоди, навіть після припинення ними виконання своїх службових обов'язків не повинні розголошувати третім сторонам інформацію, на яку поширюються зобов'язання щодо професійної конфіденційності, зокрема відповідну інформацію щодо безпеки та інформацію щодо компаній або підприємств, їхніх ділових відносин або складових їхніх витрат.

Стаття 33

Перехідні домовленості

1. Додаток III до цієї Угоди визначає перехідні домовленості та відповідні перехідні періоди у відносинах між Сторонами.
2. Поступовий перехід України до ефективної імплементації вимог та стандартів законодавства Європейського Союзу у сфері цивільної авіації, зазначених в Додатку I до цієї Угоди, та виконання умов згідно з Додатком III до цієї Угоди підлягають оцінюванню, яке здійснюється Європейською Комісією у співробітництві з Україною, а щодо безпеки польотів – стандартизаційним перевіркам, що проводяться EASA відповідно до вимог та стандартів, визначених в Частині C Додатка I до цієї Угоди.

Якщо Україна вважає, що відповідні вимоги та стандарти законодавства Європейського Союзу інкорпоровані в законодавство України та виконуються, вона інформує Європейську Комісію про необхідність проведення оцінювання.

3. Якщо Європейська Комісія вирішить, що Україна виконує відповідні вимоги та стандарти, вона передає справу на розгляд Спільного комітету для того, щоб прийняти рішення, що Україна відповідає вимогам для наступного перехідного періоду або відповідає всім цим вимогам.

4. Якщо Європейська Комісія вирішить, що Україна не виконує відповідних вимог та стандартів, вона інформує про це Спільний комітет. Після цього Європейська Комісія надає Україні рекомендації щодо конкретних покращень і після консультацій з Україною визначає строк, протягом якого такі недоліки можуть бути обґрунтовано усунені. До закінчення цього строку проводиться друге та, за необхідності, подальше оцінювання того, наскільки ефективно та належним чином були виконані рекомендації стосовно покращень.

5. Якщо Європейська Комісія вирішить, що відповідні недоліки були усунені, вона передає питання на розгляд Спільного комітету з метою прийняття відповідного рішення, як це передбачено пунктом 3 цієї статті.

Стаття 34

Взаємозв'язок з іншими угодами та/або домовленостями

1. Положення цієї Угоди мають переважну силу над відповідними положеннями двосторонніх угод про повітряне сполучення та (або) домовленостями між Сторонами.

2. Незважаючи на положення пункту 1 цієї статті, положення щодо власності, комерційних прав, ємності перевезень, частот, типу або заміни повітряного судна, спільного використання кодів і ціноутворення за будь-якою двосторонньою угодою або домовленістю між Україною та Європейським Союзом чи будь-якою державою-членом ЄС повинні застосовуватися між Сторонами, якщо така двостороння угода та (або) домовленість є більш вигідною з погляду забезпечення свободи для заінтересованих авіаперевізників або іншим чином є більш вигідною та за умови відсутності дискримінації між державами-членами ЄС та їх громадянами. Те саме застосовується до положень, які не охоплюються цією Угодою.

3. Якщо Сторони стають сторонами багатосторонньої угоди або схвалюють рішення, прийняте ІКАО або іншою міжнародною організацією, щодо питань, що охоплюються цією Угодою, вони проводять консультації в рамках Спільного комітету для визначення того, чи ця Угода має бути переглянута з урахуванням таких змін.

Стаття 35

Фінансові положення

Без шкоди для пункту (b) статті 5(1) цієї Угоди Сторони забезпечують виділення необхідних фінансових ресурсів, включаючи кошти, пов'язані з роботою Спільного комітету, для реалізації цієї Угоди на їхніх відповідних територіях.

Розділ V

Набрання чинності, перегляд, припинення дії та прикінцеві положення

Стаття 36

Поправки

1. Спільний комітет може за пропозицією однієї зі Сторін та згідно із цією статтею вирішити на основі консенсусу внести зміни до Додатків до цієї Угоди, як це передбачено у пункті (а) статті 15(3) цієї Угоди.
2. Поправки до Додатків до цієї Угоди набирають чинності після виконання Сторонами необхідних внутрішніх процедур.
3. На запит будь-якої Сторони та згідно з відповідними процедурами, враховуючи можливі рекомендації Спільного комітету, ця Угода переглядається у світлі застосування її положень для того, щоб розглянути можливість внесення будь-яких подальших необхідних змін. Будь-які остаточні зміни до цієї Угоди набирають чинності, як це передбачено в статті 38 цієї Угоди.

Стаття 37
Припинення дії

Кожна Сторона може в будь-який час у письмовій формі дипломатичними каналами повідомити іншій Стороні про своє рішення припинити дію цієї Угоди. Таке повідомлення одночасно надсилається до ІКАО. Ця Угода припиняє свою дію з 00.00 годин за Гринвічем наприкінці періоду перевезень Міжнародної асоціації повітряного транспорту через один рік після дати письмового повідомлення про припинення дії, якщо тільки таке повідомлення не відкликано за взаємною згодою Сторін до закінчення цього періоду.

Стаття 38
Набрання чинності та тимчасове застосування

1. Ця Угода підлягає ратифікації або затвердженню Сторонами, що її підписують, відповідно до їхніх власних процедур.

2. Ця Угода набирає чинності першого дня другого місяця з дати останнього повідомлення у процесі обміну дипломатичними нотами між Сторонами з підтвердженням виконання всіх процедур, необхідних для набрання цією Угодою чинності. Для здійснення такого обміну Україна передає до Генерального Секретаріату Ради Європейського Союзу дипломатичну ноту Європейському Союзу та його державам-членам, а Генеральний Секретаріат Ради Європейського Союзу передає Україні дипломатичну ноту від Європейського Союзу та його держав-членів. Дипломатична нота від Європейського Союзу та його держав-членів повинна містити повідомлення від кожної держави-члена з підтвердженням виконання ними всіх процедур, необхідних для набрання чинності цією Угодою.

3. Незважаючи на пункт 2 цієї статті, Сторони домовилися тимчасово застосовувати цю Угоду відповідно до їхніх внутрішніх процедур або національного законодавства у відповідних випадках з першого дня місяця, що настає після дати останньої ноти, в якій Сторони повідомили одна одній про закінчення відповідних національних процедур з метою тимчасового застосування чи, залежно від обставин, укладення цієї Угоди.

4. Генеральний секретар Ради Європейського Союзу призначається депозитарієм цієї Угоди.

Стаття 39

Реєстрація у Міжнародній організації півільної авіації та Секретаріаті Організації Об'єднаних Націй

Ця Угода та всі поправки до неї після набрання ними чинності реєструються Україною в ІКАО та Секретаріаті Організації Об'єднаних Націй відповідно до статті 102 Статуту Організації Об'єднаних Націй.

Стаття 40
Автентичність текстів

Ця Угода складена у двох примірниках українською, англійською, болгарською, грецькою, данською, естонською, ірландською, іспанською, італійською, латиською, литовською, мальтійською, нідерландською, німецькою, польською, португальською, румунською, словацькою, словенською, угорською, фінською, французькою, хорватською, чеською та шведською мовами, при цьому всі тексти є рівноавтентичними.

На посвідчення чого ті, що підписалися нижче, належним чином на те вповноважені, підписали цю Угоду.

Перелік застосовних вимог та стандартів, прийнятих Європейським Союзом у сфері цивільної авіації, що підлягають інкорпоруванню в законодавство України

Застосовні вимоги та стандарти нижченаведених актів законодавства Європейського Союзу інкорпоруються в законодавство України і є частиною цієї Угоди та застосовуються відповідно до цієї Угоди та Додатка III до цієї Угоди доки, доки не буде передбачено інше. У необхідних випадках специфічні адаптаційні вимоги для кожного окремого акта встановлені у цьому Додатку.

Застосовні вимоги та стандарти актів, зазначені в цьому Додатку, є обов'язковими для Сторін та є або стануть частиною їхнього внутрішнього правового порядку таким чином:

- (a) регламенти та директиви ЄС є обов'язковими для Європейського Союзу та його держав-членів відповідно до Договорів ЄС;
- (b) акт національного законодавства України, прийнятий з метою впровадження положень відповідних регламентів і директив Європейського Союзу, є юридично обов'язковим для України, при цьому форма та спосіб впровадження визначається Україною.

А. Доступ до ринку та супутні питання

№ 1008/2008

Регламент (ЕС) № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про загальні правила здійснення авіаперевезень у Співтоваристві.

Застосовні вимоги та стандарти: Глава IV.

№ 95/93

Регламент Ради (ЕЕС) № 95/93 від 18 січня 1993 року про спільні правила виділення слотів в аеропортах Співтовариства, зі змінами, внесеними:

Регламентом (ЕС) № 894/2002 Європейського Парламенту та Ради від 27 травня 2002 року про внесення змін до Регламенту Ради (ЕЕС) № 95/93 про спільні правила виділення слотів в аеропортах Співтовариства ,

Регламентом (ЕС) № 1554/2003 Європейського Парламенту та Ради від 22 липня 2003 року про внесення змін до Регламенту Ради (ЕЕС) № 95/93 про спільні правила виділення слотів в аеропортах Співтовариства ,

Регламентом (ЄС) № 793/2004 Європейського Парламенту та Ради від 21 квітня 2004 року про внесення змін до Регламенту Ради (ЄЕС) № 95/93 про спільні правила виділення слотів в аеропортах Співтовариства.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–12, 14 та 14а(2).

Щодо застосування статті 12(2) термін «Комісія» означає «Спільний комітет».

№ 96/67

Директива Ради 96/67/ЄС від 15 жовтня 1996 року про доступ до ринку наземного обслуговування в аеропортах Співтовариства.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–25 та Додаток.

Щодо застосування статті 10 термін «держави-члени» означає «держави-члени ЄС».

Щодо застосування статті 20(2) термін «Комісія» означає «Спільний комітет».

№ 785/2004

Регламент (ЕС) № 785/2004 Європейського Парламенту та Ради від 21 квітня 2004 року про вимоги до авіаперевізників та експлуатантів повітряних суден щодо страхування, зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (ЄУ) № 285/2010 від 6 квітня 2010 року про внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту та Ради № 785/2004 про вимоги до авіаперевізників та експлуатантів повітряних суден щодо страхування.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–8 та 10(2).

№ 2009/12

Директива № 2009/12/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2009 року про встановлення аеропортових зборів.

Застосовні вимоги та стандарти: всі статті, крім статей 12 (1), 13 та 14.

В. Організація повітряного руху

№ 549/2004

Регламент (ЄС) № 549/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року про встановлення рамок для створення «Єдиного європейського неба» (рамковий Регламент), зі змінами, внесеними:

Регламентом (ЄС) № 1070/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року, який вносить зміни до Регламенту (ЄС) № 549/2004, (ЄС) № 550/2004, (ЄС) № 551/2004 та (ЄС) № 552/2004, з метою покращення функціонування та стійкості європейської авіаційної системи.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–4, 6 та 9–14.

№ 550/2004

Регламент (ЕС) № 550/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року про надання аеронавігаційних послуг в рамках «Єдиного європейського неба» (Регламент про надання послуг) зі змінами, внесеними:

Регламентом (ЕС) № 1070/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про покращення функціонування та стійкості європейської авіаційної системи.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–19, Додатки I та II.

№ 551/2004

Регламент (ЕС) № 551/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року про організацію та використання повітряного простору в рамках «Єдиного європейського неба» (Регламент про повітряний простір), зі змінами, внесеними:

Регламентом (ЕС) № 1070/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про покращення функціонування та стійкості європейської авіаційної системи.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–11.

№ 552/2004

Регламент (ЕС) № 552/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року про взаємосумісність Європейської системи організації повітряного руху (Регламент про взаємосумісність) зі змінами, внесеними:

Регламентом (ЕС) № 1070/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про покращення функціонування та стійкості європейської авіаційної системи.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–12, Додатки I–V.

Імплементаційне законодавство

№ 691/2010

Регламент Комісії (EU) № 691/2010 від 29 липня 2010 року про визначення схеми ефективності для надання аеронавігаційних послуг і виконання мережевих функцій та внесення змін до Регламенту (ЕС) № 2096/2005 про визначення загальних вимог для надання аеронавігаційних послуг, зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (EU) № 677/2011 від 7 липня 2011 року про визначення докладних правил виконання мережевих функцій з організації повітряного руху (ОПР) та внесення змін до Регламенту (EU) № 691/2010.

№ 482/2008

Регламент Комісії (ЕС) № 482/2008 від 30 травня 2008 року про створення системи гарантування безпеки програмного забезпечення, яка має бути втілена постачальниками аеронавігаційних послуг та якою вносяться зміни до Додатка II до Регламенту (ЕС) № 2096/2005, зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (ЕУ) № 1035/2011 від 17 жовтня 2011 року про визначення спільних вимог для надання аеронавігаційних послуг та внесення змін до Регламенту (ЕС) № 482/2008 та (ЕУ) № 691/2010.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–6, Додатки I–II.

№ 1034/2011

Регламент Комісії (ЕУ) № 1034/2011 від 17 жовтня 2011 року про нагляд за безпекою польотів під час організації повітряного руху і надання аеронавігаційних послуг та про внесення змін до Регламенту (ЕУ) № 691/2010.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–19.

Регламентом Комісії (EU) № 1216/2011 від 24 листопада 2011 року про внесення змін до Регламенту Комісії (EU) № 691/2010 про визначення схеми ефективності для надання аеронавігаційних послуг та виконання мережевих функцій,

Регламентом Комісії (EU) № 390/2013 від 3 травня 2013 року про визначення схеми ефективності для надання аеронавігаційних послуг та виконання мережевих функцій.
Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–25, Додатки I– IV.

№ 1794/2006

Регламент Комісії (EC) № 1794/2006 від 6 грудня 2006 року про визначення спільної схеми оплати за надання аеронавігаційних послуг, зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (EU) № 1191/2010 від 16 грудня 2010 року про внесення змін до Регламенту (EC) № 1794/2006 про визначення спільної схеми оплати за надання аеронавігаційних послуг,

Регламентом Комісії (EU) № 391/2013 від 3 травня 2013 року про спільну схему оплати за надання аеронавігаційних послуг.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–17, Додатки I–VI.

№ 1035/2011

Виконавчий Регламент Комісії (EU) № 1035/2011 від 17 жовтня 2011 року про визначення спільних вимог до надання аеронавігаційних послуг та внесення змін до Регламентів (EC) № 482/2008 та (EU) № 691/2010, зі змінами, внесеними:

Виконавчим Регламентом Комісії (EU) № 923/2012 від 26 вересня 2012 року про визначення спільних правил повітряного та експлуатаційного забезпечення щодо послуг і процедур в аеронавігації та внесення змін до Виконавчого Регламенту (EU) № 1035/2011 та Регламентів (EC) № 1265/2007, (EC) № 1794/2006, (EC) № 730/2006, (EC) № 1033/2006 та (EU) № 255/2010.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–14, Додатки I–V.

№ 409/2013

Регламент Комісії (EU) № 409/2013 від 3 травня 2013 року про визначення спільних проєктів, створення системи управління та ідентифікації стимулів щодо сприяння виконанню Європейського основного плану у сфері організації повітряного руху.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–15.

№ 2150/2005

Регламент Комісії (ЕУ) № 2150/2005 від 23 грудня 2005 року про визначення спільних правил гнучкого використання повітряного простору.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–9 та Додаток.

№ 730/2006

Регламент Комісії (ЕС) № 730/2006 від 11 травня 2006 року про класифікацію повітряного простору та доступ польотів, що здійснюються за правилами візуальних польотів вище 195-го ешелону.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–4.

№ 255/2010

Регламент Комісії (ЕУ) № 255/2010 від 25 березня 2010 року про визначення спільних правил організації потоків повітряного руху.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–15.

№ 176/2011

Регламент Комісії (ЕУ) № 176/2011 від 24 лютого 2011 року про інформацію, що надається до створення та змінення функціональних блоків повітряного простору.

№ 923/2012

Регламент Комісії (ЕУ) № 923/2012 від 26 вересня 2012 року про визначення спільних правил повітряних та експлуатаційних положень щодо аеронавігаційних послуг і процедур та про внесення змін до Виконавчого Регламенту (ЕУ) № 1035/2011 і Регламентів (ЕС) № 1265/2007, (ЕС) № 1794/2006, (ЕС) № 730/2006, (ЕС) № 1033/2006 та (ЕУ) № 255/2010.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–10 та Додаток.

№ 1032/2006

Регламент Комісії (ЕС) № 1032/2006 від 6 липня 2006 року про визначення вимог до автоматизованих систем обміну польотними даними з метою повідомлення, координації та передачі польотів між пунктами диспетчерського обслуговування повітряного руху, зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (ЕС) № 30/2009 від 16 січня 2009 року про внесення змін до Регламенту Комісії (ЕС) № 1032/2006 у питанні вимог до автоматичних систем обміну польотною інформацією щодо сприяння наданню послуг з передачі даних.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–10, Додатки I–V.

№ 1033/2006

Регламент Комісії (ЕС) № 1033/2006 від 4 липня 2006 року про визначення вимог до процедур підготовки планів польотів на етапі підготовки до польоту для «Єдиного європейського неба», зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (ЕУ) № 428/2013 від 8 травня 2013 року про внесення змін до Регламенту (ЕС) № 1033/2006 щодо положень ІКАО, зазначених у статті 3(1), та скасування Регламенту (ЕУ) № 929/2010.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–5 та Додаток.

№ 633/2007

Регламент Комісії (ЕС) № 633/2007 від 7 червня 2007 року про визначення вимог до застосування протоколу передачі даних про польоти, який використовується з метою повідомлення, координації та передачі рейсів між пунктами диспетчерського обслуговування повітряного руху, зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (ЕУ) № 283/2011 від 22 березня 2011 року про внесення змін до Регламенту (ЕС) № 633/2007 щодо перехідних домовленостей, зазначених у статті 7.

Застосовні вимоги та стандарти: стаття 1–7, друге та третє речення статті 8, Додатки I–IV.

№ 29/2009

Регламент Комісії (ЕС) № 29/2009 від 16 січня 2009 року про визначення вимог з надання послуг з передачі даних для «Єдиного європейського неба».

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–14, Додатки I–VII.

№ 262/2009

Регламент Комісії (ЕС) № 262/2009 від 30 березня 2009 року про визначення вимог до скоординованого виділення і використання кодів-запитів типу S для «Єдиного європейського неба».

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–12, Додатки I–VI.

№ 73/2010

Регламент Комісії (ЕУ) № 73/2010 від 26 січня 2010 року про визначення вимог до якості аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації для «Єдиного європейського неба».

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–13, Додатки I–X.

№ 1206/2011

Виконавчий Регламент Комісії (EU) № 1206/2011 від 22 листопада 2011 року про визначення вимог до розпізнавальних індексів повітряних суден для спостереження для «Єдиного європейського неба».

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–11, Додатки I–VII.

№ 1207/2011

Виконавчий Регламент Комісії (EU) № 1207/2011 від 22 листопада 2011 року про визначення вимог до ефективності та взаємосумісності спостереження для «Єдиного європейського неба».

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–14, Додатки I–IX.

№ 1079/2012

Регламент Комісії (EU) № 1079/2012 від 16 листопада 2012 року про визначення вимог до розподілу голосових каналів для «Єдиного європейського неба».

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–15, Додатки I–V.

Регламент SESAR

№ 219/2007

Регламент Ради (ЕС) № 219/2007 від 27 лютого 2007 року про створення спільного підприємства з метою розвитку Європейської системи організації повітряного руху нового покоління (SESAR), зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (ЄС) № 1361/2008 від 16 грудня 2008 року, яким вносяться зміни до Регламенту (ЄС) № 219/2007 про створення спільного підприємства з метою розвитку Європейської системи організації повітряного руху нового покоління (SESAR).

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1(1),(2) та (5)–(7), статті 2–3, стаття 4(1) та Додаток.

Видача свідоцтв диспетчерам повітряного руху

№ 805/2011

Регламент Комісії (ЄУ) № 805/2011 від 10 серпня 2011 року про визначення докладних правил щодо свідоцтв диспетчерів повітряного руху та деяких сертифікатів відповідно до Регламенту Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 216/2008.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–32, Додатки I–IV.

Рішення Комісії

№ 2011/121

Рішення Комісії 2011/121/EU від 21 лютого 2011 року про встановлення цільових показників та граничних значень для надання аеронавігаційних послуг у рамках Європейського Союзу на 2012–2014 роки.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–4.

№ 2011/2611 остаточне

Рішення Комісії С (2011) 2611 остаточне від 20 травня 2011 року про звільнення згідно зі статтею 14 Регламенту Комісії (ЄС) № 29/2009.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–3, Додатки I та II.

№ 2011/9074 остаточне

Виконавче рішення Комісії С (2011) 9074 остаточне від 9 грудня 2011 року про звільнення згідно зі статтею 14 Регламенту Комісії (ЄС) № 29/2009.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–3, Додатки I та II.

№ 2012/9604 остаточне

Виконавче рішення Комісії С (2012) 9604 остаточне від 19 грудня 2012 року про затвердження Плану стратегії мережі для виконання функцій управління мережею організації повітряного руху для «Єдиного європейського неба» на період 2012–2019 років.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–3.

С. Безпека польотів

№ 216/2008 (базовий Регламент)

Регламент (ЕС) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради від 20 лютого 2008 року про спільні правила у сфері цивільної авіації і створення Європейського агентства з безпеки польотів та скасування Директиви Ради 91/670/ЕЕС, Регламенту (ЕС) № 1592/2002 та Директиви 2004/36/ЕС, зі змінами, внесеними:

Регляментом Комісії (ЕС) № 690/2009 від 30 липня 2009 року про внесення змін до Регламенту (ЕС) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради про спільні правила у сфері цивільної авіації і створення Європейського агентства з безпеки польотів та скасування Директиви Ради 91/670/ЕЕС, Регламенту (ЕС) № 1592/2002 та Директиви 2004/36/ЕС.

Регламентом (ЄС) № 1108/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 216/2008 в частині, що стосується аеродромів, організації повітряного руху та надання аеронавігаційних послуг та скасування Директиви 2006/23/ЄС,

Регламентом Комісії (ЄУ) № 6/2013 від 8 січня 2013 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради про спільні правила у сфері цивільної авіації і створення Європейського агентства з безпеки польотів та скасування Директиви Ради 91/670/ЄЕС, Регламенту (ЄС) № 1592/2002 і Директиви 2004/36/ЄС.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–11, 13–16, 20–25, 54, 55, 68 та Додатки I–VI.

Регламент (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційні правила застосовуються до України відповідно до таких положень:

1. Україна не делегує EASA будь-яких функцій, пов'язаних з безпекою польотів, як це передбачено відповідно до Конвенції і Додатків до неї;
2. Україна підлягає стандартизаційним перевіркам, що проводяться EASA відповідно до статті 54 Регламенту (ЄС) № 216/2008;
3. Застосування статті 11 Регламенту (ЄС) № 216/2008 до сертифікатів, виданих Україною, вирішуватиметься Спільним комітетом відповідно до положень Додатка III до цієї Угоди;

4. Пункт 1 статті 11 Регламенту (ЄС) № 216/2008 не застосовується до сертифікатів України, виданих у сфері виконання польотів і первинної льотної придатності та підтримання льотної придатності (виконавчі Регламенти (ЕУ) № 965/2012, (ЕУ) № 748/2012 та (ЄС) № 2042/2003);
5. Європейська Комісія користується в Україні повноваженнями, наданими їй для прийняття рішень відповідно до статті 11 (2), статті 14 (5) та (7), 24 (5) та 25 (1) Регламенту (ЄС) № 216/2008 у тих сферах, в яких статтю 11 (1) оголошено Спільним комітетом такою, що застосовується;
6. У сфері льотної придатності, коли жодні завдання не виконуються EASA, Україна може видавати сертифікати, ліцензії або схвалення на застосування угод або домовленостей, укладених Україною з третьою країною.

№ 748/2012

Регламент Комісії (ЕУ) № 748/2012 від 3 серпня 2012 року про визначення імплементаційних правил льотної придатності та сертифікації з екологічної безпеки повітряного судна та пов'язаних із ним виробів, частин та приладів, а також сертифікації організацій-розробників та виробників авіаційної техніки, зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (ЕУ) № 7/2013 від 8 січня 2013 року про внесення змін до Регламенту (ЕУ) № 748/2012 про визначення імплементаційних правил льотної придатності та сертифікації з екологічної безпеки повітряного судна та пов'язаних із ним виробів, частин та приладів, а також сертифікації організацій-розробників та виробників авіаційної техніки.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1, 2, 8–10 та Додаток.

№ 2042/2003

Регламент Комісії (ЄС) № 2042/2003 від 20 листопада 2003 року про підтримання льотної придатності повітряного судна та авіаційних виробів, частин і приладів та про затвердження організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань, зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (ЄС) № 707/2006 від 8 травня 2006 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2042/2003 щодо дозволів з обмеженим строком дії, та Додатків I і III;

Регламентом Комісії (ЄС) № 376/2007 від 30 березня 2007 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2042/2003 про підтримання льотної придатності повітряного судна та авіаційних виробів, частин і приладів та про затвердження організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань;

Регламентом Комісії (ЄС) № 1056/2008 від 27 жовтня 2008 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2042/2003 про підтримання льотної придатності повітряного судна та авіаційних виробів, частин і приладів та про затвердження організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань;

Регламентом Комісії (ЄУ) № 127/2010 від 5 лютого 2010 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2042/2003 про підтримання льотної придатності повітряного судна та авіаційних виробів, частин і приладів та про затвердження організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань;

Регламентом Комісії (EU) № 962/2010 від 26 жовтня 2010 року про внесення змін до Регламенту (EC) № 2042/2003 про підтримання льотної придатності повітряного судна та авіаційних виробів, частин і приладів та про затвердження організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань:

Регламентом Комісії (EU) № 1149/2011 від 21 жовтня 2011 року про внесення змін до Регламенту (EC) № 2042/2003 про підтримання льотної придатності повітряного судна та авіаційних виробів, частин і приладів та про затвердження організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань;

Регламентом Комісії (EU) № 593/2012 від 5 липня 2012 року про внесення змін до Регламенту (EC) № 2042/2003 про підтримання льотної придатності повітряного судна та авіаційних виробів, частин і приладів та про затвердження організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–6, Додатки I–IV.

№ 996/2010

Регламент (EU) № 996/2010 Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про розслідування та запобігання авіаційним подіям і інцидентам у сфері цивільної авіації та скасування Директиви 94/56/EC.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–26, за винятком статей 7(4) та 24.

№ 2003/42

Директива 2003/42/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2003 року про звітність щодо подій у сфері цивільної авіації.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–11, Додатки I та II.

№ 1321/2007

Регламент Комісії (ЄС) № 1321/2007 від 12 листопада 2007 року про визначення імплементаційних правил для інтеграції до центральної бази даних інформації про події у сфері цивільної авіації відповідно до Директиви 2003/42/ЄС Європейського Парламенту та Ради.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–4.

№ 1330/2007

Регламент Комісії (ЄС) № 1330/2007 від 24 вересня 2007 року про визначення імплементаційних правил для системи поширення заінтересованим сторонам інформації про авіаційні події у сфері цивільної авіації, зазначеної у статті 7(2) Директиви 2003/42/ЄС Європейського Парламенту та Ради.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–10, Додатки I–II.

№ 104/2004

Регламент Комісії (ЄС) № 104/2004 від 22 січня 2004 року про визначення правил щодо організації та складу Апеляційної ради Європейського агентства з безпеки польотів.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–7 та Додаток.

№ 628/2013

Виконавчий Регламент Комісії (ЄУ) № 628/2013 від 28 червня 2013 року про робочі методи Європейського агентства з безпеки польотів для здійснення стандартизаційних перевірок та моніторингу застосування правил Регламенту (ЄС) № 216/2008 Європейського Парламенту і Ради та скасування Регламенту Комісії (ЄС) № 736/2006.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–27.

№ 2111/2005

Регламент (ЄС) № 2111/2005 Європейського Парламенту та Ради від 14 грудня 2005 року про створення переліку авіаперевізників Співтовариства, яким забороняється виконувати польоти в межах Співтовариства, та про інформування пасажирів повітряного транспорту про ідентифікацію фактичного авіаперевізника та скасування статті 9 Директиви 2004/36 ЄС.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–13 та Додаток.

№ 473/2006

Регламент Комісії (ЄС) № 473/2006 від 22 березня 2006 року про визначення імплементаційних правил щодо переліку авіаперевізників Співтовариства, яким забороняється виконувати польоти в межах Співтовариства, зазначеного у Главі II Регламенту (ЄС) № 2111/2005 Європейського Парламенту та Ради.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–6, Додатки А–С.

№ 474/2006

Регламент Комісії (ЄС) № 474/2006 від 22 березня 2006 року про створення переліку авіаперевізників Співтовариства, яким забороняється виконувати польоти в межах Співтовариства, зазначеного у Главі II Регламенту (ЄС) № 2111/2005 Європейського Парламенту та Ради, з останніми змінами, внесеними:

виконавчим Регламентом Комісії (ЄУ) № 659/2013 від 10 липня 2013 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 474/2006 про створення переліку авіаперевізників Співтовариства, яким забороняється виконувати польоти в межах Співтовариства.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–3, Додатки А–В.

№ 1178/2011

Регламент Комісії (EU) № 1178/2011 від 3 листопада 2011 року про визначення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних з екіпажами повітряних суден цивільної авіації, відповідно до Регламенту (EC) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради, зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (EU) № 290/2012 від 30 березня 2012 року про внесення змін до Регламенту (EU) № 1178/2011 про визначення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних з екіпажами повітряних суден цивільної авіації, відповідно до Регламенту (EC) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–11, Додатки I–VII.

№ 965/2012

Регламент Комісії (EU) № 965/2012 від 5 жовтня 2012 року про визначення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних з виконанням повітряних перевезень, відповідно до Регламенту (EC) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради, зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (EU) № 800/2013 від 14 серпня 2013 року про внесення змін до Регламенту (EU) № 965/2012 про визначення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних з виконанням повітряних перевезень, відповідно до Регламенту (EC) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–9, Додатки I–VII.

№ 1332/2011

Регламент Комісії (EU) № 1332/2011 від 16 грудня 2011 року про визначення спільних вимог використання повітряного простору та експлуатаційних процедур для боргового попередження зіткнень.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–4 та Додаток.

Д. Навколишнє середовище

№ 2003/96

Директива Ради 2003/96/ЄС від 27 жовтня 2003 року про реструктурування рамок Співтовариства з оподаткування енергетичних продуктів та електроенергії.

Застосовні вимоги та стандарти: стаття 14(1)(b) та (2).

№ 2006/93

Директива 2006/93/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2006 року про регулювання експлуатації повітряних суден, зазначених у Частині II, Глави 3, Тому I Додатка 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, друге видання (1988 рік).

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–5.

№ 2002/49

Директива 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 року про оцінювання та управління процесами, пов'язаними з шумом на місцевості.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–16, Додатки I–VI.

№ 2002/30

Директива 2002/30/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 березня 2002 року про встановлення правил і процедур запровадження в аеропортах Співтовариства експлуатаційних обмежень, пов'язаних із шумом,

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–15, Додатки I та II.

Е. Соціальні аспекти

№ 1989/391

Директива Ради 89/391/ЄЕС від 12 червня 1989 року про запровадження заходів, які сприятимуть покращенню безпеки польотів та здоров'ю працівників на робочому місці, зі змінами, внесеними:

Директивою 2007/30/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 червня 2007 року про внесення змін до Директиви Ради 89/391/ЄЕС, її окремих Директив та Директив Ради 83/477/ЄЕС, 91/383/ЄЕС, 92/29/ЄЕС та 94/33/ЄС з метою спрощення та раціоналізації звітів щодо практичного впровадження.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–16 та 18–19.

№ 2003/88

Директива 2003/88/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 4 листопада 2003 року про певні аспекти організації робочого часу.

Застосовні положення: статті 1–19, 21–24 та 26–29.

№ 2000/79

Директива Ради 2000/79/ЄС від 27 листопада 2000 року щодо Європейської угоди про організацію робочого часу мобільних працівників у сфері цивільної авіації, укладеної Асоціацією європейських авіакомпаній (АЕА), Європейською федерацією працівників транспорту (ЕТФ), Європейською асоціацією пілотів (ЕСА), Європейською асоціацією регіональних авіакомпаній (ЕРА) та Міжнародною асоціацією повітряних перевізників (ІАСА).

Застосовні вимоги та стандарти: статті 2–3 та Додаток.

Ф. Захист прав споживачів

№ 90/314

Директива Ради 90/314/ЕЕС від 13 червня 1990 року про організовані туристичні подорожі, відпочинок з повним комплексом послуг та комплексні турне.

Застосовні положення: статті 1–10.

№ 93/13

Директива Ради 93/13/ЕЕС від 5 квітня 1993 року про нерівні умови в споживчих договорах.

Застосовні положення: статті 1–10 та Додаток.

Щодо застосування статті 10, термін «Комісія» означає «всі інші Договірні Сторони ЕС/ЄАА».

№ 95/46

Директива 95/46/ЕС Європейського Парламенту та Ради від 24 жовтня 1995 року про захист осіб щодо обробки персональних даних та про вільний рух таких даних.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–34.

№ 2027/97

Регламент Ради (ЄС) № 2027/97 від 9 жовтня 1997 року про відповідальність авіаперевізника у випадку авіаційних подій, зі змінами, внесеними:

Регламентом (ЄС) № 889/2002 Європейського Парламенту та Ради від 13 травня 2002 року про внесення змін до Регламенту Ради (ЄС) № 2027/97 про відповідальність авіаперевізника у випадку авіаційних подій.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–8.

№ 261/2004

Регламент (ЄС) № 261/2004 Європейського Парламенту та Ради від 11 лютого 2004 року про встановлення спільних правил відшкодування (компенсації) та допомоги пасажиром у випадку відмови у посадці на борт повітряного судна або скасування чи довготривалої затримки рейсів та скасування Регламенту (ЄЄС) № 295/91.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–17.

№ 1107/2006

Регламент (ЕС) № 1107/2006 Європейського Парламенту та Ради від 5 липня 2006 року щодо прав інвалідів та осіб з обмеженою рухомістю під час їх повітряної подорожі.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–16, Додатки I та II.

G. Комп'ютеризовані системи бронювання

№ 80/2009

Регламент (ЕС) № 80/2009 Європейського Парламенту та Ради від 14 січня 2009 року про Кодекс поведінки щодо комп'ютеризованих систем бронювання авіаквитків та скасування Регламенту Ради (ЕЕС) № 2299/89.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–19 та Додатки.

II. Інше законодавство

№ 437/2003

Регламент (ЕС) № 437/2003 Європейського Парламенту та Ради від 27 лютого 2003 року про статистичну звітність щодо повітряних перевезень пасажирів, багажу та пошти, зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (ЄС) № 1358/2003 від 31 липня 2003 року про впровадження Регламенту (ЄС) № 437/2003 Європейського Парламенту та Ради про статистичну звітність щодо повітряних перевезень пасажирів, багажу та пошти та внесення змін до Додатків I та II до нього,

Регламентом Комісії (ЄС) № 546/2005 від 8 квітня 2005 року про приведення у відповідність Регламенту (ЄС) № 437/2003 Європейського Парламенту та Ради в частині виділення кодів країни звітування та внесення змін до Регламенту Комісії (ЄС) № 1358/2003 щодо оновлення переліку аеропортів Співтовариства.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–11, Додатки I та II.

№ 1358/2003

Регламент Комісії (ЄС) № 1358/2003 від 31 липня 2003 року про впровадження Регламенту (ЄС) № 437/2003 Європейського Парламенту та Ради про статистичну звітність щодо повітряних перевезень пасажирів, багажу та пошти та внесення змін до Додатків I та II до нього, зі змінами, внесеними:

Регламентом Комісії (ЄС) № 158/2007 від 16 лютого 2007 року про внесення змін до Регламенту Комісії (ЄС) № 1358/2003 щодо переліку аеропортів Співтовариства.

Застосовні вимоги та стандарти: статті 1–4, Додатки I–III.

Договірні лінії та встановлені маршрути

1. Кожна Сторона надає авіаперевізникам іншої Сторони права на надання послуг повітряного перевезення на зазначених нижче маршрутах:
 - (a) для авіаперевізників Європейського Союзу: будь-який пункт в Європейському Союзі – будь-які проміжні пункти на територіях партнерів Європейської політики сусідства¹, країн Угоди ЕСАА² або країн, перелічених у Додатку V до цієї Угоди, – будь-який пункт в Україні – будь-які пункти за межами;
 - (b) для авіаперевізників України: будь-який пункт в Україні – будь-які проміжні пункти на територіях партнерів Європейської політики сусідства, країн Угоди ЕСАА або країн, перелічених у Додатку V до цієї Угоди, – будь-який пункт в Європейському Союзі.

¹ Під терміном «Партнери Європейської політики сусідства» розуміються Азербайджан, Алжир, Білорусь, Вірменія, Грузія, Єгипет, Ізраїль, Йорданія, Ліван, Лівія, Марокко, Республіка Молдова, окуповані Палестинські території, Сирія та Туніс, не включаючи Україну.

² «країни ЕСАА» є країнами, які є учасницями Багатосторонньої угоди про створення Європейського спільного авіаційного простору та якими в дату підписання Угоди були: Республіка Албанія, Боснія і Герцеговина, Республіка Ісландія, держави-члени Європейського Союзу, колишня Югославська Республіка Македонія, Королівство Норвегія, Республіка Сербія і Косово (без шкоди для позицій щодо статусу і відповідно до резолюції 1244 РБ ООН і висновку Міжнародного Суду щодо проголошення незалежності Косово) та Республіка Чорногорія.

Існуючі та нові права, включаючи права обслуговувати пункти за межами на підставі двосторонніх угод або інших домовленостей між Україною та державами-членами ЄС, які не охоплюються цією Угодою, можуть використовуватися та погоджуватися за умови недопущення дискримінації між авіаперевізниками на основі національної приналежності;

(с) авіаперевізникам Європейського Союзу також дозволяється здійснювати авіап перевезення між пунктами в Україні, незалежно від того, чи починаються, чи закінчуються ці перевезення в межах ЄС.

2. Повітряні сполучення, що здійснюються відповідно до підпунктів (а) і (б) пункту 1 цього Додатка, починаються або закінчуються на території України для авіаперевізників України, а на території Європейського Союзу – для авіаперевізників Європейського Союзу.

3. Авіаперевізники обох Сторін можуть на будь-якому або на всіх рейсах на власний розсуд:

(а) здійснювати польоти в одному або обох напрямках;

(б) комбінувати різні номери рейсів протягом експлуатації одного повітряного судна;

(с) обслуговувати проміжні пункти та пункти за межами, як зазначено у пунктах (а) і (б) пункту 1 цього Додатка, та пункти на територіях Сторін в будь-якій комбінації і в будь-якому порядку;

(d) пропустити зупинки в будь-якому пункті або пунктах;

- (e) передавати трафік будь-якого зі своїх повітряних суден до будь-якого іншого свого повітряного судна в будь-якому пункті;
 - (f) здійснювати зупинки в будь-яких пунктах усередині країни або за межами території будь-якої зі Сторін;
 - (g) здійснювати транзитні перевезення через територію іншої Сторони, а також
 - (h) об'єднувати трафік на тому самому літаку незалежно від того, звідки він прямує.
4. Кожна Сторона дозволяє кожному авіаперевіснику визначати частоту та ємність міжнародного повітряного перевезення, яке ним пропонується, з урахуванням комерційних міркувань на ринку. Відповідно до цього права жодна зі Сторін в односторонньому порядку не повинна обмежувати обсяг трафіку, частоту і регулярність перевезень або тип/типи повітряних суден, що експлуатуються авіаперевізниками іншої Сторони, за винятком митних, технічних, експлуатаційних причин, причин, пов'язаних із захистом навколишнього середовища та охороною здоров'я, чи тих, що виникають під час застосування статті 26 цієї Угоди.
5. Авіаперевізники кожної Сторони можуть обслуговувати, в тому числі в рамках домовленостей про спільне використання кодів, будь-який пункт, розташований в третій країні, який не включений за встановленими маршрутами, за умови, що вони не користуються комерційними правами п'ятої свободи повітря.
6. Цей Додаток є предметом перехідних домовленостей, що містяться в Додатку III до цієї Угоди і розширення передбачених у ньому прав.

Перехідні домовленості

Розділ I

Перехідні періоди

1. Перехід України до ефективного впровадження всіх положень і умов, що впливають із цієї Угоди, здійснюється через два перехідні періоди.
2. Такий перехід підлягає оцінюванню та стандартизаційним перевіркам, які проводяться Європейською Комісією та EASA відповідно, а також рішенням Спільного комітету, як це передбачено статтею 33 цієї Угоди.

Розділ 2

Умови, що застосовуються протягом першого перехідного періоду

1. Протягом першого перехідного періоду:
 - (a) авіаперевізники Європейського Союзу та авіаперевізники, які отримали ліцензію України, мають право користуватися необмеженими комерційними правами між будь-яким пунктом в Європейському Союзі і будь-яким пунктом в Україні;
 - (b) залежно від результатів оцінювання щодо імплементації Україною відповідних вимог і стандартів Європейського Союзу та на підставі інформації Спільного комітету Україна залучається як спостерігач до роботи Комітету, створеного відповідно до положень Регламенту (ЄЕС) № 95/93 про спільні правила виділення слотів в аеропортах Співтовариства; та
 - (c) пункт (c) статті 22(5) цієї Угоди не застосовуються.

2. Умови для переходу до другого перехідного періоду передбачають для України таке:

(а) інкорпорування в національне законодавство та імплементація застосовних вимог та стандартів:

- Регламенту (ЕС) № 216/2008 (про спільні правила у сфері цивільної авіації та створення Європейського агентства з безпеки польотів);
- Регламенту (ЕУ) № 748/2012 (про встановлення правил льотної придатності та сертифікації з екологічної безпеки повітряних суден і пов'язаних з ними виробів, частин та приладів, а також сертифікацію організацій-розробників та виробників авіаційної техніки);
- Регламенту (ЕС) № 2042/2003 (про підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, частин та приладів і про затвердження організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань) зі змінами;
- Регламенту (ЕУ) № 965/2012 (про визначення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних з повітряними пересезеннями);
- Регламенту (ЕУ) № 1178/2011 (про визначення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних з екіпажем повітряних суден цивільної авіації);

- Регламенту (EU) № 996/2010 (про розслідування та запобігання авіаційним подіям та інцидентам);
- Директиви 2009/12/EC (про аеропортові збори);
- Директиви 96/67/EC (про доступ на ринок наземного обслуговування в аеропортах Співтовариства);
- Регламенту (EEC) № 95/93 (про спільні правила для виділення слотів в аеропортах Співтовариства);
- Директиви 2000/79/EC (щодо Європейської угоди про організацію робочого часу мобільних працівників у сфері цивільної авіації);
- Глави IV Регламенту (EC) № 1008/2008 (про здійснення повітряних перевезень);
- Регламенту (EC) № 785/2004 (про вимоги до авіаперевізників та експлуатантів повітряних суден щодо страхування);
- Регламенту (EEC) № 80/2009 (про комп'ютерні системи бронювання);
- Регламенту (EC) № 2027/97 (про відповідальність авіаперевізника у випадку авіаційної події);

- Регламенту (ЕС) № 261/2004 (про спільні правила відшкодування (компенсації) та допомоги пасажиром у випадку відмови у посадці на борт повітряного судна або скасування чи довготермінової затримки рейсу);
- Регламенту (ЕС) № 549/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року про визначення рамок для створення «Єдиного європейського неба» (рамковий Регламент);
- Регламенту (ЕС) № 550/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року про надання аеронавігаційних послуг в рамках «Єдиного європейського неба» (Регламент про надання послуг);
- Регламенту (ЕС) № 551/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року про організацію та використання повітряного простору в рамках «Єдиного європейського неба» (Регламент про повітряний простір);
- Регламенту (ЕС) № 552/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року про взаємосумісність Європейської системи організації повітряного руху (Регламент про взаємосумісність);
- Регламенту (ЕУ) № 691/2010 Європейської Комісії від 29 липня 2010 року про визначення схеми ефективності для надання аеронавігаційних послуг та виконання мережевих функцій та внесення змін до Регламенту (ЕС) № 2096/2005 про визначення спільних вимог для надання аеронавігаційних послуг;

- Регламенту (ЕС) № 1794/2006 Європейської Комісії від 6 грудня 2006 року про визначення спільної схеми оплати за надання аеронавігаційних послуг;
- Регламенту (EU) № 1034/2011 Європейської Комісії від 17 жовтня 2011 року про нагляд за безпекою польотів під час організації повітряного руху і надання аеронавігаційних послуг та внесення змін до Регламенту (EU) № 691/2010;
- Регламенту (ЕС) № 2150/2005 Європейської Комісії від 23 грудня 2005 року про визначення спільних правил гнучкого використання повітряного простору; та
- Регламенту (EU) № 255/2010 Європейської Комісії від 25 березня 2010 року про визначення спільних правил організації потоків повітряного руху,

як вони визначені, включаючи зміни до них у Додатку I до цієї Угоди;

- (b) застосування правил ліцензування авіаперевізників, переважно еквівалентних тим, що зазначені в Главі II Регламенту (ЕС) № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про спільні правила здійснення авіаперевезень в Європейському Союзі;
- (c) щодо авіаційної безпеки – впровадження Частини II Документа 30 ЄКЦА в його останній застосовній редакції.

Розділ 3

Умови, що застосовуються протягом другого перехідного періоду

1. Відповідно до рішення Спільного комітету, як це передбачено статтею 33 цієї Угоди, яке підтверджує, що Україна виконує всі умови, передбачені розділом 2(2) цього Додатка:
 - (a) відповідні сертифікати, видані Україною, перелічені в розділі 1 Додатка IV до цієї Угоди, визнаються державами-членами ЄС відповідно до умов, визначених у рішенні Спільного комітету, та відповідно до статті 11 Регламенту (ЄС) 216/2008;
 - (b) пункт (с) статті 22 (5) цієї Угоди застосовується; та
 - (c) залежно від результатів оцінювання щодо виконання Україною відповідних вимог і стандартів Європейського Союзу та на підставі інформації Спільного комітету Україна залучається як спостерігач до роботи Комітету, створеного відповідно до положень Регламенту (ЄС) № 2111/2005 про створення переліку авіаперевізників Співтовариства, яким забороняється виконувати польоти в межах Співтовариства.

2. Умови для переходу до повного впровадження цієї Угоди передбачають для України таке:

- (a) інкорпування в національне законодавство та впровадження всіх застосовних вимог та стандартів актів законодавства Європейського Союзу, викладених у Додатку I до цієї Угоди; та
- (b) повітряний простір, що знаходиться під її відповідальністю, повинен бути організований відповідно до вимог ЄС, що застосовуються для створення функціональних блоків повітряного простору (FAB).

Розділ 4

Повне впровадження цієї Угоди

Відповідно до рішення Спільного комітету, як це передбачено статтею 33 цієї Угоди, яке підтверджує, що Україна виконує всі умови, передбачені розділом 3(2) цього Додатка, застосовується таке:

- 1. На додаток до комерційних прав, зазначених у розділі 2 (1) цього Додатка:
 - (a) авіаперевізники Європейського Союзу мають право користуватися необмеженими комерційними правами між пунктами в Україні, проміжними пунктами на території партнерів Європейської політики сусідства та країни ЕСАА, а також пунктами в країнах, що містяться в Додатку V до цієї Угоди, і пунктами за межами за умови, що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в державі-члені ЄС.

Авіаперевізники Європейського Союзу також мають право користуватися необмеженими комерційними правами при здійсненні перевезень між пунктами в Україні незалежно від того, чи починаються, чи закінчуються ці перевезення в межах ЄС; та

(b) авіаперевізники України мають право користуватися необмеженими комерційними правами при здійсненні перевезень між будь-яким пунктом в Європейському Союзі, проміжними пунктами на території партнерів Європейської політики сусідства та країн ЕСАА, а також в країнах, що містяться в Додатку V до цієї Угоди, за умови, що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в Україні.

2. Усі відповідні сертифікати, перелічені в розділі 2 Додатка IV до цієї Угоди, що видані Україною, визнаються державами-членами ЄС відповідно до умов, передбачених цими положеннями.

Перелік сертифікатів, зазначених у Додатку III до цієї Угоди

1. Екіпаж повітряного судна

Свідоцтва пілотів (видача, підтримка, внесення змін, обмеження дії, призупинення або скасування свідоцтв) (Регламенти (ЕС) № 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, який вносить зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).

Сертифікація осіб, відповідальних за проведення льотної підготовки або підготовки в умовах імітації польоту та за проведення оцінювання навичок пілотів (Регламенти (ЕС) № 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, який вносить зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).

Атестація членів екіпажу (видача, підтримка, внесення змін, обмеження дії, призупинення або скасування атестацій членів екіпажу) (Регламенти (ЕС) 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, який вносить зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).

Свідоцтва про медичний стан пілотів (видача, підтримка, внесення змін, обмеження дії, призупинення або скасування) (Регламенти (ЕС) № 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, який вносить зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).

Сертифікація екзаменаторів з авіаційної медицини, а також умов, згідно з якими загальні практикуючі лікарі можуть діяти в якості екзаменаторів з авіаційної медицини (Регламенти (ЕС) 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, який вносить зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).

Періодичне аеромедичне оцінювання членів екіпажу – кваліфікація осіб, відповідальних за проведення такого оцінювання (Регламенти (ЕС) 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, який вносить зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).

Умови видачі, підтримки, внесення змін, обмеження дії, призупинення або скасування сертифікатів центрів льотної підготовки пілотів (Регламенти (ЕС) 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, який вносить зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).

Умови видачі, підтримки, внесення змін, обмеження дії, призупинення або скасування сертифікатів аеромедичних центрів, залучених до перевірки кваліфікації та аеромедичного оцінювання екіпажів цивільних повітряних суден (Регламенти (ЕС) 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, який вносить зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).

Сертифікація навчальних приладів з імітації умов польоту та вимоги до організацій, що експлуатують та використовують такі прилади (Регламенти (ЕС) 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, який вносить зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).

2. Організація повітряного руху та надання аеронавігаційних послуг

Сертифікати постачальників аеронавігаційних послуг (Регламенти (ЕС) 216/2008, (EU) № 1034/2011, (EU) № 1035/2011 Додаток II Спеціальні вимоги щодо обслуговування повітряного руху).

Сертифікати для надання метеорологічних послуг (Регламенти (ЕС) 216/2008, (EU) № 1034/2011, (EU) № 1035/2011 Додаток III Спеціальні вимоги щодо надання метеорологічних послуг).

Сертифікати для надання аеронавігаційних інформаційних послуг (Регламенти (ЕС) 216/2008, (EU) № 1034/2011, (EU) № 1035/2011 Додаток IV Спеціальні вимоги щодо надання аеронавігаційних інформаційних послуг).

Сертифікати для надання послуг зв'язку, навігації або спостереження (Регламенти (ЕС) 216/2008, (EU) № 1034/2011, (EU) № 1035/2011 Додаток V Спеціальні вимоги щодо надання послуг зв'язку, навігації або спостереження).

Свідоцтва диспетчерів повітряного руху (АТСО) та диспетчерів-стажсрів (видача, призупинення та скасування) і пов'язані з ними рейтинги та індосаменти (Регламенти (ЕС) 216/2008, (EU) № 805/2011).

Свідоцтва про медичний стан диспетчерів повітряного руху (Регламенти (ЕС) 216/2008, (EU) № 805/2011).

Сертифікати центрів підготовки диспетчерів повітряного руху (АТСО) (строк дії, поновлення, відновлення строку дії та використання) (Регламенти (EU) № 216/2008, (EU) № 805/2011).

**Перелік інших держав, зазначених у статтях 17, 19 та 22 цієї Угоди
та у Додатках II та III до цієї Угоди**

1. Республіка Ісландія (згідно з Угодою про Європейський економічний простір);
2. Князівство Ліхтенштейн (згідно з Угодою про Європейський економічний простір);
3. Королівство Норвегія (згідно з Угодою про Європейський економічний простір);
4. Швейцарська Конфедерація (згідно з Угодою між Європейським співтовариством та Швейцарською Конфедерацією про повітряний транспорт).

Правила процедури

Ця Угода застосовується відповідно до визначених нижче правил процедури:

1. Залучення України до комітетів

Коли відповідно до цієї Угоди Україна бере участь у Комітеті, створеному відповідними актами законодавства Європейського Союзу, вона набуває статусу спостерігача та залучатиметься до всіх відповідних обговорень, а також їй буде рекомендовано брати участь в дискусіях відповідно до його правил процедури, при цьому вона не буде допускатися до голосування.

Що стосується сфери організації повітряного руху, з метою впровадження відповідного законодавства «Єдиного європейського неба» Україна також залучатиметься до всіх органів, створених Європейською Комісією, а саме: до Органу з проведення консультацій у сфері промисловості (ICB) та Управління мережею (NM).

2. Набуття статусу спостерігача в EASA

Статус спостерігача в EASA дає право Україні брати участь в технічних групах та органах EASA, відкритих для держав-членів ЄС та інших країн-партнерів Європейського сусідства відповідно до встановлених умов для такої участі. Статус спостерігача не дає права голосу. Цей статус не набуватиметься щодо Ради управління EASA.

3. Співробітництво та обмін інформацією

З метою сприяння здійсненню відповідних повноважень компетентними органами Сторін такі органи повинні за запитом взаємно обмінюватися всією інформацією, необхідною для належного функціонування цієї Угоди.

4. Посилання на мови

Сторони мають право використовувати під час здійснення процедур, встановлених у рамках цієї Угоди, українську мову або будь-яку офіційну мову інститутів Європейського Союзу. Однак Сторони обізнані про те, що використання англійської мови полегшує ці процедури. Якщо мова, яка не є офіційною мовою інститутів Європейського Союзу, використовується в офіційному документі, переклад офіційною мовою інститутів Європейського Союзу забезпечується одночасно з урахуванням положення попереднього речення. Якщо Сторона має намір використовувати в усній процедурі мову, яка не є офіційною мовою інститутів Європейського Союзу, така Сторона повинна гарантувати синхронний переклад англійською мовою.

Критерії, зазначені в статті 26(4) цієї Угоди

1. Сумісним з належним функціонуванням цієї Угоди є таке:
 - (a) допомога соціального характеру, що надається окремим споживачам, за умови, що така допомога надається без дискримінації, пов'язаної з походженням відповідних послуг; та
 - (b) допомога на відшкодування шкоди, спричиненої природними катастрофами або надзвичайними ситуаціями.

2. Крім того, сумісним з належним виконанням цієї Угоди може вважатися таке:
 - (a) допомога для сприяння економічному розвитку регіонів з надзвичайно низьким рівнем життя або із суттєвим рівнем безробіття;
 - (b) допомога для сприяння розвитку певної економічної діяльності або певних економічних сфер, якщо така допомога не має несприятливого впливу на комерційну діяльність авіаперевізників всупереч інтересам Сторін; та
 - (c) допомога для досягнення цілей, дозволених відповідно до правил ЄС щодо горизонтальних блоків звільнень та правил щодо горизонтальної і галузевої державної допомоги, яка надається відповідно до викладених у них умов.

Учинено в Києві дванадцятого жовтня дві тисячі двадцять першого року.

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

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

V Kyjevě dne dvanáctého října dva tisíce dvacet jedna.

Udfærdiget i Kiev den tolvte oktober to tusind og enogtyve.

Geschehen zu Kiew am zwölften Oktober zweitausendeinundzwanzig.

Kahe tuhanda kahekümne esimese aasta oktoobrikuu kahesteiskümnendal päeval Kiievis.

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

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

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

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

Sastavljeno u Kijevu dvanaestog listopada godine dvije tisuće dvadeset prve.

Fatto a Kiev, addì dodici ottobre duemilaventuno.

Kijevā, divi tūkstoši divdesmit pirmā gada divpadsmitajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt pirmų metų spalio dvyliką dieną Kijeve.

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

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

Gedaan te Kiev, twaalf oktober tweeduizend eenentwintig.

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

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

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

V Kyjevo dvanásteho oktobra dvetisícdvadsaťjeden.

V Kijevu, dne dvunajstega oktobra leta dva tisoč enaindvajset.

Tehty Kiovassa kahdententoista päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentiäyksi.

Som skedde i Kiev den tolfte oktober år tjugohundraåtjugoett.

За Україну

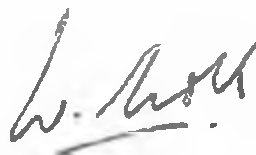


За Европеския съюз
Par la Union Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Thar ceann an Aontais Eorpaigh
Za Europejsku uniju
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos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

Donat Racine



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



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

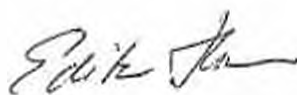
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

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

За Република България



Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



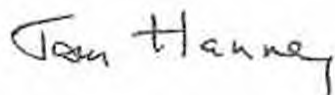
Für die Bundesrepublik Deutschland



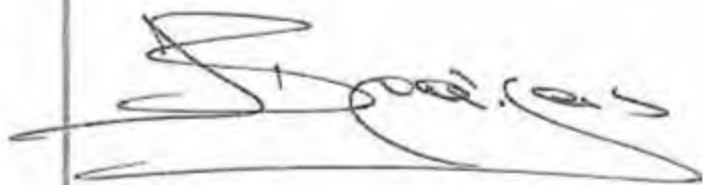
Eesti Vabariigi nimel



Thar ceann na hÉireann
For Ireland



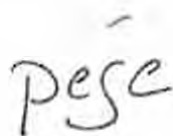
Για την Ελληνική Δημοκρατία

A handwritten signature in Greek, appearing to be 'Σταύρος', written in a cursive style.

Por el Reino de España

A handwritten signature in Spanish, appearing to be 'Luis', written in a cursive style.

Pour la République française

A handwritten signature in French, appearing to be 'Pese', written in a cursive style.

Za Republiku Hrvatsku

A handwritten signature in Croatian, appearing to be 'Ljubomir', written in a cursive style.

Per la Repubblica italiana

Ανδρέας

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Ν.γ. Έ...

Latvijas Republikas vārdā -

A. K...

Lietuvos Respublikos vardu

Simonas Štėmas

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'W. J. J. J.', written in a cursive style.

Magyarország részéről

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Stelbány', written in a cursive style.

Għar-Repubblika ta' Malta

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Maurice Debono', written in a cursive style.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'W. J. J. J.', written in a cursive style.

Für die Republik Österreich

Milovan Jarić

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Andrzej Sowi

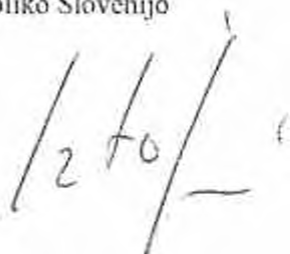
Pela República Portuguesa

Nuno Brito

Pentru România

Lozobuc

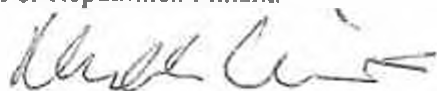
Za Republiko Slovenijo



Za Slovensku republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige

