

ingediend op **1390** (2021-2022) – Nr. 1
16 augustus 2022 (2021-2022)

Ontwerp van decreet

tot instemming met de overeenkomst
inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte
tussen de Europese Unie
en haar lidstaten, enerzijds
en Oekraïne, anderzijds,
gedaan te Kiev op 12 oktober 2021

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	13
Advies van de Raad van State	17
Ontwerp van decreet.....	27
Bijlage: Nederlandse tekst van de overeenkomst	31

MEMORIE VAN TOELICHTING

Samenvatting

De Europese Unie streeft naar de totstandbrenging van een brede Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte waarin haar buurlanden worden opgenomen. De overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds en Oekraïne, anderzijds, is een belangrijk element in de ontwikkeling van het Europese nabuurschapsbeleid.

I. ALGEMENE TOELICHTING**A. Situering****1. De relaties tussen de Europese Unie en Oekraïne**

De Europese Unie (EU) en Oekraïne ondertekenden op 14 juni 1994 een partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst (PSO) die op 1 maart 1998 in werking is getreden. Die overeenkomst vormde de juridische basis voor de eerdere bilaterale betrekkingen en regelde de samenwerking op verschillende domeinen.

Oekraïne is een bevoorrecht partnerland in het Europees Nabuurschapsbeleid (ENP). Dit ambitieus politiek project dat in 2003 van start is gegaan, kan geleidelijk aan verder gaan dan de traditionele handels- en samenwerkingsbetrekkingen en leiden tot een nauwe integratie van de EU met haar burens. Op economisch vlak biedt het ENP preferentiële handelsbetrekkingen, een betere toegang tot de interne EU-markt, betere verbindingen met de EU (voor energie, vervoer en telecommunicatie) en de mogelijkheid om deel te nemen aan bepaalde EU-programma's. Ook wordt extra financiële en technische steun geboden.

De EU streeft naar een nauwe band met Oekraïne die verder gaat dan louter bilaterale samenwerking. Een geleidelijke economische integratie en een verruiming van de politieke samenwerking zijn de voornaamste doelstellingen. Volgens de EU kan economische integratie een belangrijke factor zijn voor de economische groei van Oekraïne. De EU was ook een grote pleitbezorger voor het Oekraïense lidmaatschap van de Wereldhandelsorganisatie (WTO) dat op 16 mei 2008 een feit werd.

Op 23 november 2009 nam de bij de PSO opgerichte Samenwerkingsraad de associatieagenda aan die in de plaats kwam van het vroegere actieplan EU-Oekraïne. In 2014 werd de associatieovereenkomst tussen de EU en Oekraïne ondertekend. Deze is op 1 september 2017 in werking getreden. Een associatieovereenkomst is het meest verregaande type van overeenkomst die de EU kan sluiten met een staat of een regio. De EU stelt een dergelijke overeenkomst voor aan partners waarmee zij haar goede betrekkingen wil verruimen op basis van wederzijds vertrouwen en algemene waarden en principes.

Eind 2013 braken in Oekraïne hevige protesten los nadat de onderhandelingen over een vrijhandelsakkoord tussen de Europese Unie en Oekraïne stukliepen. In februari 2014 bezette Rusland het schiereiland de Krim. De annexatie van de Krim, na een gecontesteerd referendum, wordt niet erkend door de EU en de internationale gemeenschap.

Op 17 juli 2014 werd een passagiersvliegtuig (vlucht MH17 van Malaysia Airlines) neergehaald boven het oosten van Oekraïne. Het proces tegen de vier verdachten (waaronder pro-Russische rebellen) begon in juni 2020 en loopt nog steeds. Hierdoor steeg de spanning tussen Rusland en het Westen. De VN-Veiligheidsraad

was unaniem in zijn oordeel dat het vliegtuig was neergehaald, echter zonder een oorzaak of schuldige partij aan te wijzen.

De aanhoudende spanning escaleerde op 24 februari 2022, toen Rusland Oekraïne binnenviel. De EU heeft de Russische invasie sterk veroordeeld en heeft gereageerd met verschillende pakketten van financiële en economische sancties tegen Rusland. Op 23 juni 2022 kreeg Oekraïne de status van kandidaat-lidstaat voor toetreding tot de EU.

2. Het luchtvaartbeleid van de Europese Unie

De zogenaamde 'open skies'-arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie vormden het vertrekpunt voor een extern luchtvaartbeleid. Juridisch gezien betekenen die arresten dat de lidstaten niet individueel kunnen onderhandelen over overeenkomsten inzake internationale luchtdiensten. De bestaande bilaterale akkoorden moeten dus worden aangepast. In economisch en politiek opzicht is het opzetten van een extern luchtvaartbeleid onderdeel van het streven om de internationale burgerluchtvaart te hervormen in de richting van meer flexibiliteit en liberalisering.

In haar mededeling 'Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap' van 11 maart 2005 beklemtoont de Europese Commissie het belang van het creëren van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de oostelijke en zuidelijke buurlanden van de EU. De Commissie kent aan die landen een hoge prioriteit toe wegens economische en luchtvaartpolitieke redenen, maar ook als sectorale bijdrage aan het nabuurschapsbeleid van de EU. Het uiteindelijke doel is de EU en haar partners langs haar oostelijke en zuidelijke grenzen samen te brengen teneinde dezelfde marktregels te delen. De EU-Raad verleende op 27 juni 2005 zijn steun aan deze doelstelling in zijn 'Conclusies betreffende de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap'. De verbetering van de luchtvaartbetrekkingen met de buurlanden vormt een belangrijke stap in de verdere economische ontwikkeling van de Europese luchtvaartsector.

De Europese Commissie concludeerde in oktober 2008 in haar mededeling 'Een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de buurlanden tegen 2010 – Voortgangverslag' dat aanzienlijke vooruitgang werd geboekt bij het verwezenlijken van de doelstelling van een ruimere gemeenschappelijke luchtvaartruimte. De Commissie stelt dat zij voortwerkt aan de ontwikkeling van die luchtvaartruimte, enerzijds door nauw toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van bestaande overeenkomsten, en anderzijds door nieuwe potentiële partners voor deelname aan het project te zoeken.

Eind 2015 stelde de Commissie een nieuwe luchtvaartstrategie voor. Het gaat om een toonaangevend initiatief met drie doelstellingen: de Europese economie stimuleren, de industriële basis van Europa verstevigen en het wereldwijde leiderschap van de EU bevorderen. De Europese Commissie keurde een ambitieus pakket voorstellen goed om op EU-niveau te onderhandelen over algemene luchtvaartovereenkomsten met belangrijke partnerlanden. Het gaat onder meer om de Associatie van Zuidoost-Aziatische landen (ASEAN), de landen van de Samenwerkingsraad van de Golf (GCC), Turkije, China, Mexico en Armenië.

De burgerluchtvaart vormt een belangrijk onderdeel van de Europese economie. De totstandbrenging van een eengemaakte luchtvaartmarkt heeft er in grote mate toe bijgedragen dat de sector dynamischer is geworden, beter presteert en grote economische en sociale voordelen heeft opgeleverd. Volgens de Europese Commissie is het onwaarschijnlijk dat het volledige potentieel van de interne markt zal worden benut, zolang de EU niet als een eengemaakte, gecoördineerde entiteit optreedt in haar luchtvaartrelaties met derde landen.

3. Het bestaande kader voor luchtdiensten tussen de EU en Oekraïne

Oekraïne toont grote belangstelling in een veel hechtere samenwerking met de EU op het gebied van luchtvervoer. Oekraïne heeft zich bereid getoond om zijn kader voor internationaal luchtvervoer samen met de Europese Commissie te hervormen. Sinds begin 2005 is Oekraïne begonnen met de toepassing van een meer marktgericht economisch en vervoersbeleid en met de openstelling van zijn markt voor EU-lidstaten. De markt voor luchtdiensten tussen de EU en Oekraïne is aanzienlijk.

De luchtdiensten tussen de EU en Oekraïne worden momenteel geëxploiteerd op basis van bilaterale overeenkomsten tussen afzonderlijke lidstaten en Oekraïne. Oekraïne heeft met bijna alle EU-lidstaten een bilaterale overeenkomst voor luchtdiensten gesloten. Voor België is dat de overeenkomst van 20 mei 1996 inzake luchtvervoer, die op 1 januari 2003 in werking is getreden.

B. Inhoud

De EU streeft naar de totstandbrenging van een brede Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte waarin haar buurlanden worden opgenomen. De gemeenschappelijke luchtvaartruimte strookt met de ruimere doelstellingen van het beleid en is, samen met de uitgebreide luchtvervoerovereenkomsten met belangrijke mondiale partners en horizontale overeenkomsten, een cruciaal onderdeel van dat beleid. Het sluiten van een overeenkomst betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Oekraïne is een belangrijk element in de ontwikkeling van het Europese nabuurschapsbeleid.

De overeenkomst heeft met name tot doel: (1) de markten geleidelijk en wederzijds open te stellen, voor wat de toegang tot routes en capaciteit betreft; (2) te zorgen voor convergentie en effectieve naleving van de luchtvaartgerelateerde EU-regelgeving door Oekraïne; en (3) non-discriminatie en een gelijk speelveld voor ondernemingen tot stand te brengen.

Door het openstellen van de markt zouden ook de reismogelijkheden voor passagiers uit de EU en Oekraïne aanzienlijk verbeteren. Naar verwachting zal het aantal directe verbindingen tussen de EU en Oekraïne en het totale aantal vluchten een positief effect hebben op de handels- en toeristenstromen tussen de EU en Oekraïne.

De overeenkomst bestaat uit veertig artikelen en zeven bijlagen: bijlage I betreffende de toepasselijke eisen en normen van de EU; bijlage II over overeengekomen diensten en gespecificeerde routes; bijlage III over overgangsbepalingen; bijlage IV over de lijst van te erkennen certificaten; bijlage V over de lijst van staten die vermeld zijn in artikel 17, 19 en 22 en bijlagen II en III bij de overeenkomst; bijlage VI over procedureregels; en bijlage VII over de in artikel 26, lid 4, van de overeenkomst vermelde criteria.

C. Procedureverloop

Totstandkoming

Op 12 december 2006 heeft de Raad van de Europese Unie machtiging verleend aan de Europese Commissie om te onderhandelen over een overeenkomst betreffende de totstandbrenging van een Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Oekraïne.

Op 28 november 2013 werd de overeenkomst geparafeerd. Op 28 juni 2021 heeft de Raad van de Europese Unie groen licht gegeven om de luchtvaartovereenkomsten te ondertekenen.

Werkgroep Gemengde Verdragen en ondertekening

Tijdens zijn vergadering van 11 februari 2020 legde de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), het gemengde karakter vast. Zowel de federale overheid als de gewesten oefenen hun bevoegdheid uit. Overeenkomstig de beslissing van de ICBB van 9 juli 2008 wordt het verslag van de WGV naar de leden van de ICBB gestuurd. Indien binnen de dertig dagen na de notificatie van het verslag geen bezwaren worden geformuleerd, is het verslag definitief goedgekeurd.

De overeenkomst werd op 12 oktober 2021 ondertekend volgens formule 3 van de ICBB, dit wil zeggen één enkele handtekening in naam van het Koninkrijk België, maar met vermelding van al de betrokken overheden onder de handtekening. Dit is de gebruikelijke formule voor de ondertekening door België van verdragen tussen de Europese Unie (EU) en derde landen.

Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving, bracht op 29 juni 2022 advies uit met kenmerk 71.575/3.

Bekendmaking van de normen waarnaar de overeenkomst verwijst

De Raad merkt op dat in de overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de conventie van Chicago. De Raad verwijst naar zijn eerdere opmerkingen inzake de bijlagen bij de conventie. De negentien bijlagen bij de conventie van Chicago die de 'International Standards and Recommended Practices' vormen, werden niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de International Civil Aviation Organization (ICAO) beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie zijn, bij gebrek aan een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, deze bepalingen niet tegenstelbaar aan particulieren.

De Vlaamse Regering antwoordt dat dit probleem, naar aanleiding van eerdere adviezen van de Raad van State bij bilaterale luchtvaartakkoorden, reeds werd voorgelegd op de Werkgroep Gemengde Verdragen van 19 september 2017. De Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit neemt dit punt verder op. Het is een globaal probleem dat evenwel geen beletsel vormt voor de verderzetting van de instemmingsprocedure.

Procedure tot wijziging van de overeenkomst en de bijlagen

Wijzigingen aan de overeenkomst overeenkomstig artikel 36, lid 3, juncto artikel 38, lid 1 en 2, van de overeenkomst worden bekrachtigd of goedgekeurd overeenkomstig de onderscheiden interne procedures van de partijen. Deze wijzigingen zullen overeenkomstig artikel 167, §3, van de Grondwet bijgevolg pas in werking kunnen treden nadat ze de instemming van de betrokken Belgische parlementen hebben verkregen.

De Raad merkt op dat artikel 36, lid 1, van de overeenkomst hiervan afwijkt. Daarin wordt voorzien in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de overeenkomst. Volgens de Raad kan dit ertoe leiden dat België gebonden wordt door dergelijke wijzigingen zonder instemming van de parlementen. Indien de wetgevende kamers de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen en uitdrukkelijk aangeven dat ze instemmen met die wijzigingen, bestaat er geen bezwaar. De Raad van State is van mening dat de bijlagen van de voorliggende

overeenkomst duidelijk zijn afgebakend en dat het ontwerp van decreet in die zin aangevuld moet worden.

Het ontwerp van decreet werd in die zin aangepast.

Daarnaast stelt de Raad dat het ontwerp van decreet kan worden aangevuld met een bepaling die de regering verplicht om aan het Vlaams Parlement de wijzigingen mee te delen binnen een vastgestelde termijn.

Op de aanbeveling om de wijzigingen mee te delen aan het Vlaams Parlement wordt niet ingegaan: de wijzigingen zullen immers reeds in het Publicatieblad van de Europese Unie worden bekendgemaakt, en het akkoord voorziet niet in de mogelijkheid dat een parlement van een lidstaat zich verzet tegen de wijziging. Bovendien is het zo dat dergelijke wijzigingen normaliter zullen worden doorgevoerd om gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving en toepasselijke normen uit internationale instrumenten die de partijen relevant achten.

Latere wijzigingen van de bijlagen van de luchtvaartovereenkomst moeten in het Belgisch Staatsblad worden bekendgemaakt. De Vlaamse Regering neemt akte van deze opmerkingen.

Voorlopige toepassing

Voorlopige toepassing van het akkoord voor België is pas mogelijk van zodra alle bevoegde parlementen in België hebben ingestemd met het akkoord. Rekening houdend met deze toelichting, geeft deze bepaling geen aanleiding tot opmerkingen.

Opschrift

Tot slot stelt de Raad dat zowel in het opschrift als in artikel 2 van het voorontwerp dient te worden geschreven "gedaan te Kiev op 12 oktober 2021".

Het ontwerp van decreet werd in die zin aangepast.

D. Vlaamse bevoegdheden

Overeenkomstig de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BWHI), zoals gewijzigd, zijn de gewesten krachtens artikel 6, §1, X, 7°, bevoegd voor "de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal". In de voorliggende overeenkomst blijkt de gewestbevoegdheid uit artikel 22.5 (grondafhandeling), 22.6 (toekenning van slots) en 24 (luchthavenvergoedingen).

Verdragsartikel 10 over milieubescherming behoort overeenkomstig artikel 6, §1, II, van de BWHI eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

De verdragsartikelen 16 tot en met 19 betreffen een federale bevoegdheid, maar de gewesten moeten op basis van artikel 6, §3, 6°, van de BWHI worden betrokken voor het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden, en voor de rechten die er betrekking op hebben.

Ook de verdragsartikelen 7 en 8 over de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart vormen een federale bevoegdheid. Overeenkomstig artikel 6, §4, 4°, van de BWHI inzake het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden, moeten ook hier de gewesten worden betrokken.

De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN VAN DE OVEREENKOMST

In de preambule wijzen de verdragspartijen op het belang van luchtvervoer en van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte die talrijke voordelen biedt. Zij wensen het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het luchtvervoer te garanderen, bevestigen het belang van milieubescherming en nemen nota van het belang van consumentenbescherming.

Titel I. Algemene bepalingen

Artikel 1 betreft de doelstellingen en de werkingssfeer. Het doel van de overeenkomst is de geleidelijke totstandbrenging van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte gebaseerd op vrije toegang tot de markt voor luchtvervoer en gelijke mededingingsvoorwaarden.

Artikel 2 geeft een aantal begripsomschrijvingen.

Overeenkomstig artikel 3 treffen de partijen alle maatregelen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van de overeenkomst en verbieden alle maatregelen die de verwezenlijking van de doelstelling in gevaar brengen.

Artikel 4 bevat een non-discriminatieclausule.

Titel II. Regelgevende samenwerking

De algemene beginselen van de regelgevende samenwerking worden beschreven in artikel 5 met als doel dat Oekraïne de toepasselijke eisen en normen van de EU zoals vermeld in bijlage I bij de overeenkomst zal opnemen in zijn wetgeving.

Luchtvaartmaatschappijen en de passagiers, bemanningen of vracht moeten de toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven (artikel 6).

De partijen handelen overeenkomstig de wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart. Zij werken samen met als doel de systemen van certificering van luchtwaardigheid te laten convergeren. Zij zien erop toe dat vliegtuigen worden onderworpen aan inspecties en kunnen maatregelen treffen als vliegtuigen niet voldoen aan de veiligheidsnormen (artikel 7). De partijen bevestigen dat hun wederzijdse verplichtingen ook de beveiliging van de luchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten. Zij verlenen elkaar bijstand en handelen overeenkomstig de voorschriften die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opstelde (artikel 8).

De partijen werken samen inzake luchtverkeersbeheer om het gemeenschappelijke Europese luchtruim uit te breiden tot Oekraïne, teneinde de veiligheidsnormen en de efficiëntie van de luchtverkeersnormen in Europa te verhogen, de capaciteit te optimaliseren, vertragingen te beperken en de milieuefficiëntie te verhogen. Daarom zal Oekraïne vanaf de inwerkingtreding van de overeenkomst als waarnemer worden betrokken bij het Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim (artikel 9). De partijen erkennen ook het belang van milieubescherming en dat er behoefte is aan mondiale en andere acties om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken. Zij zien erop toe dat de in bijlage I, deel D, gespecificeerde normen in hun wetgeving worden opgenomen (artikel 10).

Overeenkomstig artikel 11, 13 en 14 handelen de partijen ook op het vlak van consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingssystemen en sociale aspecten volgens de in bijlage I gespecificeerde normen.

Artikel 12 stelt dat de partijen streven naar een betere industriële samenwerking.

De overeenkomst staat de partijen toe om unilateraal nieuwe wetgeving aan te nemen op het vlak van luchtvervoer voor zover zij het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van artikel 15 in acht nemen.

Titel III. Economische bepalingen

Elke verdragspartij verleent de andere partij rechten met betrekking tot de exploitatie van het internationale luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. Het betreft het recht om over het grondgebied te vliegen en om er te landen al dan niet voor het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost, naast de overige in de overeenkomst gespecificeerde rechten. Het geeft Oekraïne evenwel niet het recht om op het grondgebied van een EU-lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die lidstaat (artikel 16). De bevoegde instanties van de ene partij verlenen de passende vergunningen aan een luchtvaartmaatschappij van de andere partij. Elke luchtvaartmaatschappij moet beantwoorden aan de voorwaarden in de wetten en regels die de bevoegde overheid normaal toepast voor de exploitatie van het internationale luchtvervoer. De voorwaarden inzake veiligheid en beveiliging van de luchtvaart worden gehandhaafd en opgelegd (artikel 17).

De bevoegde overheden erkennen wederzijds de regelgevende vaststellingen met betrekking tot de financiële draagkracht en de nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen (artikel 18). In bepaalde gevallen (wanneer de betrokken luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de voorwaarden in verband met hoofdvestiging, eigendom, naleving van wetten en regels, en naleving van veiligheidsvoorschriften) kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning of technische vergunning weigeren, intrekken, opschorten of beperken of activiteiten van een luchtvaartmaatschappij opschorten of beperken, met uitzondering van een beperkt aantal welomschreven gevallen (artikel 19).

Krachtens een beslissing van het Gemengd Comité krijgen EU-lidstaten of hun onderdanen de toelating om meerderheidseigenaar te zijn van, of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over een Oekraïense luchtvaartmaatschappij, en vice versa. In die beslissing worden de voorwaarden bepaald voor de exploitatie van in deze overeenkomst beschreven diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen (artikel 20).

Artikel 21 betreft het verbod op kwantitatieve beperkingen.

Hinderpalen die de concurrentie van de luchtvaartmaatschappijen verstoren of het creëren van een gelijk speelveld belemmeren moeten worden weggewerkt. De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere partij voor promotie en verkoop van luchtvervoer, er personeel tewerk te stellen, hun grondaafhandeling te regelen, inkomsten te transfereren, samen te werken met andere transportdiensten, hun vliegtuigen en bemanning te leasen en franchising-, brandingovereenkomsten of commerciële concessieregelingen te sluiten met ondernemingen en nachtelijke stops te verrichten. De toewijzing van slots op de luchthavens gebeurt op een onafhankelijke, transparante en niet-discriminerende basis (artikel 22).

Luchtvaartuigen en hun apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, reserveonderdelen, proviand en andere voorwerpen zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke rechten en heffingen. Een partij kan wel belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening

brenge[n] voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied. De verdragsbepalingen hebben geen gevolgen voor de belasting op de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft. De overeenkomst zorgt niet voor een wijziging van dubbelbelastingverdragen tussen EU-lidstaten en Oekraïne (artikel 23).

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten correct, redelijk, kostengerelateerd, niet-discriminerend en billijk worden gespreid over de categorieën gebruikers (artikel 24). De luchtvaartmaatschappijen kunnen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging (artikel 25). De partijen streven naar een eerlijk en concurrentieel klimaat voor de uitbating van luchtdiensten, bij voorkeur zonder overheidssteun. De partijen kunnen schendingen van gelijke mededingingskansen aanklaarten bij het Gemengd Comité, maar zij behouden de mogelijkheid om antisubsidiemaatregelen te treffen indien een geschil niet kan worden beslecht. Die maatregelen moeten passend, proportioneel en in reikwijdte en duur beperkt zijn (artikel 26). De partijen verstrekken elkaar statistische informatie (artikel 27).

Titel IV. Institutionele bepalingen

De partijen treffen maatregelen om de naleving van de verplichtingen die uit de overeenkomst voortvloeien, te garanderen, en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen in gevaar kunnen brengen. Zij zijn op hun grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van de overeenkomst, met name van de in bijlage I vermelde verordeningen en richtlijnen. Zij informeren en helpen elkaar in geval van onderzoek naar mogelijke inbreuken (artikel 28).

Er wordt een Gemengd Comité opgericht dat verantwoordelijk is voor het beheer van de overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. In dit kader kan het bij eenparigheid bindende beslissingen nemen. Het Gemengd Comité onderzoekt ook vragen met betrekking tot bilaterale investeringen, meerderheidsbelangen of wijzigingen in het feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen. Het ontwikkelt samenwerking onder meer door de uitwisseling van nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen aan te moedigen, de sociale gevolgen van de overeenkomst te bestuderen, gebieden voor uitbreiding van de overeenkomst in overweging te nemen, en overeenstemming te bereiken over voorstellen, benaderingen of documenten van procedurele aard (artikel 29). Geschillen moeten in de eerste plaats worden opgelost via formeel overleg in het Gemengd Comité, maar indien dat onmogelijk is, kunnen de partijen het geschil doorverwijzen naar een scheidsgerecht (artikel 30).

Artikel 31 biedt een partij de mogelijkheid om vrijwaringsmaatregelen te treffen indien zij van mening is dat de andere partij haar verplichtingen niet nakomt. De partijen plegen overleg in het Gemengd Comité om een aanvaardbare oplossing te vinden.

Artikel 32 betreft de openbaarmaking van informatie. De overgangsbepalingen liggen vervat in artikel 33. De overgangsregelingen en de bijbehorende termijnen zijn opgenomen in bijlage III bij de overeenkomst.

Artikel 34 gaat over de verhouding tot andere luchtvervoersovereenkomsten. De verdragsbepalingen hebben voorrang op de bilaterale overeenkomsten tussen Oekraïne en de EU-lidstaten. Bepalingen betreffende eigendom, verkeersrechten, capaciteit, frequentie, verandering van luchtvaartuigen, codesharing en prijsstelling die voortvloeien uit die bilaterale overeenkomsten kunnen verder worden uitgeoefend voor zover dit geen aanleiding geeft tot discriminatie. De partijen overleggen

in het Gemengd Comité over de mogelijke herziening van de overeenkomst wegens de toetreding van de partijen tot multilaterale overeenkomsten.

Artikel 35 betreft de financiële bepalingen.

Titel V. Inwerkingtreding, herziening, beëindiging en slotbepalingen

Een partij die verdragsbepalingen wenst te wijzigen, stelt het Gemengd Comité daarvan in kennis (artikel 36).

Artikel 37 betreft de beëindiging van de overeenkomst.

Overeenkomstig artikel 38 treedt de overeenkomst in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum waarop de laatste partij meedeelt dat alle interne procedures zijn voltooid. De partijen komen overeen dat zij de overeenkomst voorlopig zullen toepassen vanaf de eerste dag van de maand die volgt op de datum van de laatste diplomatieke nota waarmee de partijen elkaar hebben meegedeeld dat hun toepasselijke procedures inzake de voorlopige toepassing zijn voltooid.

De registratiebepalingen liggen vervat in artikel 39.

Artikel 40 betreft de authentieke teksten.

Bijlagen

Bijlage I betreft de toepasselijke eisen en normen van de EU op het gebied van de burgerluchtvaart die dienen te worden opgenomen in de Oekraïense wetgeving. Bijlage II bevat de overeengekomen diensten en gespecificeerde routes. Bijlage III bevat de overgangsbepalingen. Bijlage IV en bijlage V betreffen de lijst van te erkennen certificaten en de lijst van staten die vermeld zijn in artikel 17, 19 en 22 en bijlagen II en III bij de overeenkomst. Bijlage VI handelt over procedureregels en bijlage VII over de in artikel 26, lid 4, van de overeenkomst vermelde criteria.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken,
Cultuur, Digitalisering en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET



**Voorontwerp van decreet tot instemming met de
overeenkomst inzake een gemeenschappelijke
luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten,
enerzijds en Oekraïne, anderzijds, ondertekend te ____ op
_____.**

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering en Facilitair Management en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds en Oekraïne, anderzijds, ondertekend te ____ op _____, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering en Facilitair
Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 71.575/3
van 29 juni 2022

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot instemming met de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds en Oekraïne, anderzijds, ondertekend te ... op ...’

Op 24 mei 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot instemming met de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds en Oekraïne, anderzijds, ondertekend te ... op ...’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 21 juni 2022. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 29 juni 2022.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond,¹ alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe het Vlaamse Parlement te laten instemmen met de ‘Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Oekraïne, anderzijds, ondertekend te ... op ...’ (lees: gedaan te Kiev op 12 oktober 2021) (hierna: de Overeenkomst).

Overeenkomstig artikel 1, lid 1, heeft de Overeenkomst tot doel: “de geleidelijke totstandbrenging van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Oekraïne, met name gebaseerd op identieke regels op het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, milieu, consumentenbescherming en geautomatiseerde boekingssystemen, alsook identieke regels wat betreft sociale aspecten. Hiertoe worden in deze Overeenkomst de regels, technische voorschriften, administratieve procedures, fundamentele operationele normen en uitvoeringsbepalingen vastgesteld die van toepassing zijn in de betrekkingen tussen de partijen.”

De Overeenkomst bevat definities (artikel 2), bepaalt de wijze waarop de Overeenkomst moet worden ten uitvoer gelegd (artikel 3), bevat een non-discriminatiebepaling op grond van nationaliteit (artikel 4), en bevat bepalingen inzake regelgevende samenwerking (titel II), economische bepalingen (titel III), institutionele bepalingen (titel IV) en bepalingen inzake de inwerkingtreding, de herziening en de beëindiging (titel V).

De Overeenkomst bevat een bijlage I met de lijst van door de Europese Unie vastgestelde toepasselijke eisen en normen op het gebied van de burgerluchtvaart, welke dienen te worden opgenomen in de wetgeving van Oekraïne, een bijlage II met de overeengekomen diensten en gespecificeerde routes, waarop de partijen elkaar rechten hebben verleend, een bijlage III met de overgangsbepalingen, een bijlage IV met de te erkennen certificaten, een bijlage V met de lijst van met EU-lidstaten gelijk te stellen staten, een bijlage VI met bijgeschaafde procedureregels rekening houdend met de deelname van Oekraïne aan instellingen en organen van de Unie, en een bijlage VII die criteria bevat voor de beoordeling van de verenigbaarheid van handelingen met de vrije mededinging.

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

ONDERZOEK VAN DE OVEREENKOMST

3. De Overeenkomst verwijst herhaaldelijk naar het “Verdrag” (artikel 3, lid 2, artikel 7, leden 2, 4, 7 en 10, artikel 8, leden 2 en 4 en artikel 9, lid 7), dat overeenkomstig artikel 2, punt 7 van de Overeenkomst als volgt wordt gedefinieerd:

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

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

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

Wat de bijlagen bij het Verdrag ‘inzake de internationale burgerluchtvaart’ betreft, moet worden herinnerd aan hetgeen in dat verband is opgemerkt in advies 70.608/3 van 31 december 2021 over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘houdende instemming met de overeenkomst betreffende het luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso, ondertekend te Brussel op 5 juni 2018’:

“De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de ‘International Standards and Recommended Practices’ (artikelen 38, 54, I), en 90 van het Verdrag van Chicago). Die bijlagen zijn niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

In dit verband dient erop te worden gewezen dat die bepalingen, volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, bij gebreke aan een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, in beginsel niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen.²

Dat geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad plaatsvindt, zou alleen dan geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen³ bekendgemaakt moeten worden of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking⁴ voorzien had, wat thans niet het geval is⁵.”

² Voetnoot 10 van het geciteerde advies: Cass. 11 december 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *JT* 1982, 565-567, noot J. VERHOEVEN.

³ Voetnoot 11 van het geciteerde advies: Regels uitgevaardigd door organen van internationale instellingen kunnen immers in het interne recht bindend verklaard worden doordat ze bekendgemaakt zijn in het publicatieblad dat door die instellingen uitgegeven wordt, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, “L’application du droit international par le juge administratif”, *APT*, 1998, 95). Zie evenwel advies 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 ‘houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in ‘s-Gravenhage op 17 juni 2008’, *Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66.

⁴ Voetnoot 12 van het geciteerde advies: Zie in dat verband advies 47.092/4 van 23 september 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 ‘betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart’, *Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 53-3381/001, 12-13.

4.1. Overeenkomstig artikel 36, lid 3, *juncto* artikel 38, leden 1 en 2, van de Overeenkomst moeten wijzigingen aan de Overeenkomst worden bekrachtigd of goedgekeurd overeenkomstig de onderscheiden interne procedures van de partijen. In artikel 36, lid 2, van de Overeenkomst wordt bevestigd dat de bijlagen bij de Overeenkomst in beginsel slechts “van kracht [worden] zodra de partijen de nodige interne procedures hebben voltooid”.

Overeenkomstig artikel 167, § 3, van de Grondwet zullen deze wijzigingen bijgevolg pas in werking kunnen treden nadat ze de instemming van de betrokken Belgische parlementen hebben verkregen.

4.2. Artikel 36, lid 1, van de Overeenkomst wijkt hiervan af door te bepalen dat: “Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, bij consensus beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen, zoals bepaald in artikel 15, lid 3, punt a), van deze Overeenkomst.”

Artikel 15, lid 3, punt a) van de Overeenkomst luidt als volgt: “Het Gemengd Comité heeft de volgende taken: (a) een beslissing nemen tot herziening van bijlage I bij deze Overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen”.

Die bepaling voorziet in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de Overeenkomst die ertoe kan leiden dat België gebonden wordt door die wijzigingen, zonder dat de wetgevende vergaderingen daarmee hun instemming hebben betuigd.

Over een dergelijke bepaling heeft de afdeling Wetgeving in advies 54.161/VR van 31 oktober 2013, over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van het Vlaamse Gewest van 25 april 2014 ‘houdende instemming met de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012’, het volgende opgemerkt:⁶

“3.1. Artikel 26, tweede lid, van de Overeenkomst luidt als volgt:

‘Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, bij consensus beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen.’

Die bepaling voorziet in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de Overeenkomst die ertoe kan leiden dat België gebonden wordt door die wijzigingen, zonder dat de wetgevende vergaderingen daarmee hun instemming hebben betuigd.

⁵ Voetnoot 13 van het geciteerde advies: Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS (7e kamer) 10 juni 2005, nr. 145.819, NV Heli Service Belgium.

⁶ Soortgelijke opmerkingen zijn eveneens geformuleerd in de adviezen 57.663/4 en 57.664/4 die op 6 juli 2015 gegeven zijn over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 februari 2016 ‘houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013’ en over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 februari 2016 ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Europese unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel, op 2 december 2010’.

3.2. Al dient krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet ook met wijzigingen van een verdrag te worden ingestemd door het Vlaams Parlement, toch bestaat er geen bezwaar tegen dat deze instemming onder bepaalde voorwaarden vooraf zou worden gegeven.⁷

In advies 37.954-37.970-37.977-37.978/AV⁸ heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State met betrekking tot de problematiek van de voorafgaande instemming met verdragen en amendementen daarop, het volgende opgemerkt:

‘Zowel het Hof van Cassatie⁹ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State¹⁰ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: met name is vereist dat de Wetgevende Kamers en desgevallend de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen¹¹ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.’

3.3. Gezien het duidelijk afgebakende onderwerp van de bijlagen bij de Overeenkomst, lijkt een bepaling waarmee vooraf wordt ingestemd met de wijzigingen die in de Overeenkomst worden aangebracht, aanvaardbaar in het licht van de voornoemde beginselen. Het dispositief van het ontwerp zou in die zin aangevuld moeten worden.

⁷ Voetnoot 2 van het geciteerde advies: Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen: D. VAN EECKHOUTTE en T. LOOSE, Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen”, *TvW* 2007, 3-27.

⁸ Voetnoot 3 van het geciteerde advies : Op 15 februari 2005 verstrekt over:

- een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 juni 2006 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004’ (37.954/AV) (*Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 358/1, 64);
- een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.970/AV) (*Parl.St.* Ver.Verg.Gem.Gem.Comm. 2004-05, nr. B-30/1, 25);
- een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.977/AV) (*Parl.St.* Br.Parl. 2004-05, nr. A-128/1, 25);
- een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.978/AV) (*Parl.St.* Senaat 2004-05, nr. 3-1091/1, 539).

⁹ Voetnoot 4 van het geciteerde advies : Voetnoot 35 van het geciteerde advies: Cass. 19 maart 1981, *Arr. Cass.* 1980-1981, 808; *JT* 1982, 565, en noot J. VERHOEVEN; Cass. 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.

¹⁰ Voetnoot 5 van het geciteerde advies : Voetnoot 36 van het geciteerde advies: Zie o.m. advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl.St.*, Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl.St.*, W.Gew.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl.St.*, Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

¹¹ Voetnoot 6 van het geciteerde advies: Voetnoot 37 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

3.4. Om het Vlaams Parlement de mogelijkheid te bieden aan de Vlaamse Regering te bekwaamere tijd kenbaar te maken dat ze een bepaalde wijziging van één van de bijlagen van de Overeenkomst niet goedkeurt, moet het ontwerp nog worden aangevuld met een bepaling waarbij de Regering ertoe wordt verplicht om binnen een vastgestelde termijn aan het Vlaams Parlement de wijzigingen mee te delen van de bijlagen waartoe zal worden beslist conform artikel 26, tweede lid, van de Overeenkomst.¹²

4. De voorafgaande instemming met de wijzigingen van de bijlagen bij de Overeenkomst houdt geen afwijking in van de verplichting, zoals die blijkt uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 ‘betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen’, om die wijzigingen in het Belgisch Staatsblad bekend te maken opdat ze uitwerking hebben in het interne recht.

Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om de vorm te bepalen waarin de wetten en verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze verbindend worden. Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling naar analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.¹³

Dat geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad plaatsvindt, zou enkel geen bezwaar opleveren indien de Overeenkomst zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt¹⁴ of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien, wat niet het geval is.¹⁵

Bijgevolg moeten, in de huidige stand van het recht, latere wijzigingen van de bijlagen bij de Overeenkomst in het Belgisch Staatsblad worden bekendgemaakt.”

Deze opmerkingen gelden *mutatis mutandis* ook voor de thans voorliggende Overeenkomst.

5. Artikel 38, lid 3, van de Overeenkomst bepaalt dat de partijen “[ermee instemmen] deze Overeenkomst voorlopig toe te passen vanaf de eerste dag van de maand volgende op de datum van de laatste nota waarbij de partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de voltooiing van de procedures die vereist zijn voor de voorlopige toepassing of sluiting van deze Overeenkomst, overeenkomstig hun interne procedures of nationale wetgeving.”

¹² Voetnoot 7 van het geciteerde advies: Daartoe kan inspiratie worden gevonden in het mechanisme van voorwaardelijke, voorafgaande instemming waarin voorzien wordt in het voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010’, waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving, zitting houdend in verenigde kamers, op 26 april 2013 advies 53.059/VR/3 heeft gegeven.

¹³ Voetnoot 8 van het geciteerde advies: Cass. 11 december 1953, *Arr.Verbr.* 1954, 252; Cass. 19 maart 1981, *Arr. Cass.* 1980-81, 808 en *JT* 1982, 565, noot J. VERHOEVEN.

¹⁴ Voetnoot 9 van het geciteerde advies: Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, “L’application du droit international par le juge administratif”, *APT* 1998, 95).

¹⁵ Voetnoot 10 van het geciteerde advies: Wat betreft de tegenwerpbaarheid van bijlagen bij een verdrag aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, Heinrich. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145.819, n.v. Heli Service Belgium.

Hierover om nadere toelichting verzocht, verklaarde de gemachtigde dat steeds is verduidelijkt dat een voorlopige toepassing van het akkoord voor België pas mogelijk is van zodra alle bevoegde parlementen in België hebben ingestemd met het akkoord.

Rekening houdend met deze toelichting, geeft deze bepaling geen aanleiding tot opmerkingen.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

6. Zowel in het opschrift als in artikel 2 van het voorontwerp dient te worden geschreven “gedaan te Kiev op 12 oktober 2021”.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS

Wilfried VAN VAERENBERGH

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering en Facilitair Management en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Zullen volkomen gevolg hebben:

- 1° de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds en Oekraïne, anderzijds, gedaan te Kiev op 12 oktober 2021;
- 2° de wijzigingen aan de bijlagen die beslist zijn overeenkomstig artikel 36, lid 1, van de overeenkomst.

Brussel, 15 juli 2022.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken,
Cultuur, Digitalisering en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

BIJLAGE:

Nederlandse tekst van de overeenkomst

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

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

IERLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK KROATIË,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

HONGARIJE,

DE REPUBLIEK MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIË,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

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

en

DE EUROPESE UNIE, hierna „EU” genoemd,

enerzijds,

en

OEKRAÏNE, anderzijds,

hierna gezamenlijk "de partijen" genoemd;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGESKOMEN:

TITEL I

ALGEMENE BEPALINGEN

ARTIKEL 1

Doelstellingen en werkingssfeer

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

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

ARTIKEL 2

Definities

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

- 1) "overeengekomen diensten" en "gespecificeerde routes": internationaal luchtvervoer overeenkomstig artikel 16 en bijlage II bij deze Overeenkomst;
- 2) "Overeenkomst": de onderhavige Overeenkomst, de bijlagen daarbij en de eventuele wijzigingen daarvan;
- 3) "luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, tegen vergoeding of betaling van huur; om twijfel te vermijden: dit omvat geregelde en niet-geregelde (charter)diensten en uitsluitend voor vrachtvervoer bestemde diensten;
- 4) "luchtvaartmaatschappij": een onderneming met een geldige exploitatievergunning of een gelijkwaardig document;
- 5) "bevoegde autoriteiten": de overheidsagentschappen of openbare organen die verantwoordelijk zijn voor de administratieve taken uit hoofde van deze Overeenkomst;
- 6) "bedrijven of ondernemingen": entiteiten naar burgerlijk recht of handelsrecht, inclusief coöperatieve maatschappijen en andere rechtspersonen naar publiek- of privaatrecht, met uitzondering van die zonder winstoogmerk;

- 7) “Verdrag”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:
- a) alle wijzigingen die krachtens artikel 94 bis van het Verdrag van kracht zijn geworden en zijn geratificeerd door zowel Oekraïne als een lidstaat of lidstaten van de Europese Unie; en
 - b) iedere bijlage of iedere wijziging daarvan die is goedgekeurd krachtens artikel 90 van het Verdrag, voor zover deze bijlage of wijziging op een gegeven tijdstip voor zowel Oekraïne als de lidstaat of lidstaten van de EU van kracht is, al naargelang het thema in kwestie;
- 8) "ECAA-Overeenkomst": de multilaterale Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, het Koninkrijk Noorwegen, Roemenië, de Republiek Servië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo¹ betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte;
- 9) "EASA": het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, opgericht bij Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG;

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

- 10) "daadwerkelijke zeggenschap": een relatie gebaseerd op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of tezamen en gelet op de desbetreffende feitelijke of juridische omstandigheden, de mogelijkheid bieden om rechtstreeks of onrechtstreeks een beslissende invloed uit te oefenen op een onderneming, meer bepaald via:
- a) het recht om alle of een gedeelte van de activa van een onderneming te gebruiken;
 - b) rechten of overeenkomsten waardoor een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de samenstelling, het stemgedrag of de besluiten van de organen van een onderneming of waardoor anderszins een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op het beleid van de onderneming;
- 11) "effectieve zeggenschap" betekent dat de bevoegde vergunningverlenende autoriteit van een partij, die een exploitatievergunning aan een luchtvaartmaatschappij heeft afgegeven:
- a) voortdurend controleert of de toepasselijke criteria voor de exploitatie van internationale luchtdiensten, op grond waarvan de exploitatievergunning is afgegeven, worden nageleefd door die luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig de relevante nationale wet- en regelgeving; en
 - b) op passende wijze toezicht houdt op veiligheid en beveiliging overeenkomstig ten minste de ICAO-normen;
- 12) "EU-Verdragen": het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
- 13) "EU-lidstaat": een lidstaat van de Europese Unie;

- 14) "deugdelijkheid": het feit dat een luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten kan exploiteren, d.w.z. dat ze over voldoende financiële middelen en adequate managementdeskundigheid beschikt en bereid is de wetten, regels en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;
- 15) "recht van de vijfde vrijheid": het recht of voorrecht dat door een staat (de "verlenende staat") aan de luchtvaartmaatschappijen van een andere staat (de "ontvangende staat") wordt verleend om internationale luchtvervoersdiensten uit te voeren tussen het grondgebied van de verlenende staat en het grondgebied van een derde staat, voor zover dergelijke diensten beginnen of eindigen op het grondgebied van de ontvangende staat;
- 16) "volledige kosten": de kosten van het verlenen van luchtdiensten plus een redelijke toeslag voor administratieve overheadkosten en, voor zover van toepassing, alle toepasselijke toeslagen die milieukosten weerspiegelen en die zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast;
- 17) "ICAO": de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, opgericht op basis van het Verdrag.
- 18) "internationaal luchtvervoer": luchtvervoer tussen plaatsen in ten minste twee staten.
- 19) "intermodaal vervoer": openbaar vervoer van passagiers, bagage, vracht en post via een luchtvaartuig en een of meer wijzen van het vervoer over land, gescheiden of gecombineerd, tegen vergoeding of betaling van huur;
- 20) "maatregel": elke maatregel van een partij, in de vorm van een wet, regeling, voorschrift, procedure, besluit of administratieve handeling, of in enige andere vorm;

21) "onderdaan":

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

b) elke rechtspersoon:

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

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

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

23) "exploitatievergunning":

- a) in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, een vergunning die door de bevoegde vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming of bedrijf is verleend en waardoor die onderneming of dat bedrijf toestemming krijgt om luchtdiensten te verlenen onder de relevante EU-wetgeving; en
- b) in het geval van Oekraïne, een vergunning voor vervoer door de lucht van passagiers en/of goederen, welke wordt afgegeven overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Oekraïne;

24) "prijs":

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

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

- 25) "Associatieovereenkomst": de Associatieovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie en hun lidstaten, enerzijds, en Oekraïne, anderzijds, gedaan te Brussel op 21 maart 2014 en 27 juni 2014, en alle opvolgingsinstrumenten;
- 26) "hoofdvestiging": het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij waar de belangrijkste financiële functies en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend;
- 27) "openbaredienstverplichting": een verplichting die aan luchtvaartmaatschappijen wordt opgelegd om op een specifieke route een minimumaanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, prijzen en minimumcapaciteit, waaraan luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten. De luchtvaartmaatschappijen kunnen door de betrokken partij worden vergoed voor het naleven van openbaredienstverplichtingen;
- 28) "SESAR": het Single European Sky ATM Research Programme, dat de technologische pijler vormt van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot doel heeft ervoor te zorgen dat de EU over een hoogperformante infrastructuur voor luchtverkeersleiding beschikt die de veilige en milieuvriendelijke ontwikkeling van het luchtvervoer mogelijk maakt;

- 29) "Subsidie": alle door een overheid, een regionaal openbaar orgaan of andere publiekrechtelijke organisatie verleende financiële bijdragen waarbij:
- a) de praktijk van een overheid, een regionaal openbaar orgaan of een andere publiekrechtelijke organisatie rechtstreekse overdracht omvat van middelen zoals schenkingen, leningen, kapitaalinbreng, mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen aan de onderneming of het overnemen van passiva van de onderneming, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;
 - b) een overheid, een regionaal openbaar orgaan of een andere publiekrechtelijke organisatie afstand doet van inkomsten die haar normaal toekomen, deze niet int, of waarbij deze inkomsten buitensporig zijn afgenomen;
 - c) een overheid, een regionaal openbaar orgaan of een andere publiekrechtelijke organisatie goederen levert of diensten biedt, niet bestaande uit algemene infrastructuur, of goederen of diensten aankoopt; of
 - d) een overheid, een regionaal openbaar orgaan of een andere publiekrechtelijke organisatie betalingen aan een financieringsmechanisme verricht of een particulier lichaam opdraagt een of meer van de in de punten a), b) en c), genoemde soorten functies uit te voeren, die zij normaal zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen;
- en waarbij een voordeel wordt verleend;

- 30) "grondgebied": wat Oekraïne betreft, het landoppervlak en de territoriale zee die onder de soevereiniteit van Oekraïne vallen en, wat de Europese Unie betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee die onder het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vallen en onderhevig zijn aan de in die verdragen en eventuele opvolgingsinstrumenten vastgestelde voorwaarden;
- 31) "Doortochtovereenkomst": de Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten, gedaan te Chicago op 7 december 1944;
- 32) "gebruikersheffing": een heffing die door de bevoegde autoriteit aan luchtvaartmaatschappijen wordt opgelegd, of die door die autoriteit wordt toegestaan, voor het gebruik van faciliteiten en diensten in verband met de luchtvaart (ook in geval van overvluchten), luchtverkeersleiding, en luchthavens en luchtvaartveiligheid door luchtvaartuigen, hun bemanning, passagiers, vracht en post.

ARTIKEL 3

Tenuitvoerlegging van de Overeenkomst

1. De partijen treffen alle algemene of bijzondere maatregelen welke geschikt zijn om de nakoming van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te verzekeren en onthouden zich van alle maatregelen welke de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen.

2. De tenuitvoerlegging van de in lid 1 van dit artikel bedoelde maatregelen doet geen afbreuk aan de rechten en plichten van elke partij die voortvloeien uit de deelname aan internationale organisaties en/of internationale overeenkomsten, met name het Verdrag en de Doortochtovereenkomst.
3. Bij de toepassing van de in lid 1 van dit artikel bedoelde maatregelen zullen de partijen, binnen het toepassingsgebied van deze Overeenkomst:
 - a) alle unilaterale administratieve, technische of andere maatregelen die een indirecte beperking kunnen vormen en een discriminerend effect kunnen hebben op de verlening van luchtdiensten in het kader van deze Overeenkomst, verbieden; en
 - b) zich ervan weerhouden administratieve, technische of wetgevende maatregelen ten uitvoer te leggen die een discriminerend effect kunnen hebben op onderdanen of bedrijven of ondernemingen van de andere partij bij het verlenen van de onder deze Overeenkomst vallende diensten.

ARTIKEL 4

Non-discriminatie

Binnen de werkingssfeer van deze Overeenkomst en onverminderd de daarin vervatte bijzondere bepalingen, is elke discriminatie op grond van nationaliteit verboden.

TITEL II

REGELGEVENDE SAMENWERKING

ARTIKEL 5

Algemene beginselen van de regelgevende samenwerking

1. De partijen werken op alle mogelijke wijzen samen om ervoor te zorgen dat de eisen en normen van de in bijlage I bij deze Overeenkomst vermelde besluiten van de Europese Unie geleidelijk worden opgenomen in de wetgeving van Oekraïne en dat Oekraïne deze bepalingen ten uitvoer legt via:
 - a) periodiek overleg, in het kader van het in artikel 29 van deze Overeenkomst (“Gemengd Comité”) vermelde Gemengd Comité, over de interpretatie van de in bijlage I bij deze Overeenkomst vermelde besluiten van de Europese Unie met betrekking tot de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart, luchtverkeersbeheer, milieubescherming, markttoegang en bijbehorende kwesties, sociale aangelegenheden, consumentenbescherming en andere gebieden die onder deze Overeenkomst vallen;
 - b) het verlenen van passende bijstand op specifieke door de partijen vastgestelde terreinen;
 - c) raadplegingen en uitwisseling van informatie over nieuwe wetgeving overeenkomstig artikel 15 van deze Overeenkomst.

2. Oekraïne stelt de nodige maatregelen vast om de eisen en normen van de in bijlage I bij deze Overeenkomst vermelde besluiten van de Europese Unie in zijn wetgeving op te nemen en ten uitvoer te leggen, overeenkomstig de in artikel 33 en de bijbehorende bijlage III bij deze Overeenkomst vermelde overgangsbepalingen.
3. De partijen stellen elkaar onverwijld in kennis van hun respectieve bevoegde autoriteiten op het gebied van veiligheidstoezicht, luchtwaardigheid, vergunningen voor luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, luchtvaartbeveiliging, luchtverkeersbeheer, onderzoek van ongevallen en incidenten, vaststelling van luchtvaartheffingen en luchthavengelden, via het Gemengd Comité.

ARTIKEL 6

Naleving van wetten en regels

1. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van de een partij binnenkomen of verlaten, moeten luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de op dat grondgebied toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied door luchtvaartuigen die luchtvervoer uitvoeren, of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven.
2. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een partij moeten de wetten en voorschriften die op dat grondgebied gelden met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit dat grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van het luchtvaartuig (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden nageleefd.

ARTIKEL 7

Veiligheid van de luchtvaart

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de eisen en normen inzake luchtvaartveiligheid, zoals gespecificeerd in bijlage I, deel C, bij deze Overeenkomst volgens de in dit artikel uiteengezette voorwaarden.
2. Oekraïne blijft de functies en taken van het land van ontwerp, vervaardiging, registratie en exploitatie uitvoeren, zoals bepaald in het Verdrag, maar zal ook de in lid 1 van dit artikel bedoelde eisen en normen in zijn wetgeving opnemen en effectief ten uitvoer leggen, overeenkomstig de in bijlage III bij deze Overeenkomst vastgestelde overgangsregelingen.
3. De partijen werken samen om te zorgen voor de effectieve tenuitvoerlegging door Oekraïne van de wetgeving die is vastgesteld teneinde de eisen en normen als bedoeld in lid 1 van dit artikel in de Oekraïense wetgeving op te nemen. Daartoe wordt Oekraïne vanaf de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst als waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van EASA, zoals bepaald in bijlage VI bij deze Overeenkomst.
4. Om de exploitatie van de bij artikel 16, lid 1, punten a), b), c) en d), van deze Overeenkomst overeengekomen diensten te garanderen, erkent elke partij de geldigheid van de bewijzen van luchtwaardigheid, bekwaamheidscertificaten en vergunningen die door de andere partij zijn afgegeven of gevalideerd en die nog steeds van kracht zijn, voor zover de eisen voor dergelijke certificaten of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de minimeisen die uit hoofde van het Verdrag kunnen worden vastgesteld.

5. De erkenning door de EU-lidstaten van de in bijlage IV, afdeling 1, bij deze Overeenkomst bedoelde certificaten die zijn afgegeven door Oekraïne, wordt vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van bijlage III bij deze Overeenkomst.
6. De partijen werken samen met het oog op de convergentie van de systemen voor certificering van de initiële en permanente luchtwaardigheid.
7. De partijen zien erop toe dat in de ene partij geregistreerde luchtvaartuigen die worden verdacht van niet-naleving van de bij het Verdrag vastgestelde internationale veiligheidsnormen bij landing op luchthavens op het grondgebied van de andere partij die openstaan voor internationaal luchtverkeer, door de bevoegde autoriteiten van die andere partij worden onderworpen aan platforminspecties, zowel aan boord als rond het luchtvaartuig, teneinde de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de apparatuur te controleren.
8. De partijen wisselen met de relevante middelen informatie uit, waaronder informatie over alle bevindingen die tijdens platforminspecties in overeenstemming met lid 7 van dit artikel zijn gedaan.
9. De bevoegde autoriteiten van een partij kunnen op elk ogenblik vragen om overleg met de bevoegde autoriteiten van de andere partij over de door de andere partij gehanteerde veiligheidsnormen, ook op andere gebieden dan die welke onder de in bijlage I bij deze Overeenkomst vermelde besluiten vallen of over bevindingen die tijdens de platforminspecties zijn gedaan. Dergelijk overleg vindt plaats binnen 30 dagen na het verzoek.

10. Geen enkele bepaling van deze Overeenkomst kan zo worden uitgelegd dat zij voor een partij een beletsel vormt om onverwijld de nodige maatregelen te nemen wanneer zij vaststelt dat een product of dienst mogelijkerwijze:

- a) niet voldoet aan de minimumnormen die zijn vastgesteld overeenkomstig het Verdrag of, indien van toepassing, overeenkomstig de in bijlage I, deel C, bij deze Overeenkomst gespecificeerde eisen en normen;
- b) na een in lid 7 van dit artikel bedoelde inspectie aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat een luchtvaartuig of de exploitatie ervan niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag of, indien van toepassing, de in bijlage I, deel C, bij deze Overeenkomst gespecificeerde eisen en normen vastgestelde minimumnormen; of
- c) aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat de overeenkomstig het Verdrag of, indien van toepassing, de in bijlage I, deel C, bij deze Overeenkomst gespecificeerde eisen en normen vastgestelde minimumnormen niet daadwerkelijk worden toegepast en gehandhaafd.

11. Wanneer een partij maatregelen nemen overeenkomstig lid 10 van dit artikel stelt zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.

12. Wanneer uit hoofde van lid 10 van dit artikel genomen maatregelen niet worden stopgezet, ook al zijn er geen redenen meer om dergelijke maatregelen te handhaven, kan elke partij de zaak doorverwijzen naar het Gemengd Comité.

13. Eventuele wijzigingen van de nationale wetgeving met betrekking tot de status van de bevoegde autoriteiten van Oekraïne of de bevoegde autoriteit van de EU-lidstaten worden onverwijld door de betrokken partij ter kennis gebracht van de andere partijen.

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

1. De bepalingen in Document 30, Deel II, van de European Civil Aviation Conference (ECAC) worden door Oekraïne in zijn wetgeving opgenomen en effectief ten uitvoer gelegd, overeenkomstig de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst. In het kader van de beoordelingen als bedoeld in artikel 33, lid 2, van deze Overeenkomst, mogen inspecteurs van de Europese Commissie als waarnemer deelnemen aan de inspecties die door de Oekraïense bevoegde autoriteiten worden uitgevoerd in luchthavens op het grondgebied van Oekraïne, overeenkomstig het door de twee partijen overeengekomen mechanisme. Deze Overeenkomst doet geen afbreuk aan de rechten en plichten van Oekraïne en de EU-lidstaten uit hoofde van bijlage 17 bij de Overeenkomst.
2. Aangezien de veiligheid van burgerluchtvaartuigen, hun passagiers en hun bemanning een fundamentele voorwaarde is voor het exploiteren van internationale luchtdiensten, bevestigen beide partijen dat hun verplichtingen tegenover elkaar ook de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten, met name hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag, het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend in Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend in Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, voor zover beide partijen ook partij zijn bij deze verdragen, en alle andere verdragen en protocollen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe beide partijen zijn toegetreden.

3. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten, en alle andere bedreigingen van de veiligheid van de burgerluchtvaart te voorkomen.
4. In hun onderlinge betrekkingen handelen de partijen overeenkomstig de normen voor luchtvaartbeveiliging en, voor zover ze die toepassen, de door de ICAO opgestelde aanbevolen werkwijzen die als bijlage bij het Verdrag van Chicago zijn gevoegd, in de mate dat dergelijke beveiligingsvoorschriften van toepassing zijn op de partijen. Beide partijen eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.
5. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke daden, inclusief, maar niet beperkt tot, het screenen van passagiers en hun handbagage, het screenen van ruimbagage, beveiligingscontroles van vracht en post alvorens deze aan boord van een luchtvaartuig te laden, beveiligingscontroles van vlucht- en luchthavenbenodigdheden en toegangscontroles en beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers die zich in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones willen begeven. Deze maatregelen worden indien nodig aangepast om aan kwetsbaarheden en bedreigingen op het gebied van de burgerluchtvaart te kunnen weerstaan. Elke partij stemt ermee in dat haar luchtvaartmaatschappijen door de andere partij kunnen worden verplicht de in lid 4 van dit artikel vermelde voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart in acht te nemen voor de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere partij.

6. Elke partij neemt ook ieder verzoek van de andere partij om in verband met een bepaalde dreiging bijzondere doch redelijke veiligheidsmaatregelen te nemen, welwillend in overweging. Elke partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze Overeenkomst worden verleend, tenzij dit in noodgevallen redelijkerwijs niet mogelijk is. Bovendien mag elke partij verzoeken om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 29 van deze Overeenkomst, om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.

7. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten zich voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.

8. Elke partij neemt alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en waartegen een daad van wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere wederrechtelijke daad is gesteld, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk op basis van wederzijds overleg genomen.

9. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging, kan de partij onmiddellijk om overleg met de andere partij verzoeken.

10. Onverminderd artikel 19 van deze Overeenkomst wordt de exploitatievergunning van een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ingehouden, ingetrokken, beperkt of afhankelijk gesteld van voorwaarden wanneer niet binnen 15 dagen na dit verzoek een bevredigende oplossing wordt bereikt.

11. Wanneer een onmiddellijke en buitengewone dreiging dit vereist, mag een partij voorlopige maatregelen treffen vóór het verstrijken van de 15 dagen.
12. Alle overeenkomstig lid 10 of 11 van dit artikel genomen maatregelen worden stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel volledig naleeft.

ARTIKEL 9

Luchtverkeersbeheer

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de eisen en normen inzake luchtverkeersbeheer, zoals gespecificeerd in bijlage I, Deel B, bij deze Overeenkomst volgens de in dit artikel uiteengezette voorwaarden.
2. De eisen en normen waarnaar wordt verwezen in lid 1 van dit artikel worden door Oekraïne in zijn wetgeving opgenomen en effectief ten uitvoer gelegd, overeenkomstig de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst.
3. De partijen werken samen op het gebied van luchtverkeersbeheer om ervoor te zorgen dat Oekraïne de wetgeving die is vastgesteld om de eisen en normen als bedoeld in lid 1 van dit artikel in zijn wetgeving op te nemen, effectief ten uitvoer legt, en met het oog op de uitbreiding van het gemeenschappelijke Europese luchtruim tot Oekraïne, teneinde de huidige veiligheidsnormen en de algehele efficiëntie van de algemene luchtverkeersactiviteiten in Europa te verhogen, de luchtverkeersleidingscapaciteit te optimaliseren, vertragingen tot een minimum te beperken en de milieuefficiëntie te verhogen.

4. Om dit doel te verwezenlijken wordt Oekraïne als waarnemer betrokken bij het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst en worden de Oekraïense bevoegde entiteiten en/of autoriteiten op niet-discriminerende basis bij het Comité betrokken, door passende coördinatie inzake SESAR overeenkomstig de toepasselijke wetgeving.
5. Het Gemengd Comité wordt verantwoordelijk voor het toezicht op en de facilitering van de samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeheer.
6. Teneinde de toepassing van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim te vergemakkelijken:
 - a) neemt Oekraïne de nodige maatregelen om zijn institutionele structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijk Europees luchtruim; en
 - b) vergemakkelijkt de Europese Unie de deelname van Oekraïne aan operationele activiteiten op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruik en interoperabiliteit die voortvloeien uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim.
7. Deze Overeenkomst doet geen afbreuk aan de rechten en plichten van Oekraïne uit hoofde van het Verdrag, noch aan geldende regionale luchtvaartovereenkomsten die door de ICAO-raad zijn goedgekeurd. Na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, moeten alle latere regionale overeenkomsten in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze Overeenkomst.

8. Met het oog op de handhaving van een hoog veiligheidsniveau, teneinde de capaciteit van het luchtruim en de efficiëntie van het luchtverkeersbeheer te optimaliseren en onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst, organiseert Oekraïne het onder zijn verantwoordelijkheid vallende luchtruim in overeenstemming met de EU-voorschriften betreffende de vaststelling van functionele luchtruimblokken (FAB's), zoals vermeld in bijlage I, deel B, bij deze Overeenkomst.

De partijen werken samen aan de mogelijke integratie van het onder de verantwoordelijkheid van Oekraïne vallende luchtruim in een FAB, in overeenstemming met de EU-wetgeving en rekening houdend met de operationele voordelen van die integratie.

9. De erkenning door de EU-lidstaten van de in bijlage IV, afdeling 2, bij deze Overeenkomst bedoelde relevante certificaten die door Oekraïne zijn afgegeven, wordt vastgesteld overeenkomstig bijlage III bij deze Overeenkomst.

ARTIKEL 10

Milieu

1. De partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van luchtvaartbeleid. De partijen erkennen dat er behoefte is aan effectieve mondiale, regionale, nationale en/of lokale actie om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken.

2. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de milieueisen en normen, zoals gespecificeerd in bijlage I, deel D, bij deze Overeenkomst volgens de in dit artikel uiteengezette voorwaarden.

3. De eisen en normen waarnaar wordt verwezen in lid 2 van dit artikel worden door Oekraïne in zijn wetgeving opgenomen en effectief ten uitvoer gelegd, overeenkomstig de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst.
4. De partijen werken samen om ervoor te zorgen dat Oekraïne van de wetgeving die is vastgesteld om de eisen en normen als bedoeld in lid 2 van dit artikel in zijn wetgeving op te nemen, effectief ten uitvoer legt, maar erkennen dat het belangrijk is samen te werken en, in het kader van multilaterale besprekingen, na te gaan wat het effect is van de luchtvaart op het milieu, en te garanderen dat eventuele verzachtende maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.
5. Deze Overeenkomst beperkt op geen enkele wijze de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten van een partij om alle passende maatregelen te nemen om het effect van het luchtvervoer op het milieu te beperken, voor zover dergelijke maatregelen zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast en niet in strijd zijn met de rechten en plichten van de partijen krachtens internationale wetgeving.

ARTIKEL 11

Consumentenbescherming

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de eisen en normen inzake consumentenbescherming, zoals gespecificeerd in bijlage I, deel F, bij deze Overeenkomst.

2. De eisen en normen waarnaar wordt verwezen in lid 1 van dit artikel worden door Oekraïne in zijn wetgeving opgenomen en effectief ten uitvoer gelegd, overeenkomstig de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst.
3. De partijen werken samen om te zorgen voor de effectieve tenuitvoerlegging door Oekraïne van de wetgeving die is vastgesteld teneinde de eisen en normen als bedoeld in lid 1 van dit artikel in de Oekraïense wetgeving op te nemen.
4. De partijen werken tevens samen met het oog op de bescherming van de consumentenrechten die voortvloeien uit deze Overeenkomst.

ARTIKEL 12

Industriële samenwerking

1. De partijen streven naar verbetering van de industriële samenwerking, met name door middel van:
 - i) het ontwikkelen van commerciële banden tussen fabrikanten uit de luchtvaartsector van beide partijen;
 - ii) het bevorderen en ontwikkelen van gezamenlijke projecten met het oog op de duurzame ontwikkeling van de sector van het luchtvervoer, met inbegrip van de infrastructuur;
 - iii) technische samenwerking bij de toepassing van de EU-normen;

- iv) het bevorderen van kansen voor fabrikanten en ontwerpers uit de luchtvaartsector; en
 - v) het bevorderen van investeringen binnen het toepassingsgebied van deze Overeenkomst.
2. Deze Overeenkomst doet geen afbreuk aan bestaande technische en industriële normen in Oekraïne voor de vervaardiging van luchtvaartuigen en onderdelen daarvan die niet onder bijlage I bij deze Overeenkomst vallen.
3. Het Gemengd Comité monitort en faciliteert de industriële samenwerking.

ARTIKEL 13

Geautomatiseerde boekingsystemen

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de eisen en normen inzake geautomatiseerde boekingsystemen, zoals gespecificeerd in bijlage I, deel G, bij deze Overeenkomst. De partijen waarborgen de vrije toegang van de geautomatiseerde boekingsystemen van de ene partij tot de markt van de andere partij.
2. De eisen en normen waarnaar wordt verwezen in lid 1 van dit artikel worden door Oekraïne in zijn wetgeving opgenomen en effectief ten uitvoer gelegd, overeenkomstig de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst.
3. De partijen werken samen om te zorgen voor de tenuitvoerlegging door Oekraïne van de wetgeving die is vastgesteld teneinde de eisen en normen als bedoeld in lid 1 van dit artikel in de Oekraïense wetgeving op te nemen.

ARTIKEL 14

Sociale aspecten

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de eisen en normen inzake sociale aspecten, zoals gespecificeerd in bijlage I, deel E, bij deze Overeenkomst.
2. Oekraïne stelt de nodige maatregelen vast om de eisen en normen waarnaar wordt verwezen in lid 1 van dit artikel in zijn wetgeving op te nemen en effectief ten uitvoer te leggen, overeenkomstig de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst.
3. De partijen werken samen om te zorgen voor de tenuitvoerlegging door Oekraïne van de wetgeving die is vastgesteld teneinde de eisen en normen als bedoeld in lid 1 van dit artikel in de Oekraïense wetgeving op te nemen.

ARTIKEL 15

Nieuwe wetgeving

1. Deze Overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage I bij deze Overeenkomst vermeld gebied aan te nemen of bestaande wetgeving te wijzigen, voor zover zij het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van dit artikel en van artikel 4 van deze Overeenkomst in acht nemen.

2. Wanneer de ene partij overweegt nieuwe wetgeving binnen het toepassingsgebied van deze Overeenkomst of een wijziging van zijn wetgeving vast te stellen, stelt zij de andere partij daarvan in kennis. Op verzoek van een van de partijen houdt het Gemengd Comité binnen de daaropvolgende twee maanden een gedachtewisseling over de implicaties van die nieuwe wetgeving of wijziging voor de goede werking van deze Overeenkomst.

3. Het Gemengd Comité heeft de volgende taken:

- (a) een beslissing nemen tot herziening van bijlage I bij deze Overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen;
- (b) een besluit nemen waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie wordt beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze Overeenkomst, of
- (c) andere maatregelen aanbevelen, die binnen een redelijke termijn moeten worden vastgesteld teneinde de goede werking van deze Overeenkomst te waarborgen.

TITEL III

ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 16

Verlening van rechten

1. Overeenkomstig bijlagen II en III bij deze Overeenkomst verleent elke partij de andere partij de volgende rechten met betrekking tot de exploitatie van internationaal luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:
 - a) het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;
 - b) het recht op haar grondgebied te landen voor andere doeleinden dan het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost (niet-verkeersgebonden doeleinden);
 - c) bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een specifieke route: het recht op het grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of in combinatie, in- en ontschepen van passagiers, vracht en/of post in het internationale luchtverkeer; en
 - d) de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.

2. Niets in deze Overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van Oekraïne het recht op het grondgebied van een EU-lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die lidstaat.

ARTIKEL 17

Exploitatievergunning en technische vergunning

Bij ontvangst van een aanvraag van een exploitatievergunning of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij van een partij, welke moet worden ingediend in de vorm en op de wijze die zijn voorgeschreven voor exploitatievergunningen of technische vergunningen, verlenen de bevoegde autoriteiten van de andere partij zo snel mogelijk de passende vergunningen, voor zover:

- a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Oekraïne:
 - i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in Oekraïne bevindt en de maatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Oekraïne;
 - ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Oekraïne en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk is geïdentificeerd; en
 - iii) tenzij anders bepaald in artikel 20 van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berust bij Oekraïne en/of Oekraïense onderdanen.

- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
- i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich op het grondgebied van een EU-lidstaat onder de EU-Verdragen bevindt en de luchtvaartmaatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van de Europese Unie;
 - ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, en de bevoegde autoriteit duidelijk is geïdentificeerd; en
 - iii) tenzij anders bepaald in artikel 20 van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berusten bij een of meer EU-lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of bij andere in bijlage V bij deze Overeenkomst vermelde staten en/of onderdanen van die andere staten.
- c) de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de voorwaarden van de in artikel 6 van deze Overeenkomst vermelde wetten en regels; en
- d) de voorschriften van artikel 7 en artikel 8 van deze Overeenkomst worden gehandhaafd en toegepast.

ARTIKEL 18

Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen
inzake de draagkracht en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen

1. Als de bevoegde autoriteiten van een partij een aanvraag voor een exploitatievergunning of technische vergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, erkennen zij de door de bevoegde autoriteiten van de eerste partij gedane regelgevende vaststellingen met betrekking tot de draagkracht of nationaliteit van die luchtvaartmaatschappij alsof zij die vaststellingen zelf zouden hebben gedaan, en voeren zij verder geen onderzoek naar deze kwesties, behalve zoals bepaald in lid 2 van dit artikel.
2. Indien, na ontvangst van een aanvraag voor een exploitatievergunning of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of na het verlenen van een dergelijke exploitatievergunning of technische vergunning, de bevoegde autoriteiten van de ontvangende partij een specifieke reden hebben om bezorgd te zijn over het feit dat, ondanks de door de bevoegde autoriteiten van de andere partij gedane vaststelling, de in artikel 17 van deze Overeenkomst vermelde voorwaarden voor het verlenen van passende exploitatievergunningen of technische vergunningen niet zijn nageleefd, dienen zij deze autoriteiten daar onmiddellijk van in kennis te stellen en hun bezorgdheid te motiveren. In dat geval mag elke partij om overleg verzoeken, inclusief met vertegenwoordigers van de relevante bevoegde autoriteiten, en/of aanvullende informatie over deze bezorgdheid, en op dergelijke verzoeken moet zo snel als praktisch uitvoerbaar worden ingegaan. Als geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij de kwestie voorleggen aan het Gemengd Comité.

ARTIKEL 19

Weigering, intrekking, opschorting of beperking van exploitatievergunningen
of technische vergunningen

1. De bevoegde instanties van elke partij kunnen de exploitatievergunningen of technische vergunningen weigeren, intrekken, opschorten of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken als:

- a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Oekraïne:
 - i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in Oekraïne bevindt of de maatschappij niet over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Oekraïne beschikt;
 - ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Oekraïne of de bevoegde autoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of
 - iii) tenzij anders bepaald in artikel 20 van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, of de feitelijke zeggenschap over die maatschappij niet berust bij Oekraïne en/of Oekraïense onderdanen;
- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
 - i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van een lidstaat onder de EU-Verdragen bevindt of de luchtvaartmaatschappij niet beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van de Europese Unie; of

- ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet effectief wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of
- iii) tenzij anders bepaald in artikel 20 van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, of de feitelijke zeggenschap over die maatschappij niet berusten bij een of meer EU-lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of bij andere in bijlage V bij deze Overeenkomst vermelde staten en/of onderdanen van die andere staten;
- c) de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de in artikel 6 van deze Overeenkomst vermelde wetten en regels;
- d) de voorschriften van de artikelen 7 en 8 van deze Overeenkomst niet worden gehandhaafd en opgelegd, of
- e) een partij overeenkomstig artikel 26, lid 5, van deze Overeenkomst heeft vastgesteld dat niet voldaan is aan de mededingingsvoorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijke maatregelen noodzakelijk zijn om verdere niet-naleving van lid 1, punt c) of d), van dit artikel te voorkomen, worden de in dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de bevoegde instanties van de andere partij.

3. Geen van de partijen doet een beroep op het bij dit artikel vastgestelde recht om exploitatievergunningen of technische vergunningen van luchtvaartmaatschappijen van een partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken op grond van het feit dat een of meer ECAA-partijen of hun onderdanen meerderheidseigenaar van die luchtvaartmaatschappij zijn en/of er effectief zeggenschap over uitoefenen, voor zover die ECAA-partij of -partijen dit ook niet doen en de voorwaarden van de ECAA-Overeenkomst naleeft/naleven.

ARTIKEL 20

Investerings in luchtvaartmaatschappijen

1. Onverminderd artikel 17 en artikel 19, van deze Overeenkomst wordt, krachtens een beslissing van het Gemengd Comité, toegestaan dat EU-lidstaten en/of onderdanen van lidstaten meerderheidseigenaar zijn van of feitelijke zeggenschap uitoefenen over een luchtvaartmaatschappij uit Oekraïne, en dat Oekraïne en/of onderdanen van Oekraïne meerderheidseigenaar zijn van of feitelijke zeggenschap uitoefenen over een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie.
2. In die beslissing worden de voorwaarden gespecificeerd voor de exploitatie van de in deze Overeenkomst overeengekomen diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen. Artikel 29, lid 8, van deze Overeenkomst is niet van toepassing op dit type beslissingen.

ARTIKEL 21

Verbod op kwantitatieve beperkingen

1. Onverminderd gunstiger bepalingen in bestaande overeenkomsten verbieden de partijen in het kader van deze Overeenkomst kwantitatieve beperkingen en alle maatregelen van gelijke werking welke van toepassing zijn op de overbrenging van uitrusting, benodigdheden, reserveonderdelen en ander materieel wanneer deze noodzakelijk zijn om een luchtvaartmaatschappij in staat te stellen de verlening van luchtvervoerdiensten voort te zetten onder de in deze Overeenkomst vastgestelde voorwaarden.

2. De in lid 1 van dit artikel bedoelde verplichting belet de partijen niet om dergelijke overbrengingen te verbieden of te beperken wanneer dit gerechtvaardigd is uit hoofde van de bescherming van de openbare orde, de openbare veiligheid, de gezondheid en het leven van personen, dieren of planten, of uit hoofde van de bescherming van intellectuele, industriële en commerciële eigendom. Dergelijke verboden of beperkingen mogen echter geen middel tot willekeurige discriminatie, noch een verkapte beperking van de handel tussen de partijen vormen.

ARTIKEL 22

Commerciële kansen

Zaken doen

1. De partijen zijn het erover eens dat de voordelen van deze Overeenkomst niet kunnen worden verwezenlijkt wanneer commerciële exploitanten worden gehinderd bij het zaken doen. De partijen komen dan ook overeen om dergelijke hinderpalen voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen, die commerciële activiteiten belemmeren, concurrentievervalsingen veroorzaken of de totstandbrenging van een gelijk speelveld verhinderen, effectief en wederzijds uit de weg te ruimen.

2. Het Gemengd Comité ontwikkelt een proces van samenwerking voor wat bedrijfsvoering en commerciële opportuniteiten betreft, ziet toe op de vooruitgang die wordt geboekt bij het effectief uit de weg ruimen van hinderpalen voor de bedrijfsvoering en beoordeelt regelmatig de ontwikkelingen, waaronder, indien nodig, ontwikkelingen betreffende wetgevende en regelgevende wijzigingen. Overeenkomstig artikel 29 van deze Overeenkomst mag een partij verzoeken om een vergadering van het Gemengd Comité teneinde vragen met betrekking tot de toepassing van dit artikel te bespreken.

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht op het grondgebied van de andere partij kantoren te openen voor de promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten en hebben het recht zowel hun eigen tickets en/of luchtvrachtbrieven als die van alle andere luchtvaartmaatschappijen te verkopen en uit te geven.

4. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht om leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtvervoersactiviteiten te ondersteunen, op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en er te handhaven, overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk. De luchtvaartmaatschappijen mogen ervoor kiezen deze personeelsbehoeften in te vullen met eigen personeel of door gebruik te maken van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die actief is op het grondgebied van de andere partij en die gemachtigd is om dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die partij. Beide partijen zorgen voor de gemakkelijke en snelle verlening van werkvergunningen voor het personeel dat in dienst is bij de in dit artikel bedoelde kantoren, inclusief het personeel dat tijdelijke taken uitvoert gedurende hoogstens 90 dagen, onverminderd de relevante geldende wetten en regels.

Grondafhandeling

5. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst:
- a) heeft elke luchtvaartmaatschappij, onverminderd punt b), met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij:
 - i) het recht haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling"); of
 - ii) het recht een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten, voor zover deze leveranciers op basis van de wetten en regels van elke partij toegang hebben tot de markt en voor zover dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt;
 - b) Voor bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olieafhandeling, en vracht- en postafhandeling, mogen, wat de fysieke afhandeling van vracht en post tussen de luchthaventerminal en het luchtvaartuig betreft, beperkingen worden opgelegd aan de in punt a), (i) en (ii), vermelde rechten volgens de wetten en regels die van toepassing zijn op het grondgebied van de andere partij. Indien dit tot gevolg heeft dat zelfafhandeling onmogelijk is en indien er geen daadwerkelijke mededinging tussen leveranciers van grondafhandelingsdiensten bestaat, moeten al deze diensten op gelijke en niet-discriminerende basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen;
 - c) elk grondafhandelingsbedrijf, ongeacht of het een luchtvaartmaatschappij betreft of niet, heeft met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij het recht om grondafhandelingsdiensten te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen van de partijen die actief zijn op dezelfde luchthaven, voor zover dit toegestaan is door en in overeenstemming is met de toepasselijke wetten en regels.

Toewijzing van slots op luchthavens

6. De toewijzing van beschikbare slots op de luchthavens op het grondgebied van de partijen gebeurt op onafhankelijke, transparante, niet-discriminerende en tijdige wijze.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en overmaking van fondsen

7. Iedere luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoer en bijbehorende diensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld, via een andere luchtvaartmaatschappij of op het internet. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer en bijbehorende diensten te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer en bijbehorende diensten te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.

8. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om lokale inkomsten om te wisselen in vrij converteerbare valuta en van het grondgebied van de andere partij over te maken naar zijn eigen grondgebied of naar het land of de landen van haar keuze, overeenkomstig de toepasselijke wetgeving. De omwisseling en overmaking dienen onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop te worden toegestaan tegen de officiële wisselkoers die geldt voor lopende transacties en overmakingen op de datum dat de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient.

9. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, inclusief de aankoop van brandstof, in nationale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.

Samenwerkingsregelingen

10. Bij het exploiteren of aanbieden van diensten in het kader van deze Overeenkomst mag een luchtvaartmaatschappij van een partij op het gebied van marketing samenwerkingsregelingen, bijvoorbeeld overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit, codesharingafspraken, sluiten met:

- a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen;
- b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- c) alle aanbieders van oppervlaktevervoer (vervoer over land of maritiem vervoer),

op voorwaarde dat: i) de exploiterende luchtvaartmaatschappij houder is van de passende machtiging; ii) de luchtvaartmaatschappij waarmee de marketingovereenkomst wordt gesloten houder is van de passende routerechten in het kader van de relevante bilaterale bepalingen en iii) de regelingen voldoen aan de eisen inzake veiligheid en mededinging die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen. Wanneer passagiersvervoer met codesharing wordt verkocht, moet in het verkooppunt of in elk geval bij de check-in of, indien geen check-in vereist is voor een aansluitende vlucht, alvorens aan boord te gaan aan de koper worden meegedeeld welke vervoerders elk deel van de dienst zullen uitvoeren.

Intermodaal vervoer

11. Wanneer luchtvaartmaatschappijen in eigen naam vervoer van passagiers op de grond aanbieden, zijn deze diensten niet onderworpen aan de wetten of regels inzake luchtvervoer. De aanbieders van oppervlaktevervoer mogen zelf beslissen of ze toetreden tot samenwerkingsregelingen. Bij het overwegen van samenwerkingsregelingen kunnen aanbieders van oppervlaktevervoer onder meer rekening houden met de consumentenbelangen en met technische, economische, ruimtelijke en capaciteitsbeperkingen.

12. Onverminderd de toepasselijke wetten en regels en de overige bepalingen van deze Overeenkomst mogen luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van de partijen, in het kader van internationaal luchtvervoer, op basis van dezelfde luchtvrachtbrief bovendien zonder beperking gebruik maken van vrachtvervoer over land van en naar alle punten op het grondgebied van Oekraïne en de Europese Unie of van derde landen, inclusief vervoer van en naar alle luchthavens met douanefaciliteiten en, voorzover van toepassing, vracht onder contract vervoeren. Deze vracht heeft, ongeacht of het oppervlaktevervoer dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen verkiezen hun oppervlaktevervoer zelf te verzorgen of hiervoor regelingen te treffen met andere aanbieders van oppervlaktevervoer; ze mogen bijvoorbeeld een beroep doen op andere luchtvaartmaatschappijen die oppervlaktevervoer aanbieden en op indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Dergelijke intermodale vrachtvervoersdiensten kunnen worden aangeboden tegen een prijs waarin zowel het luchtvervoer als het oppervlaktevervoer is inbegrepen, voorzover de expediteurs correcte feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dergelijk vervoer.

Met het oog op de toepassing van de eerste alinea van dit lid wordt onder “oppervlaktevervoer” zowel vervoer over land als maritiem vervoer verstaan.

Leasing

13. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij zijn gerechtigd de overeengekomen diensten te verlenen met luchtvaartuigen, al dan niet met bemanning, die van om het even welke andere luchtvaartmaatschappij zijn geleased, inclusief luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, voor zover alle deelnemers aan dergelijke regelingen voldoen aan de voorwaarden van de wetten en regels die normaal door de partijen worden toegepast bij dergelijke regelingen.

Geen van beide partijen mag van de luchtvaartmaatschappijen die hun toestellen leasen, eisen dat zij krachtens deze Overeenkomst in het bezit zijn van verkeersrechten.

Alleen in uitzonderlijke gevallen of om te voldoen aan tijdelijke behoeften is het toegestaan dat een luchtvaartmaatschappij van Oekraïne een luchtvaartuig met bemanning least ("wet-leasing") van een luchtvaartmaatschappij van een derde land, of dat een luchtvaartmaatschappij van de Europese Unie een luchtvaartuig met bemanning least van een luchtvaartmaatschappij van een derde land dat niet in bijlage V bij deze Overeenkomst is vermeld, teneinde het mogelijk te maken de in deze Overeenkomst uiteengezette rechten te exploiteren. Dergelijke "wet-leasing" moet vooraf worden goedgekeurd door de autoriteit die de vergunning heeft afgegeven aan de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig in wet lease geeft en door de bevoegde autoriteit van de andere partij.

Franchising, branding en commerciële concessieregelingen

14. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht regelingen inzake franchising, branding of commerciële concessie te treffen met ondernemingen, met inbegrip van luchtvaartmaatschappijen, van beide partijen of van derde landen, mits de luchtvaartmaatschappijen het vereiste gezag hebben en voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld volgens de wetten en regels die door de partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast, met name die welke de vrijgave vereisen van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de dienst exploiteert.

Nachtelijke stops

15. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht om nachtelijke stops te maken op luchthavens van de andere partij die open staan voor internationaal verkeer.

ARTIKEL 23

Douanerechten en belastingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief, maar niet beperkt tot, voedsel, drank en alcoholhoudende dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette luchtvaartuigen, krachtens de relevante toepasselijke wetgeving en op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomsbelastingen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en rechten die:

a) worden opgelegd door de nationale of lokale overheden of de Europese Unie; en

- b) niet gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende diensten, mits die apparatuur en goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven.
2. Krachtens de relevante toepasselijke wetgeving van een partij en op basis van wederkerigheid, worden eveneens vrijgesteld van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening:
- a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een partij en binnen redelijke grenzen aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, onder meer wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over dat grondgebied;
 - b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op de service, het onderhoud of de herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;
 - c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door of in een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, onder meer wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over dat grondgebied;

- d) gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, onder meer wanneer dit materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven dat grondgebied; en
 - e) veiligheids- en beveiligingsapparatuur voor gebruik in luchthavens of goederenterminals.
3. Onverminderd eventuele andersluidende bepalingen verhindert niets in deze Overeenkomst een partij om belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied.
4. Het is mogelijk dat van de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde apparatuur en goederen wordt vereist dat ze onder toezicht of zeggenschap van de bevoegde autoriteiten blijven en dat ze niet mogen worden overgedragen zonder betaling van de relevante douaneheffingen en belastingen.
5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.

6. Niets in deze Overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.
7. Bagage en vracht in directe transit op het grondgebied van een partij worden vrijgesteld van belastingen, douaneheffingen, vergoedingen en andere vergelijkbare heffingen die niet op de kostprijs van de verleende dienst zijn gebaseerd.
8. De normale boordapparatuur van een luchtvaartuig en het materiaal en de voorraden die normaal worden meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij, mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen. In dat geval kunnen ze onder toezicht van de genoemde autoriteiten worden geplaatst tot ze opnieuw worden uitgevoerd of tot ze op een andere wijze, in overeenstemming met de douaneregels, worden verwijderd.
9. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben geen gevolgen voor de belastingen over de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben geen gevolgen voor de bepalingen van de tussen een lidstaat en Oekraïne gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal, die op het relevante ogenblik van toepassing zijn.

ARTIKEL 24

Gebruikersheffingen voor luchthavens en luchthavenvoorzieningen en -diensten

1. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchtvaarnavigatie- en luchtverkeersleidingsdiensten, luchthavens, luchtvaartbeveiliging en bijbehorende voorzieningen en diensten correct, redelijk, niet ten onrechte discriminerend en billijk gespreid zijn over de categorieën gebruikers. Onverminderd artikel 9 van deze Overeenkomst mogen deze heffingen in verhouding staan tot de volledige kosten die de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen maken voor het verlenen van de passende luchthaven- en luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op die luchthaven of in het systeem van die luchthaven, maar mogen ze deze niet overschrijden. Deze heffingen mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarover gebruikersheffingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. In ieder geval moeten deze heffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd. De gebruikersheffingen worden vastgesteld in nationale of vreemde valuta door de bevoegde heffingsautoriteiten of -instanties van de partijen.

2. Iedere partij moedigt aan of vereist dat overeenkomstig de toepasselijke wetgeving overleg plaatsvindt tussen de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen en/of hun representatieve organen die de diensten en voorzieningen gebruiken, en ziet erop toe dat de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen alle informatie uitwisselen die nodig is om een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de gebruikersheffingen volgens de beginselen van de lid 1 van dit artikel mogelijk te maken. Elke partij ziet erop toe dat de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, teneinde die autoriteiten in staat te stellen rekening te houden met de meningen van de gebruikers alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

ARTIKEL 25

Prijsstelling

1. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging.
2. De partijen eisen niet dat de prijzen worden aangemeld.

3. Indien de bevoegde autoriteiten van een partij van oordeel zijn dat de prijs niet in overeenstemming is met de in dit artikel uiteengezette overwegingen, stellen zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan in kennis en kunnen zij om overleg met deze autoriteiten verzoeken. De bevoegde autoriteiten kunnen onderling overleg plegen over kwesties zoals niet-correcte, onredelijke, discriminerende of gesubsidieerde prijzen. Dit overleg vindt uiterlijk 30 dagen na de datum van ontvangst van het verzoek plaats.

ARTIKEL 26

Mededinging

1. Binnen het toepassingsgebied van deze Overeenkomst is titel IV van de Associatieovereenkomst of een opvolgingsovereenkomst daarvan tussen de Europese Unie, haar lidstaten en Oekraïne van toepassing, tenzij er specifiekere regels inzake mededinging en staatssteun voor de luchtvaartsector zijn opgenomen in deze Overeenkomst.
2. De partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijk en concurrerend klimaat voor de exploitatie van luchtdiensten. De partijen erkennen dat de waarschijnlijkheid dat luchtvaartmaatschappijen eerlijke mededingingspraktijken hanteren, het grootst is wanneer deze maatschappijen op volledig commerciële basis werken en niet worden gesubsidieerd.

3. Overheidssteun die de mededinging verstoort of dreigt te verstoren door bepaalde ondernemingen of luchtvaartproducten of –diensten te bevoordelen, is onverenigbaar met de goede werking van deze Overeenkomst, voor zover het de handel tussen de partijen in de luchtvaartsector kan beïnvloeden.
4. Wat staatssteun betreft, worden alle handelwijzen die met dit artikel in strijd zijn, beoordeeld op grond van de criteria welke voortvloeien uit de toepassing van de mededingingsregels in de Europese Unie en met name de maatregelen vermeld in bijlage VII bij deze Overeenkomst.
5. Als een partij vaststelt dat op het grondgebied van de andere partij voorwaarden gelden, met name ten gevolge van een subsidie, die de eerlijke en gelijke mededingingskansen van haar luchtvaartmaatschappijen negatief beïnvloeden, mag zij haar opmerkingen kenbaar maken aan de andere partij. Bovendien mag zij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 29 van deze Overeenkomst. Het overleg start uiterlijk 30 dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek. Indien binnen 30 dagen na de start van het overleg geen akkoord wordt bereikt, is dit voor de partij die om het overleg heeft verzocht voldoende reden om de vergunningen van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken, overeenkomstig artikel 19 van deze Overeenkomst.
6. De in lid 5 van dit artikel vermelde maatregelen moeten passend en proportioneel zijn en het toepassingsgebied en de duur ervan moeten beperkt blijven tot hetgeen strikt noodzakelijk is. Deze maatregelen mogen uitsluitend gericht zijn tegen luchtvaartmaatschappijen die voordeel halen uit een subsidie of uit de in dit artikel bedoelde voorwaarden, en laten het recht van beide partijen om actie te ondernemen uit hoofde van artikel 31 van deze Overeenkomst onverlet.

7. Elke partij mag, na kennisgeving aan de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op federaal, provinciaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken.
8. Niets in deze Overeenkomst beperkt of doet afbreuk aan het feit dat de mededingingsautoriteiten van de partijen exclusief bevoegd zijn voor alle kwesties die verband houden met de handhaving van de mededingingswetgeving. Geen enkele maatregel die op grond van dit artikel wordt genomen, mag afbreuk doen aan maatregelen die door deze autoriteiten zijn genomen en die volledig onafhankelijk zijn van maatregelen die op grond van dit artikel.
9. Dit artikel is van toepassing onverminderd de wetten en regels betreffende openbaredienstverplichtingen op het grondgebied van de partijen.
10. De partijen wisselen gegevens uit, rekening houdend met de beperkingen uit hoofde van het zaken- en beroepsgeheim.

ARTIKEL 27

STATISTIEKEN

1. Elke partij verstrekt de andere partij de statistieken die krachtens de nationale wetten en regels van die partij vereist zijn en, op verzoek, andere beschikbare statistische informatie die redelijkerwijze vereist kan zijn voor het evalueren van de exploitatie van de luchtdiensten.

2. De partijen werken in het kader van het Gemengd Comité samen teneinde de onderlinge uitwisseling van statistische informatie, die nodig is om toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van de luchtdiensten, te vergemakkelijken.

TITEL IV

INSTITUTIONELE BEPALINGEN

ARTIKEL 28

Interpretatie en handhaving

1. De partijen treffen alle passende algemene en specifieke maatregelen om de naleving van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te garanderen en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen.
2. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze Overeenkomst. Oekraïne is eveneens verantwoordelijk voor de tenuitvoerlegging van de wetgeving die is vastgesteld om de eisen en normen van de Europese Unie handelingen met betrekking tot de burgerluchtvaart als bedoeld in bijlage I bij deze Overeenkomst, in zijn wetgeving op te nemen.

3. Elke partij verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand in verband met onderzoeken naar mogelijke inbreuken op bepalingen van deze Overeenkomst die door de andere partij worden begaan in het kader van haar in deze Overeenkomst vastgestelde bevoegdheden.
4. Als de partijen, overeenkomstig de bevoegdheden die hun krachtens deze Overeenkomst zijn verleend, actie ondernemen met betrekking tot kwesties die van wezenlijk belang zijn voor de andere partij en de autoriteiten of ondernemingen van de andere partij, worden de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan volledig in kennis gesteld en krijgen zij de gelegenheid opmerkingen te maken alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.
5. Voor zover de bepalingen van deze Overeenkomst en de bepalingen van de in bijlage I bij deze Overeenkomst genoemde besluiten inhoudelijk identiek zijn aan de overeenkomstige regels van de EU-Verdragen en krachtens de EU-Verdragen genomen besluiten, worden deze bepalingen, wat hun uitvoering en toepassing betreft, geïnterpreteerd overeenkomstig de toepasselijke uitspraken en besluiten van het Hof van Justitie van de Europese Unie, hierna "het Hof van Justitie" genoemd, en de Europese Commissie.

ARTIKEL 29

Gemengd Comité

1. Hierbij wordt een Gemengd Comité van vertegenwoordigers van de partijen opgericht, dat verantwoordelijk is voor het beheer van deze Overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Om dit doel te verwezenlijken, doet het aanbevelingen en neemt het beslissingen in de gevallen waarin deze Overeenkomst uitdrukkelijk voorziet.

2. De beslissingen van het Gemengd Comité worden met eenparigheid van stemmen genomen en zijn bindend voor de partijen. Deze beslissingen worden door de partijen overeenkomstig hun interne procedures ten uitvoer gelegd. De partijen stellen elkaar in kennis van de afronding van deze procedures en de datum van inwerkingtreding van de besluiten. Wanneer een besluit van het Gemengd Comité een partij tot het nemen van maatregelen verplicht, neemt die partij de nodige maatregelen en stelt zij het Gemengd Comité daarvan in kennis.
3. Het Gemengd Comité stelt bij besluit zijn reglement van orde vast.
4. Het Gemengd Comité komt bijeen voor zover dit nodig is, op verzoek van een partij.
5. Een partij kan ook om een vergadering van het Gemengd Comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.
6. Met het oog op de correcte toepassing van deze Overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het Gemengd Comité.
7. Als een van de partijen van mening is dat een beslissing van het Gemengd Comité niet op correcte wijze is uitgevoerd door de andere partij, mag de eerste partij verzoeken dat de kwestie in het Gemengd Comité wordt besproken. Als het Gemengd Comité de kwestie niet binnen twee maanden na de doorverwijzing kan oplossen, mag de vragende partij passende vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 31 van deze Overeenkomst nemen.

8. Onverminderd lid 2 van dit artikel kunnen de partijen passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 31 van deze Overeenkomst nemen als het Gemengd Comité binnen zes maanden na doorverwijzing van een kwestie nog geen beslissing over die kwestie heeft genomen.
9. Overeenkomstig artikel 20 van deze Overeenkomst onderzoekt het Gemengd Comité vragen met betrekking tot bilaterale investeringen, meerderheidsbelangen of wijzigingen in de feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de partijen.
10. Het Gemengd Comité ontwikkelt ook de samenwerking tussen de partijen door:
 - a) marktvoorwaarden voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten te beoordelen;
 - b) problemen met "zaken doen" die, onder meer, de markttoegang en de vlotte werking van de in het kader van deze Overeenkomst overeengekomen diensten belemmeren, aan te pakken en, voor zover mogelijk, effectief op te lossen, teneinde een gelijk speelveld tot stand te brengen, voor convergentie van de regelgeving te zorgen en de regelgevingslast voor commerciële exploitanten tot een minimum te beperken;
 - c) uitwisselingen op deskundigenniveau over nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen te bevorderen, en nieuwe instrumenten van de internationale publieke en particuliere luchtvaartwetgeving vast te stellen, met name op het gebied van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (inclusief slots), luchthavens, industriële samenwerking, luchtverkeersbeheer, mededingingsvoorwaarden en consumentenbescherming;

- d) regelmatig de sociale gevolgen van de toepassing van deze Overeenkomst te bestuderen, met name wat de werkgelegenheid betreft, en door passende antwoorden op legitieme vragen te formuleren;
- e) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze Overeenkomst in overweging te nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;
- f) met eenparigheid van stemmen overeenstemming te bereiken over voorstellen, benaderingen of documenten van procedurele aard die rechtstreeks betrekking hebben op de werking van deze Overeenkomst;
- g) technische bijstand op de onder deze Overeenkomst vallende gebieden te overwegen en te ontwikkelen; en
- h) samenwerking op bevoegde internationale fora te bevorderen en te streven naar gecoördineerde standpunten.

ARTIKEL 30

Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Wanneer tussen de partijen een geschil ontstaat over de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst moeten ze dit in de eerste plaats trachten op te lossen via formeel overleg in het Gemengd Comité, overeenkomstig artikel 29, lid 5, van deze Overeenkomst. In gevallen waarin het Gemengd Comité in het kader van deze procedure besluiten neemt betreffende de interpretatie of toepassing van de eisen en normen als bedoeld in bijlage I bij deze Overeenkomst, sporen dergelijke besluiten met de arresten van het Hof van Justitie met betrekking tot de interpretatie van de desbetreffende voorschriften en normen, en met de beslissingen van de Europese Commissie die zijn genomen overeenkomstig de voorwaarden van de desbetreffende eisen en normen.

2. Elk van beide partijen mag een geschil over de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst, dat niet overeenkomstig lid 1 van dit artikel kon worden opgelost, doorverwijzen naar een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, overeenkomstig de volgende procedure:

- a) uiterlijk 60 dagen nadat het scheidsgerecht het via diplomatieke kanalen verzonden verzoek om arbitrage heeft ontvangen, stelt elke partij een scheidsrechter aan; de derde scheidsrechter wordt binnen een aanvullende termijn van 60 dagen door de twee andere scheidsrechters aangesteld. Als een van de partijen niet binnen de overeengekomen termijn een scheidsrechter heeft aangesteld, of als de derde scheidsrechter niet binnen de overeengekomen termijn is aangesteld, kan elke partij de voorzitter van de ICAO-raad verzoeken een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen. Als de voorzitter van de ICAO-raad dezelfde nationaliteit heeft als een van de partijen, wordt de aanstelling verricht door de vicevoorzitter van de ICAO-raad met de meeste anciënniteit die niet om deze reden ongeschikt wordt bevonden.
- b) de derde scheidsrechter, die overeenkomstig de voorschriften van punt a) wordt aangesteld, is een onderdaan van een derde land en vervult de functie van voorzitter van het scheidsgerecht;
- c) het scheidsgerecht stelt zijn reglement van orde vast; en
- d) afhankelijk van de definitieve beslissing van het scheidsgerecht worden de oorspronkelijke arbitrage-uitgaven evenredig gedeeld door de partijen.

3. Op verzoek van een partij kan het scheidsgerecht de andere partij verplichten om, in afwachting van de einduitspraak, voorlopige verzachtende maatregelen te nemen.

4. De voorlopige of definitieve beslissing van het scheidsgerecht is bindend voor de partijen. Het scheidsgerecht streeft ernaar alle voorlopige en definitieve beslissingen bij consensus te nemen. Als geen consensus kan worden bereikt, neemt het scheidsgerecht een beslissing bij meerderheid van de stemmen.
5. Als een van de partijen niet binnen 30 dagen na ontvangst van de bekendmaking van de beslissing van het scheidsgerecht aan deze beslissing voldoet, kan de andere partij de rechten of privileges die overeenkomstig deze Overeenkomst zijn toegekend aan de in gebreke blijvende partij beperken, opschorten of intrekken tot de partij de beslissing naleeft.

ARTIKEL 31

Vrijwaringsmaatregelen

1. Onverminderd de artikelen 7 en 8 van deze Overeenkomst en de veiligheids- en beveiligingsevaluaties in bijlage III bij deze Overeenkomst, kan een partij passende vrijwaringsmaatregelen nemen indien hij van oordeel is dat de andere partij nagelaten heeft een verplichting op grond van deze Overeenkomst na te komen. De werkingssfeer en de duur van de vrijwaringsmaatregelen worden beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om het probleem te verhelpen of om het evenwicht in het kader van deze Overeenkomst te bewaren. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze Overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.
2. Als een partij overweegt om vrijwaringsmaatregelen te nemen, stelt zij de andere partijen daar onmiddellijk van in kennis via het Gemengd Comité en verstrekt zij alle relevante informatie.

3. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het Gemengd Comité teneinde een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.
4. Onverminderd de artikelen 7 en 8 van deze Overeenkomst, mag de betrokken partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen één maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 2 van dit artikel, tenzij de in lid 3 van dit artikel voorgeschreven overlegprocedure vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.
5. De betrokken partij stelt het Gemengd Comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.
6. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden opgeschort zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 32

Openbaarmaking van informatie

De vertegenwoordigers, afgevaardigden en deskundigen van de partijen, alsmede de in het kader van deze Overeenkomst handelende functionarissen mogen, zelfs na beëindiging van hun activiteiten, geen onder de geheimhoudingsplicht vallende informatie bekendmaken aan derde partijen, met name relevante veiligheidsinformatie en informatie over ondernemingen, hun handelsbetrekkingen of de elementen van hun kostprijs.

ARTIKEL 33

OVERGANGSBEPALINGEN

1. In bijlage III bij deze Overeenkomst zijn de overgangsregelingen en bijbehorende overgangstermijnen vastgesteld die van toepassing zijn tussen de partijen.
2. De geleidelijke overgang van Oekraïne naar de effectieve tenuitvoerlegging van de eisen en normen die voortvloeien uit de in bijlage I bij deze Overeenkomst vermelde besluiten van de Europese Unie en de naleving van de in bijlage III bij deze Overeenkomst vermelde voorwaarden wordt beoordeeld door de Europese Commissie, in samenwerking met Oekraïne, en aan de hand van door het EASA uitgevoerde normaliseringsinspecties van de luchtvaartveiligheid, overeenkomstig de eisen en normen in bijlage I, deel C, bij deze Overeenkomst.

Wanneer Oekraïne zich ervan heeft vergewist dat de relevante wettelijke eisen en normen zijn opgenomen in de Oekraïense wetgeving en ten uitvoer zijn gelegd, stelt het de Europese Commissie ervan in kennis dat een beoordeling dient te worden uitgevoerd.

3. Als de Europese Commissie constateert dat Oekraïne voldoet aan de relevante eisen en normen, legt zij de zaak voor aan het Gemengd Comité, zodat dit comité een besluit kan nemen dat Oekraïne in aanmerking komt om over te gaan naar de volgende overgangsperiode of dat het voldoet aan al deze eisen.

4. Als de Europese Commissie vaststelt dat Oekraïne niet aan de relevante eisen en normen voldoet, deelt zij dit mee aan het Gemengd Comité. De Europese Commissie doet vervolgens aanbevelingen aan Oekraïne voor specifieke verbeteringen en stelt in overleg met Oekraïne een uitvoeringstermijn vast binnen dewelke de relevante tekortkomingen redelijkerwijs kunnen worden verholpen. Vóór het einde van de uitvoeringstermijn wordt een tweede en zo nodig een derde beoordeling verricht om na te gaan of de aanbevolen verbeteringen daadwerkelijk en op adequate wijze zijn gerealiseerd.

5. Als de Europese Commissie vaststelt dat de relevante tekortkomingen zijn verholpen, legt zij de zaak voor aan het Gemengd Comité om dienovereenkomstig een besluit te nemen, zoals bepaald in lid 3 van dit artikel.

ARTIKEL 34

Verhouding tot andere overeenkomsten en/of regelingen

1. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben voorrang op de relevante bepalingen van de bilaterale luchtvervoersovereenkomsten en/of regelingen tussen de partijen.

2. Onverminderd lid 1 van dit artikel zijn de bepalingen betreffende eigendom, verkeersrechten, capaciteit, frequenties, type of verandering van luchtvaartuig, codesharing en prijsstelling van een bilaterale overeenkomst of regeling tussen Oekraïne en de Europese Unie of een EU-lidstaat van toepassing tussen de partijen indien deze bilaterale overeenkomst en/of regeling gunstiger is, in termen van vrijheid voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen of anderszins gunstiger en op voorwaarde dat er geen sprake is van discriminatie tussen EU-lidstaten en hun onderdanen. Hetzelfde geldt voor bepalingen die niet onder deze Overeenkomst vallen.

3. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst naar aanleiding hiervan moet worden herzien.

ARTIKEL 35

Financiële bepalingen

Onverminderd artikel 5, lid 1, punt b), van deze Overeenkomst wijzen de partijen de nodige financiële middelen toe, inclusief middelen voor het Gemengd Comité, ten behoeve van de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst op hun respectieve grondgebieden.

TITEL V

INWERKINGTREDING, HERZIENING, BEËINDIGING EN SLOTBEPALINGEN

ARTIKEL 36

Wijzigingen

1. Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, bij consensus beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen, zoals bepaald in artikel 15, lid 3, punt a), van deze Overeenkomst.
2. Wijzigingen van de bijlagen bij deze Overeenkomst worden van kracht zodra de partijen de nodige interne procedures hebben voltooid.
3. Op verzoek van een der partijen en overeenkomstig de desbetreffende procedures, rekening houdend met mogelijke aanbevelingen van het Gemengd Comité, wordt deze Overeenkomst opnieuw gezien in het licht van de toepassing van de bepalingen ervan, teneinde na te gaan of ze in de toekomst moet worden herzien. Een eventuele hieruit voortvloeiende wijziging van deze Overeenkomst treedt in werking overeenkomstig artikel 38 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 37

Beëindiging

Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk meedelen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze kennisgeving dient tegelijkertijd naar de ICAO te worden verstuurd. Deze Overeenkomst eindigt om middernacht GMT aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Luchtvervoersvereniging dat een jaar na de datum van de schriftelijke kennisgeving van de beëindiging lopende is, tenzij de mededeling in onderlinge overeenstemming tussen de partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn is verstreken.

ARTIKEL 38

Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

1. Deze Overeenkomst dient door de ondertekenaars te worden bekrachtigd of goedgekeurd overeenkomstig hun onderscheiden procedures.

2. Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de laatste nota van de uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst noodzakelijke procedures zijn voltooid. Met het oog op deze uitwisseling bezorgt Oekraïne zijn tot de Europese Unie en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota aan het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie, en bezorgt het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie de diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten aan Oekraïne. De diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten bevat mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van deze Overeenkomst vereiste procedures zijn voltooid.
3. Onverminderd lid 2 van dit artikel stemmen de partijen ermee in deze Overeenkomst voorlopig toe te passen vanaf de eerste dag van de maand volgende op de datum van de laatste nota waarbij de partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de voltooiing van de procedures die vereist zijn voor de voorlopige toepassing of sluiting van deze Overeenkomst, overeenkomstig hun interne procedures of nationale wetgeving.
4. De secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie treedt op als depositaris van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 39

Registratie bij de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden, zodra ze in werking zijn getreden, door Oekraïne geregistreerd bij de ICAO en bij het secretariaat van de Verenigde Naties, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

ARTIKEL 40

Authentieke teksten

Deze Overeenkomst wordt opgesteld in twee exemplaren in de Bulgaarse, de Deense, de Duitse, de Engelse, de Estse, de Finse, de Franse, de Griekse, de Hongaarse, de Ierse, de Italiaanse, de Kroatische, de Letse, de Litouwse, de Maltese, de Nederlandse, de Poolse, de Portugese, de Roemeense, de Sloveense, de Slowaakse, de Spaanse, de Tsjechische, de Zweedse en de Oekraïense taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend

Gedaan te ..., op ...

Voor het Koninkrijk België,

Voor de Republiek Bulgarije,

Voor de Tsjechische Republiek,

Voor het Koninkrijk Denemarken,

Voor de Bondsrepubliek Duitsland,

Voor de Republiek Estland,

Voor Ierland,

Voor de Helleense Republiek,

Voor het Koninkrijk Spanje,

Voor de Franse Republiek,

Voor de Republiek Kroatië,

Voor de Italiaanse Republiek,

Voor de Republiek Cyprus,

Voor de Republiek Letland,

Voor de Republiek Litouwen,

Voor het Groothertogdom Luxemburg,

Voor Hongarije,

Voor de Republiek Malta,

Voor het Koninkrijk der Nederlanden,

Voor de Republiek Oostenrijk,

Voor de Republiek Polen,

Voor de Portugese Republiek,

Voor Roemenië,

Voor de Republiek Slovenië,

Voor de Slowaakse Republiek,

Voor de Republiek Finland,

Voor het Koninkrijk Zweden,

Voor de Europese Unie

Voor Oekraïne

BIJLAGE I

LIJST VAN DOOR DE EUROPESE UNIE VASTGESTELDE TOEPASSELIJKE EISEN
EN NORMEN OP HET GEBIED VAN DE BURGERLUCHTVAART,
WELKE DIENEN TE WORDEN OPGENOMEN IN DE WETGEVING VAN OEKRAÏNE

De toepasselijke eisen en normen van de volgende besluiten van de Europese Unie worden opgenomen in de Oekraïense wetgeving en beschouwd als een onderdeel van deze Overeenkomst en zijn van toepassing overeenkomstig deze Overeenkomst en bijlage III bij deze Overeenkomst, tenzij anders wordt aangegeven. Zo nodig worden specifieke aanpassingen voor elk afzonderlijk besluit in deze bijlage vermeld.

De toepasselijke eisen en normen van in deze bijlage genoemde besluiten zijn bindend voor de partijen en maken deel uit van of worden opgenomen in hun interne rechtsorde zoals hierna aangegeven:

- a) verordeningen en richtlijnen van de Europese Unie zijn bindend voor de Europese Unie en haar lidstaten overeenkomstig de EU-Verdragen;
- b) een nationaal besluit van Oekraïne dat is goedgekeurd met het oog op de tenuitvoerlegging van de bepalingen van de overeenkomstige verordeningen en richtlijnen van de Europese Unie is juridisch bindend voor Oekraïne, maar de vorm en de wijze van uitvoering dienen te worden bepaald door Oekraïne.

A. MARKTTOEGANG EN BIJBEHORENDE KWESTIES

Nr. 1008/2008

Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Europese Gemeenschap,

Toepasselijke eisen en normen: Hoofdstuk IV.

Nr. 95/93

Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 894/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 mei 2002 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens,

Verordening (EG) nr. 1554/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens,

Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens.

Toepasselijke eisen en normen: Artikelen 1 tot en met 12, artikel 14 en artikel 14 bis, lid 2.

Wat de toepassing van artikel 12, lid 2, betreft, wordt de term "de Commissie" gelezen als "het Gemengd Comité".

Nr. 96/67

Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondaanhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 25 en de bijlage.

Wat de toepassing van artikel 10 betreft, wordt "lidstaten" gelezen als "EU-lidstaten".

Wat de toepassing van artikel 20, lid 2, betreft, wordt de term "de Commissie" gelezen als "het Gemengd Comité".

Nr. 785/2004

Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 285/2010 van de Commissie van 6 april 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen.

Toepasselijke eisen en normen: Artikelen 1 tot en met 8 en artikel 10, lid 2.

2009/12

Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden.

Toepasselijke eisen en normen: alle, behalve artikel 12, lid 1, en de artikelen 13 en 14.

B. LUCHTVERKEERSBEHEER

Nr. 549/2004

Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening"),

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr.550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren.

Toepasselijke eisen en normen: Artikelen 1 tot en met 4, artikel 6 en artikelen 9 tot en met 14.

Nr. 550/2004

Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening"),

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 19, bijlagen I en II.

Nr. 551/2004

Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening"),

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 11.

Nr. 552/2004

Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer ("de interoperabiliteitsverordening"),

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 12, bijlagen I tot en met V.

Uitvoeringswetgeving

Nr. 691/2010

Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie van 29 juli 2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010,

Verordening (EU) nr. 1216/2011 van de Commissie van 24 november 2011 houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties,

Verordening (EU) nr. 390/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 25, bijlagen I tot en met IV.

Nr. 1794/2006

Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 1191/2010 van de Commissie van 16 december 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten,

Verordening (EU) nr. 391/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 17, bijlagen I tot en met VI.

Nr. 482/2008

Verordening (EG) nr. 482/2008 van de Commissie van 30 mei 2008 betreffende de invoering van een systeem ter verzekering van de softwareveiligheid door verleners van luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2096/2005,

als gewijzigd bij:

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 482/2008 en (EU) nr. 691/2010.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 6, bijlagen I en II.

Nr. 1034/2011

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1034/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 betreffende het veiligheidstoezicht op het gebied van luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 19.

Nr. 1035/2011

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 482/2008 en (EU) nr. 691/2010,

als gewijzigd bij:

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 14, bijlagen I tot en met V.

Nr. 409/2013

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 inzake de definitie van gemeenschappelijke projecten, de vaststelling van governance en de identificatie van stimulansen ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het Europees masterplan inzake luchtverkeersbeheer.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 15.

Nr. 2150/2005

Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 9 en de bijlage.

Nr. 730/2006

Verordening (EG) nr. 730/2006 van de Commissie van 11 mei 2006 betreffende de luchtruimclassificatie en de toegang van vluchten volgens zichtvliegvoorschriften boven vliegniveau 195.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 4.

Nr. 255/2010

Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie van 25 maart 2010 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 15.

Nr. 176/2011

Verordening (EU) nr. 176/2011 van de Commissie van 24 februari 2011 inzake de informatie die moet worden verstrekt vóór de vaststelling en wijziging van een functioneel luchtruimblok

Nr. 923/2012

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 10 en de bijlage.

Nr. 1032/2006

Verordening (EG) nr. 1032/2006 van de Commissie van 6 juli 2006 tot vaststelling van de eisen voor automatische systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 30/2009 van de Commissie van 16 januari 2009 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1032/2006 voor wat de voorschriften voor automatische systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens ter ondersteuning van datalinkdiensten betreft.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 10, bijlagen I tot en met V.

Nr. 1033/2006

Verordening (EG) nr. 1033/2006 van de Commissie van 4 juli 2006 tot vaststelling van de vereisten inzake de procedures voor vliegplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase in het gemeenschappelijke Europese luchtruim,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 428/2013 van de Commissie van 8 mei 2013 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1033/2006 voor wat de in artikel 3, lid 1, vermelde ICAO-bepalingen betreft en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 929/2010.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 5 en de bijlage.

Nr. 633/2007

Verordening (EG) nr. 633/2007 van de Commissie van 7 juni 2007 tot vaststelling van de eisen voor de toepassing van een protocol voor de overdracht van vluchtberichten met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 283/2011 van de Commissie van 22 maart 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 633/2007 wat de in artikel 7 vermelde overgangsbepalingen betreft.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 7, artikel 8, tweede en derde zin, bijlagen I tot en met IV.

Nr. 29/2009

Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie van 16 januari 2009 tot vaststelling van de eisen inzake datalinkdiensten voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 14, bijlagen I tot en met VII.

Nr. 262/2009

Verordening (EG) nr. 262/2009 van de Commissie van 30 maart 2009 tot vaststelling van de eisen inzake de gecoördineerde toewijzing en toepassing van Mode S-onderzoekingscodes in het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 12, bijlagen I tot en met VI.

Nr. 73/2010

Verordening (EU) nr. 73/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van de kwaliteitseisen voor luchtvaartgegevens en -informatie voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 13, bijlagen I tot en met X.

Nr. 1206/2011

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1206/2011 van de Commissie van 22 november 2011 tot vaststelling van de eisen inzake de identificatie van luchtvaartuigen voor de surveillance in het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I tot en met VII.

Nr. 1207/2011

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 van de Commissie van 22 november 2011 tot vaststelling van de eisen voor de prestaties en interoperabiliteit van surveillance voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 14, bijlagen I tot en met IX.

Nr. 1079/2012

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1079/2012 van de Commissie van 16 november 2012 tot vaststelling van de eisen voor de kanaalafstand bij mondelinge communicatie in het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 15, bijlagen I tot en met V.

SESAR-verordening

Nr. 219/2007

Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR),

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1361/2008 van de Raad van 16 december 2008 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 219/2007 voor wat de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR) betreft.

Toepasselijke eisen en normen: artikel 1, leden 1, 2 en 5 tot en met 7, artikelen 2 en 3, artikel 4, lid 1, en de bijlage.

Vergunning van luchtverkeersleider

Nr. 805/2011

Verordening (EU) nr. 805/2011 van de Commissie van 10 augustus 2011 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vergunningen en bepaalde certificaten van luchtverkeersleiders, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 32, bijlagen I tot en met IV.

Besluiten van de Commissie

Nr. 2011/121

Besluit van de Commissie 2011/121/EU van 21 februari 2011 inzake de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelen en waarschuwingdrempels voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten voor de periode 2012-2014.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 4.

Nr. 2011/2611 definitief

Besluit van de Commissie C(2011) 2611 definitief van 20 mei 2011 inzake vrijstellingen uit hoofde van artikel 14 van Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 3, bijlagen I en II.

2011/9074 definitief

Uitvoeringsbesluit van de Commissie C(2011) 9074 definitief van 9 december 2011 inzake vrijstellingen uit hoofde van artikel 14 van Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 3, bijlagen I en II.

2012/9604 definitief

Uitvoeringsbesluit C(2012) 9604 definitief van de Commissie van 19 december 2012 inzake de goedkeuring van het strategisch netwerkplan voor de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer van het gemeenschappelijk Europees luchtruim voor de periode 2012-2019.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 3.

C. VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

Nr. 216/2008 (basisverordening)

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

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 690/2009 van de Commissie van 30 juli 2009 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG,

Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG,

Verordening (EU) nr. 6/2013 van de Commissie van 8 januari 2013 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG.

Toepasselijke eisen en normen: Artikelen 1 tot en met 11, artikelen 13 tot en met 16, artikelen 20 tot en met 25, artikelen 54, 55 en 68 en bijlagen I tot en met VI.

Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan worden toegepast op Oekraïne overeenkomstig de volgende bepalingen:

1. Oekraïne delegeert geen enkele van zijn veiligheidsgerelateerde functies aan het EASA, zoals gepland in het kader van de Overeenkomst en de bijlagen;
2. Oekraïne is onderworpen aan normaliseringsinspecties van het EASA op grond van artikel 54 van Verordening (EG) nr. 216/2008;
3. het Gemengd Comité besluit of artikel 11 van Verordening (EG) nr. 216/2008 wordt toegepast op certificaten die zijn afgegeven door Oekraïne, overeenkomstig de bepalingen van bijlage III bij deze Overeenkomst;

4. artikel 11, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008 is niet van toepassing op certificaten van Oekraïne op het gebied van vluchtuitvoering en initiële en blijvende luchtwaardigheid (Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 965/2012, (EU) nr. 748/2012 en (EG) nr. 2042/2003);
5. de Europese Commissie beschikt in Oekraïne over de beslissingsbevoegdheden die haar overeenkomstig artikel 11, lid 2, artikel 14, leden 5 en 7, artikel 24, lid 5, en artikel 25, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008 zijn toegekend op de gebieden waarop artikel 11, lid 1, van toepassing is verklaard door het Gemengd Comité;
6. op het gebied van luchtwaardigheid mag Oekraïne, voor zover geen taken worden uitgevoerd door het EASA, certificaten, vergunningen of erkenningen afgeven op grond van een overeenkomst of regeling die het met een derde land heeft gesloten.

Nr. 748/2012

Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 7/2013 van de Commissie van 8 januari 2013 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 748/2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1, 2, 8, 9 en 10 en de bijlage.

Nr. 2042/2003

Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 707/2006 van de Commissie van 8 mei 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 met betrekking tot goedkeuringen voor bepaalde duur en de bijlagen I en III,

Verordening (EG) nr. 376/2007 van de Commissie van 30 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen,

Verordening (EG) nr. 1056/2008 van de Commissie van 27 oktober 2008 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen,

Verordening (EU) nr. 127/2010 van de Commissie van 5 februari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen,

Verordening (EU) nr. 962/2010 van de Commissie van 26 oktober 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen,

Verordening (EU) nr. 1149/2011 van de Commissie van 21 oktober 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen,

Verordening (EU) nr. 593/2012 van de Commissie van 5 juli 2012 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 6, bijlagen I tot en met IV.

Nr. 996/2010

Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 26, met uitzondering van artikel 7, lid 4, en artikel 24.

2003/42

Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I en II.

Nr. 1321/2007

Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie van 12 november 2007 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen om overeenkomstig Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad uitgewisselde informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart op te nemen in een centraal register.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 4.

Nr. 1330/2007

Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie van 24 september 2007 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de verspreiding onder belanghebbenden van informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart als bedoeld in artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 10, bijlagen I en II.

Nr. 104/2004

Verordening (EG) nr. 104/2004 van de Commissie van 22 januari 2004 tot vaststelling van regels voor de organisatie en de samenstelling van de kamer van beroep van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 7 en de bijlage.

Nr. 628/2013

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 628/2013 van de Commissie van 28 juni 2013 inzake de werkmethoden van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de luchtvaart voor de uitvoering van normaliseringsinspecties en het toezicht op de toepassing van de regels van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, en houdende intrekking van Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 27.

Nr. 2111/2005

Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 13 en de bijlage.

Nr. 473/2006

Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 6, bijlagen A tot en met C.

Nr. 474/2006

Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot opstelling van de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap,

als laatstelijk gewijzigd bij:

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 659/2013 van de Commissie van 10 juli 2013 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap.

Toepasselijke eisen en normen: De artikelen 1 tot en met 3, bijlagen A en B.

Nr. 1178/2011

Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie van 30 maart 2012 houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I tot en met VII.

Nr. 965/2012

Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 800/2013 van de Commissie van 14 augustus 2013 houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 9, bijlagen I tot en met VII.

Nr. 1332/2011

Verordening (EU) nr. 1332/2011 van de Commissie van 16 december 2011 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor het gebruik van het luchtruim en exploitatieprocedures voor het vermijden van botsingen in de lucht.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 4 en de bijlage.

D. MILIEU

2003/96

Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit.

Toepasselijke eisen en normen: Artikel 14, lid 1, punt b), en lid 2.

2006/93

Richtlijn 2006/93/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende de regulering van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel 1, deel II, hoofdstuk 3, tweede uitgave (1988).

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 5.

2002/49

Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 16, bijlagen I tot en met VI.

2002/30

Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap,

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 15, bijlagen I en II.

E. SOCIALE ASPECTEN

1989/391

Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk,

als gewijzigd bij:

Richtlijn 2007/30/EG van het Europees parlement en de Raad van 20 juni 2007 tot wijziging van Richtlijn 89/391/EEG van de Raad, de daaruit voortvloeiende bijzondere richtlijnen, alsmede de Richtlijnen 83/477/EEG, 91/383/EEG, 92/29/EEG en 94/33/EG van de Raad, met het oog op de vereenvoudiging en rationalisatie van de verslagen over de praktische tenuitvoerlegging.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 16 en artikelen 18 en 19.

2003/88

Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd.

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 19, 21 tot en met 24 en 26 tot en met 29.

2000/79

Richtlijn 2000/79/EG van de Raad van 27 november 2000 inzake de inwerkingstelling van de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers' Association (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA).

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 2 tot en met 3 en de bijlage.

F. CONSUMENTENBESCHERMING

90/314

Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten.

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10.

93/13

Richtlijn 93/13/EEG van de Raad van 5 april 1993 betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10 en de bijlage.

Voor de toepassing van artikel 10 wordt "de Commissie" gelezen als "alle andere overeenkomstsluitende partijen bij de ECAA".

95/46

Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 34.

Nr. 2027/97

Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 8.

Nr. 261/2004

Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 17.

Nr. 1107/2006

Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 16, bijlagen I en II.

G. GEAUTOMATISEERDE BOEKINGSSYSTEMEN

Nr. 80/2009

Verordening (EG) nr. 80/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingssystemen en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 19 en de bijlagen.

H. OVERIGE WETGEVING

Nr. 437/2003

Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 27 februari 2003 betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1358/2003 van de Commissie van 31 juli 2003 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht en tot wijziging van de bijlagen I en II daarbij,

Verordening (EG) nr. 546/2005 van de Commissie van 8 april 2005 tot aanpassing van Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad, wat de codering van het land van aangifte betreft, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1358/2003 van de Commissie, wat de bijwerking van de lijst van communautaire luchthavens betreft.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I en II.

Nr. 1358/2003

Verordening (EG) nr. 1358/2003 van de Commissie van 31 juli 2003 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht en tot wijziging van de bijlagen I en II daarbij,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 158/2007 van de Commissie van 16 februari 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1358/2003, wat de lijst van communautaire luchthavens betreft

Toepasselijke eisen en normen: Artikelen 1 tot en met 4, bijlagen I, II en III.

BIJLAGE II**OVEREENGEKOMEN DIENSTEN EN GESPECIFICEERDE ROUTES**

1. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht luchtvervoersdiensten te exploiteren op de hierna gespecificeerde routes:
 - a) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie: elk punt in de Europese Unie – tussenliggende punten op het grondgebied van landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid¹, ECAA-landen² of in bijlage V vermelde landen – elk punt in Oekraïne – verder gelegen punten;
 - b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Oekraïne: elk punt in Oekraïne – tussenliggende punten op het grondgebied van landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid, ECAA-landen of in bijlage V vermelde landen – elk punt in de Europese Unie.

¹ Onder "landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid" wordt verstaan: Algerije, Armenië, Azerbeidzjan, Belarus, Egypte, Georgië, Israël, Jordanië, Libanon, Libië, Marokko, Palestina, Syrië, Tunesië en de Republiek Moldavië, d.w.z. dat in dit geval Oekraïne hier niet onder wordt verstaan.

² "ECAA-landen" zijn partij zijn bij de multilaterale overeenkomst tot oprichting van een gemeenschappelijke Europese luchtvaartruimte, namelijk: de lidstaten van de Europese Unie, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië en Kosovo (Deze benaming laat de standpunten over de status van Kosovo onverlet, en is in overeenstemming met Resolutie 1244/1999 van de VN-Veiligheidsraad en het advies van het Internationaal Gerechtshof over de onafhankelijkheidsverklaring van Kosovo).

- Bestaande en nieuwe rechten, met inbegrip van rechten om verder gelegen punten te bedienen die onder bilaterale overeenkomsten of andere regelingen tussen Oekraïne en EU-lidstaten vallen, die niet onder de onderhavige Overeenkomst vallen, kunnen worden uitgeoefend en overeengekomen op voorwaarde dat er geen sprake is van discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen op basis van nationaliteit;
- c) luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie hebben ook het recht luchtvervoerdiensten tussen punten in Oekraïne te verrichten, ongeacht of deze luchtvervoersdiensten beginnen of eindigen in de EU.
2. De diensten die overeenkomstig punt 1, punten a) en b), van deze bijlage worden geëxploiteerd, beginnen of eindigen op het grondgebied van Oekraïne voor Oekraïense luchtvaartmaatschappijen en op het grondgebied van de Europese Unie voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie.
3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze:
- a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
- b) verschillende vluchtnummers combineren bij één vluchttuitvoering;
- c) tussenliggende en verder gelegen punten, zoals gespecificeerd in punt 1, punten a) en b), en punten op het grondgebied van de partijen bedienen in elke combinatie en in volgorde;
- d) landingen op een punt of punten overslaan;

- e) op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van haar luchtvaartuigen naar een ander;
 - f) een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij;
 - g) doorvoervluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij; en
 - h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer.
4. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht om de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële marktgerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen, behalve om douane-, technische, operationele, milieu- of gezondheidsredenen of overeenkomstig artikel 26.
5. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen, binnen het kader van codesharingovereenkomsten, elk punt in een derde land bedienen dat niet is opgenomen in de gespecificeerde routes, voor zover ze geen rechten van de vijfde vrijheid uitoefenen.
6. De overgangsbepalingen van bijlage III en de daarbij voorziene uitbreiding van rechten zijn van toepassing op deze bijlage.
-

BIJLAGE III**OVERGANGSBEPALINGEN****AFDELING 1****OVERGANGSPERIODEN**

1. De overgang van Oekraïne naar de effectieve tenuitvoerlegging van alle bepalingen en voorwaarden die voortvloeien uit deze Overeenkomst vindt plaats in twee overgangspannen.
2. Deze overgang zal worden beoordeeld aan de hand van normaliseringsinspecties die worden uitgevoerd door de Europese Commissie en het EASA; voorts wordt ook een besluit genomen door het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 33.

AFDELING 2

SPECIFICATIES DIE VAN TOEPASSING ZIJN
TIJDENS DE EERSTE OVERGANGSPERIODE

1. Tijdens de eerste overgangperiode:
 - a) krijgen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie en door Oekraïne geregistreerde luchtvaartmaatschappijen toestemming om onbeperkte verkeersrechten uit te oefenen tussen elke plaats in de Europese Unie en elk punt in Oekraïne;
 - b) na een beoordeling van de tenuitvoerlegging door Oekraïne van de normen en relevante eisen van de Europese Unie en ingevolge de informatie van het Gemengd Comité wordt Oekraïne als waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van het comité dat is opgericht bij Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens; en
 - c) artikel 22, lid 5, punt c), is niet van toepassing.

2. Onder de volgende voorwaarden mag Oekraïne overgaan naar de tweede overgangperiode:
- a) de toepasselijke eisen en normen van de onderstaande besluiten moeten in de nationale wetgeving zijn opgenomen en ten uitvoer zijn gelegd:
- Verordening (EG) nr. 216/2008 (inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart);
 - Verordening (EU) nr. 748/2012 (uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties);
 - Verordening (EG) nr. 2042/2003 (permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen), zoals gewijzigd;
 - Verordening (EU) nr. 965/2012 (technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartactiviteiten);
 - Verordening (EU) nr. 1178/2011 (technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen);

- Verordening (EU) nr. 996/2010 (inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten);
- Richtlijn 2009/12/EG (inzake luchthavengelden);
- Richtlijn 96/67/EG (betreffende toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap);
- Verordening (EEG) nr. 95/93 (betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots);
- Richtlijn 2000/79/EG (inzake de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart);
- Hoofdstuk IV van Verordening (EG) nr. 1008/2008 (betreffende exploitatie van luchtvaartdiensten);
- Verordening (EG) nr. 785/2004 (betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen);
- Verordening (EG) nr. 80/2009 (betreffende geautomatiseerde boekingsystemen);
- Verordening (EG) nr. 2027/97 (betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen);

- Verordening (EG) nr. 261/2004 (gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertragingen);
- Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening")
- Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening"),
- Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de luchtruimverordening”);
- Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening");
- Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie van 29 juli 2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten;

- Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten;
- Verordening (EU) nr. 1034/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 betreffende het veiligheidstoezicht op het gebied van luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010;
- Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim; en
- Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie van 25 maart 2010 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen,

zoals deze zijn vermeld, met inbegrip van de wijzigingen, in bijlage I bij deze Overeenkomst;

- b) Oekraïne moet regels voor de afgifte van exploitatievergunningen toepassen die in wezen gelijkwaardig zijn aan die van hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Europese Unie; en
- c) wat betreft de beveiliging van de luchtvaart moet Oekraïne de meest recente toepasselijke wijziging van ECAC-document 30, deel II, toepassen.

AFDELING 3

SPECIFICATIES DIE VAN TOEPASSING ZIJN TIJDENS
DE TWEEDE OVERGANGSPERIODE

1. Na het besluit van het Gemengd Comité als bedoeld in artikel 33, waarin wordt bevestigd dat Oekraïne voldoet aan alle voorwaarden die zijn vastgesteld in afdeling 2, punt 2):
 - a) worden de relevante certificaten die zijn afgegeven door Oekraïne, zoals vermeld in bijlage IV, afdeling 1, door de EU-lidstaten erkend overeenkomstig de voorwaarden van het besluit van het Gemengd Comité en overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EG) nr. 216/2008;
 - b) is artikel 22, lid 5, punt c), van toepassing; en
 - c) na een beoordeling van de tenuitvoerlegging door Oekraïne van de relevante normen en eisen van de Europese Unie en ingevolge de informatie van het Gemengd Comité wordt Oekraïne als waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van het comité dat is opgericht bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd.

2. Onder de volgende voorwaarden mag Oekraïne deze Overeenkomst volledig ten uitvoer leggen:
 - a) Oekraïne moet alle toepasselijke eisen en normen van de in bijlage I vermelde besluiten van de Europese Unie in nationale wetgeving hebben omgezet en ten uitvoer hebben gelegd; en
 - b) het luchtruim onder verantwoordelijkheid van Oekraïne moet worden georganiseerd overeenkomstig de EU-eisen die gelden voor de vaststelling van FAB's.

AFDELING 4

VOLLEDIGE TENUITVOERLEGGING VAN DEZE OVEREENKOMST

Na het besluit van het Gemengd Comité als bedoeld in artikel 33, waarin wordt bevestigd dat Oekraïne voldoet aan alle voorwaarden die zijn vastgesteld in afdeling 3, punt 2), van deze bijlage, is het volgende van toepassing:

1. Naast de verkeersrechten die zijn uiteengezet in afdeling 2, punt 1), van deze bijlage:
 - a) mogen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen punten in Oekraïne, tussenliggende punten in landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid en ECAA-landen, en punten in landen die zijn opgenomen in de lijst in bijlage V en verder gelegen punten, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een punt in een lidstaat bedient.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie hebben ook het recht onbeperkte verkeersrechten uit te oefenen tussen punten in Oekraïne, ongeacht of deze diensten beginnen of eindigen in de EU; en

- b) luchtvaartmaatschappijen uit Oekraïne mogen onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen punten in de Europese Unie, tussenliggende punten in landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid en ECAA-landen, en punten in landen die zijn opgenomen in de lijst in bijlage V, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een punt in Oekraïne bedient.
2. Alle relevante certificaten van bijlage IV, afdeling 2, die zijn afgegeven door Oekraïne worden door de EU-lidstaten erkend overeenkomstig de voorwaarden van deze bepalingen.
-

BIJLAGE IV

LIJST VAN DE CERTIFICATEN ALS BEDOELD IN BIJLAGE III

1. Vliegtuigbemanningen

Piloten (de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van vergunningen) (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 van de Raad tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011).

Certificering van personen die verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van vluchtopleidingen of vluchtsimulatieopleidingen en voor het beoordelen van de vaardigheden van piloten (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

Attesten van cabinebemanningsleden (afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van attesten van cabinebemanningsleden) (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

Medische certificaten voor piloten (afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking) (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

Certificaten van keuringsartsen voor de luchtvaart, en de voorwaarden waaronder huisartsen mogen optreden als keuringsartsen voor de luchtvaart (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

Periodieke luchtvaartgeneeskundige beoordeling van cabinebemanningsleden – de kwalificaties van personen die verantwoordelijk zijn voor deze beoordeling (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

De voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van certificaten van opleidingsinstellingen voor piloten (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

De voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van certificaten van luchtvaartgeneeskundige centra die betrokken zijn bij de kwalificatie en luchtvaartgeneeskundige beoordeling van bemanningen van burgerluchtvaartuigen (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

Certificering van vluchtsimulators en de eisen voor organisaties die dergelijke simulatoren exploiteren en gebruiken (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

2. Luchtverkeersbeheer en II Luchtvaartnavigatiediensten

Certificaten van verleners van luchtverkeersdiensten (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 Bijlage II Specifieke eisen voor de verlening van luchtverkeersdiensten).

Certificaten voor verleners van meteorologische diensten (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 Bijlage III Specifieke eisen voor de verlening van meteorologische diensten).

Certificaten voor verleners van luchtvaartinlichtingendiensten (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 Bijlage IV Specifieke eisen voor de verlening van luchtvaartinlichtingendiensten).

Certificaten voor verleners van communicatie-, navigatie of surveillancediensten (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 Bijlage V Specifieke eisen voor de verlening van communicatie-, navigatie- of surveillancediensten).

Vergunningen voor luchtverkeersleiders (ATCO) en student-luchtverkeersleiders (afgifte, opschorting en intrekking) en bijbehorende bevoegdverklaringen en aantekeningen (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 805/2011).

Medische certificaten van luchtverkeersleiders (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 805/2011).

Certificaten van opleidingsorganisaties voor luchtverkeersleiders (ATCO) (geldigheid, verlenging, nieuwe validering en gebruik) (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 805/2011).

BIJLAGE V

LIJST VAN ANDERE LANDEN ALS BEDOELD
IN DE ARTIKELN 17, 19 EN 22 VAN DEZE OVEREENKOMST
EN BIJLAGEN II EN III BIJ DEZE OVEREENKOMST

1. De Republiek IJsland (in het kader van de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
2. Het Vorstendom Liechtenstein (krachtens de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
3. Het Koninkrijk Noorwegen (krachtens de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte); en
4. De Zwitserse Bondsstaat (in het kader van de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat).

PROCEDUREREGELS

Deze Overeenkomst is van toepassing in overeenstemming met de procedureregels hieronder:

1. BETROKKENHEID VAN OEKRAÏNE BIJ COMITÉS

Wanneer Oekraïne volgens dit akkoord betrokken is bij een comité dat is ingesteld krachtens de relevante EU-besluiten, verwerft het de status van waarnemer, wordt het blootgesteld aan alle relevante discussies en wordt het aangemoedigd om deel te nemen aan het debat, overeenkomstig het reglement van orde; het wordt evenwel uitgesloten van bijeenkomsten tijdens dewelke een stemming plaatsvindt.

Om de relevante wetgeving inzake het gemeenschappelijke Europese luchtruim ten uitvoer te leggen, wordt Oekraïne, wat luchtverkeersbeheer betreft, ook betrokken bij alle organen die door de Europese Commissie zijn opgericht, zoals het Raadgevend orgaan voor de industrie (ICB) en de Netwerkbeheerder.

2. STATUS VAN WAARNEMER IN HET EASA

De status van waarnemer bij het EASA verleent Oekraïne het recht om deel te nemen aan technische groepen en organen van het EASA die openstaan voor de EU-lidstaten en andere partnerlanden van het Europees nabuurschapsbeleid, mits aan de voorwaarden voor een dergelijke deelname is voldaan. De status van waarnemer verleent niet het recht om aan de stemmingen deel te nemen. Deze status wordt niet verworven voor wat betreft de Raad van bestuur van het EASA.

3. SAMENWERKING EN UITWISSELING VAN INFORMATIE

Teneinde de uitoefening van de relevante bevoegdheden van de bevoegde instanties van de partijen te vergemakkelijken, wisselen de bevoegde instanties op verzoek alle informatie met elkaar uit die noodzakelijk is voor de goede werking van deze Overeenkomst.

4. GEBRUIK VAN TALEN

De partijen zijn gerechtigd om in procedures in het kader van deze Overeenkomst gebruik te maken van een van de officiële talen van de instellingen van de Europese Unie of van het Oekraïens. De partijen zijn zich ervan bewust dat het gebruik van de Engelse taal het verloop van deze procedures zal vergemakkelijken. Wanneer in een officieel document een taal wordt gebruikt die geen officiële taal van de Europese Unie is, wordt bij dat document een vertaling in een officiële taal van de instellingen van de Europese Unie gevoegd, waarbij rekening wordt gehouden met de bepaling in de vorige zin. Indien een partij voornemens is in een mondelinge procedure een taal te gebruiken die geen officiële taal van de instellingen van de Europese Unie is, zorgt die partij voor een simultane vertaling in de Engelse taal.

BIJLAGE VII

CRITERIA ALS BEDOELD IN ARTIKEL 26, LID 4

1. Met de goede werking van deze Overeenkomst zijn verenigbaar:
 - a) steunmaatregelen van sociale aard aan individuele verbruikers op voorwaarde dat deze toegepast worden zonder onderscheid naar de oorsprong van de betrokken diensten; en
 - b) steunmaatregelen tot herstel van de schade veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen.
2. Bovendien kunnen worden beschouwd als verenigbaar met de goede werking van deze Overeenkomst:
 - a) steunmaatregelen ter bevordering van de economische ontwikkeling van streken waarin de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst;
 - b) steun voor het bevorderen van de ontwikkeling van zekere economische bedrijvigheid of van zekere economische gebieden, wanneer door deze maatregelen geen nadelige gevolgen heeft voor de commerciële activiteiten van luchtvaartmaatschappijen aan de belangen van de partijen; en
 - c) steun om de gestelde doelen te bereiken, kunnen in het kader van de horizontale groepsvrijstellingsverordeningen en horizontale en sectorale regels inzake staatssteun verleend in overeenstemming met de daarin vermelde voorwaarden.