



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2021. gada 9. aprīlī
(OR. en)

7667/21
ADD 1

Starpiestāžu lieta:
2014/0007(NLE)

AVIATION 70
RELEX 281
OC 8
NIS 4

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2021. gada 8. aprīlis
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2021) 159 final Annex
Temats:	PIELIKUMS dokumentam Grozīts priekšlikums Padomes Lēmumam par to, lai Eiropas Savienības vārdā parakstītu un provizoriski piemērotu Kopējās aviācijas telpas nolīgumu starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm un Ukrainu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2021) 159 *final Annex*.

Pielikumā: COM(2021) 159 *final Annex*



Briselē, 8.4.2021.
COM(2021) 159 final

ANNEX

PIELIKUMS

dokumentam

Grozīts priekšlikums Padomes Lēmumam

**par to, lai Eiropas Savienības vārdā parakstītu un provizoriski piemērotu Kopējās
aviācijas telpas nolīgumu starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm un Ukrainu**

PIELIKUMS

Projekts

**KOPĒJĀS AVIĀCIJAS TELPAS NOLĪGUMS
STARP EIROPAS SAVIENĪBU UN TĀS DALĪBVALSTĪM
UN UKRAINU**

BEĻĢIJAS KARALISTE,
BULGĀRIJAS REPUBLIKA,
HORVĀTIJAS REPUBLIKA,
ČEHIJAS REPUBLIKA,
DĀNIJAS KARALISTE,
VĀCIJAS FEDERATĪVĀ REPUBLIKA,
IGAUNIJAS REPUBLIKA,
ĪRIJA,
GRIEĶIJAS REPUBLIKA,
SPĀNIJAS KARALISTE,
FRANCIJAS REPUBLIKA,
ITĀLIJAS REPUBLIKA,
KIPRAS REPUBLIKA,
LATVIJAS REPUBLIKA,
LIETUVAS REPUBLIKA,
LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTE,
UNGĀRIJA,
MALTA,
NĪDERLANDES KARALISTE,

AUSTRIJAS REPUBLIKA,
POLIJAS REPUBLIKA,
PORTUGĀLES REPUBLIKA,
RUMĀNIJA,
SLOVĒNIJAS REPUBLIKA,
SLOVĀKIJAS REPUBLIKA,
SOMIJAS REPUBLIKA,
ZVIEDRIJAS KARALISTE,

būdamas Līguma par Eiropas Savienību un Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk tekstā kopā – "ES Līgumi") līgumslēdzējas puses un Eiropas Savienības dalībvalstis (turpmāk – "dalībvalstis"), un

EIROPAS SAVIENĪBA, turpmāk – "Savienība" vai "Eiropas Savienība", vai "ES", no vienas puses,

un

UKRAINA, no otras puses,

visas iepriekšminētās turpmāk kopā – "Puses",

VĒLOTIES izveidot Kopēju aviācijas telpu (KAT), kuras pamatā ir savstarpēja piekļuve Pušu gaisa transporta tirgiem ar vienādiem konkurences nosacījumiem un vienotu noteikumu ievērošana, tostarp aviācijas drošuma un drošības, gaisa satiksmes pārvaldības, sociālo aspektu un vides jomā;

ATZĪSTOT starptautiskās civilās aviācijas integrēto iedabu un Ukrainas un ES dalībvalstu tiesības un pienākumus, kas izriet no to dalības starptautiskās aviācijas organizācijās, jo īpaši Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā un Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijā, kā arī atbilstīgi starptautiskām vienošanām ar trešām valstīm un starptautiskām organizācijām;

VĒLOTIES padziļināt attiecības starp Pusēm gaisa transporta jomā, tostarp rūpnieciskās sadarbības jomā, un balstīties uz pastāvošo gaisa pārvadājumu pakalpojumu vienošanos bāzes, nolūkā sekmēt saikni starp Pusēm ekonomikas, kultūras un transporta aspektos;

VĒLOTIES atvieglot gaisa transporta iespēju paplašināšanos, tostarp attīstot gaisa transporta tīklus, lai apmierinātu pasažieru un kravu nosūtītāju un saņēmēju vajadzības pēc ērtiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem;

ATZĪSTOT gaisa transporta nozīmi tirdzniecības, tūrisma un investīciju veicināšanā;

ŅĒMOT VĒRĀ Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kas tika atvērta parakstīšanai Čikāgā, 1944. gada 7. decembrī;

PATUROT PRĀTĀ, ka Partnerattiecību un sadarbības nolīgumā starp Eiropas Kopienām un to dalībvalstīm un Ukrainu ir paredzēts, ka – nolūkā nodrošināt tādu koordinētu pārvadājumu attīstību starp Pusēm, kas būtu pielāgoti to komerciālajām vajadzībām, – nosacījumus savstarpējai piekļuvei tirgum un pakalpojumu sniegšanai gaisa pārvadājumu jomā var veidot, īpaši par to vienojoties;

VĒLOTIES radīt iespēju gaisa pārvadātājiem piedāvāt ceļotājiem un kravu nosūtītājiem konkurētspējīgas cenas un pakalpojumus atvērtos tirgos;

VĒLOTIES, lai visi gaisa transporta nozares sektori, tostarp gaisa pārvadātāju darbinieki, gūtu labumu no liberalizēta nolīguma;

PAREDZOT balstīties uz esošajiem gaisa transporta nolīgumiem, lai pakāpeniski atvērtu piekļuvi tirgiem un maksimāli palielinātu patērētāju, gaisa pārvadātāju, strādājošo un sabiedrības ieguvumus abās Pusēs;

VIENOJOTIES, ka ir lietderīgi par Kopējās aviācijas telpas noteikumu pamatu ņemt attiecīgos tiesību aktus, kas ir spēkā Eiropas Savienībā, kā noteikts šā nolīguma I pielikumā, neskarot tos noteikumus, kas ietverti Līgumā par Eiropas Savienību un Līgumā par Eiropas Savienības darbību (ES Līgumos) un Ukrainas konstitūcijā;

ATZĪMĒJOT Ukrainas nodomu – pārņemt savos tiesību aktos atbilstīgās Eiropas Savienības prasības un standartus, tostarp ņemot vērā turpmākos leģislatīvos procesus ES;

VĒLOTIES panākt visaugstāko aviācijas drošuma un drošības līmeni starptautiskajā gaisa transportā un atkārtoti apliecinot savas nopietnās bažas par rīcību vai draudiem, kas vērsti pret gaisa kuģu drošību un kas apdraud personu vai īpašuma drošumu, negatīvi ietekmē gaisa kuģu darbību un mazina ceļotāju uzticēšanos civilās aviācijas drošībai;

ATZĪSTOT, ka pilnīga kopējās aviācijas telpas noteikumu izpilde ļauj Pusēm pilnībā izmantot tās priekšrocības, tostarp atvērt piekļuvi tirgiem un nodrošināt maksimālu ieguvumu abu Pušu patērētājiem un nozarei;

ATZĪSTOT, ka kopējās aviācijas telpas izveidi un tās noteikumu īstenošanu nevar panākt bez pārejas pasākumiem;

ATZĪSTOT, ka šajā perspektīvā svarīga nozīme ir pienācīgai palīdzībai;

UZSVEROT, ka saistībā ar gaisa pārvadājumu infrastruktūru pieejamību, jo īpaši gadījumos, kad šīs infrastruktūras ir ierobežotas, kā arī – tostarp, bet ne tikai, – piekļuve lidostām ir ierobežota, attieksmei pret gaisa pārvadātājiem vajadzētu būt pārredzamai un nediskriminējošai;

VĒLOTIES nodrošināt gaisa pārvadātājiem līdzvērtīgus konkurences apstākļus, dodot tiem taisnīgas un vienlīdzīgas iespējas nodrošināt saskaņotos pakalpojumus;

ATZĪSTOT, ka valdības subsīdijas var negatīvi ietekmēt konkurenci starp gaisa pārvadātājiem un apdraudēt šā nolīguma galvenos mērķus;

APSTIPRINOT vides aizsardzības nozīmi starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā un atzīstot suverēno valstu tiesības veikt šai ziņā piemērotus pasākumus;

ATZĪMĒJOT patērētāju aizsardzības nozīmīgumu, tostarp aizsardzību, ko sniedz Monreālā, 1999. gada 28. maijā parakstītā Konvencija par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju;

ATZINĪGI VĒRTĒJOT dialogu, kuru Puses risina, lai padziļinātu savas attiecības citās jomās, it sevišķi lai atvieglinātu personu kustību,

IR VIENOJUŠĀS ŠĀDI.

I SADAĻA VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. PANTS

MĒRĶI UN DARBĪBAS JOMA

Šā nolīguma mērķis ir starp Eiropas Savienību, tās dalībvalstīm un Ukrainu pakāpeniski izveidot Kopēju aviācijas telpu, kuras pamatā jo īpaši būtu identiski noteikumi aviācijas drošuma un drošības, gaisa satiksmes pārvaldības, vides, patērētāju aizsardzības, datorizētu rezervēšanas sistēmu jomā, kā arī attiecībā uz sociālajiem aspektiem. Tālab šajā nolīgumā ir izklāstīti noteikumi, tehniskās prasības, administratīvās procedūras, darbības pamatstandarti, īstenošanas noteikumi, ko piemēro starp Pusēm atbilstoši arī tālāk izklāstītajiem nosacījumiem.

Šīs Kopējās aviācijas telpas pamatā ir brīva piekļuve gaisa pārvadājumu tirgum un vienādi konkurences nosacījumi.

2. PANTS

DEFINĪCIJAS

Šajā nolīgumā, ja nav norādīts citādi, termins:

1. "saskaņotie pakalpojumi" un "konkrētie maršruti" ir starptautiskie gaisa pārvadājumi atbilstīgi šā nolīguma 16. pantam ("Tiesību piešķiršana") un II pielikumam;
2. "nolīgums" ir šis nolīgums, tā pielikumi un jebkādi to grozījumi;
3. "gaisa transports" ir sabiedriski pasažieru, bagāžas, kravu un pasta sūtījumu pārvadājumi ar gaisa kuģi – vai nu atsevišķi, vai apvienojumā – par atlīdzību vai īres maksu, kuri, lai izvairītos no šaubām, ietver regulārus un neregulārus (līgumreisu) pakalpojumus un pilnu kravu pārvadājumu pakalpojumu spektru;
4. "gaisa pārvadātājs" ir sabiedrība vai uzņēmums, kuram ir derīga darbības licence vai tai līdzvērtīgs dokuments;
5. "kompetentās iestādes" ir valdības aģentūras vai publiskā sektora struktūras, kas atbildīgas par administratīvu funkciju veikšanu saskaņā ar šo nolīgumu;
6. "sabiedrības vai uzņēmumi" ir tādas struktūras, kas izveidotas saskaņā ar civiltiesībām vai komerciesībām, kā arī kooperatīvi un citas juridiskas personas, kas ir publisko tiesību vai privāttiesību subjekti, izņemot bezpeļņas sabiedrības;
7. „Konvencija” ir Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī un ietver:
 - a) jebkurus grozījumus, kas stājušies spēkā saskaņā ar Konvencijas 94. panta a) apakšpunktu un kurus ir ratificējusi gan Ukraina, gan Eiropas Savienības dalībvalsts vai ES dalībvalstis,un
 - b) jebkuru pielikumu vai jebkuru tā grozījumu, kas pieņemts saskaņā ar Konvencijas 90. pantu, ciktāl šis pielikums vai grozījums jebkurā laikā ir spēkā gan Ukrainā, gan Eiropas Savienības dalībvalstī vai Eiropas Savienības dalībvalstīs, kā tas piemērojams attiecībā uz konkrēto jautājumu;

8. "ECAA nolīgums" ir daudzpusējs nolīgums starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, Albānijas Republiku, Bosniju un Hercegovinu, Horvātijas Republiku, bijušo Dienvidslāvijas Maķedonijas Republiku, Īslandes Republiku, Melnkalnes Republiku, Norvēģijas Karalisti, Serbijas Republiku un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misiju Kosovā¹ par Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveidi;
9. "EASA" ir Eiropas Aviācijas drošības aģentūra, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK;
10. "faktiska kontrole" ir attiecības, ko veido tiesības, līgumi vai citi līdzekļi, kas atsevišķi vai kopā un sakarā ar attiecīgiem faktiskiem vai juridiskiem apsvērumiem dod iespēju tieši vai netieši izšķiroši ietekmēt uzņēmumu, jo īpaši ar:
 - a) tiesībām izmantot visus uzņēmuma aktīvus vai daļu no tiem,
 - b) tiesībām vai līgumiem, kas dod izšķirošu ietekmi uz uzņēmumu vadības struktūru sastāvu, balsošanu vai lēmumiem vai citā veidā izšķiroši ietekmē uzņēmuma darbības vadīšanu;
11. "efektīva regulatīvā kontrole" nozīmē to, ka Puses kompetentā licencētāja iestāde, kas gaisa pārvadātājam izdevusi darbības licenci vai atļauju, pastāvīgi pārbauda, vai šis gaisa pārvadātājs ievēro starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumu apkalpošanai piemērojamās kritērijus, uz kuru pamata darbības licence vai atļauja ir tikusi izdota, saskaņā ar attiecīgajiem normatīvajiem aktiem, un vienlaikus – attiecībā uz aviācijas drošumu un drošību – šī kompetentā iestāde uztur pienācīgu uzraudzību atbilstīgi vismaz ICAO standartiem;
12. "ES Līgumi" ir Līgums par Eiropas Savienību un Līgums par Eiropas Savienības darbību;
13. "ES dalībvalsts" ir Eiropas Savienības dalībvalsts;
14. "sagatavotība" nozīmē to, vai gaisa pārvadātājs ir sagatavojies starptautisko gaisa pārvadājumu veikšanai, proti, vai tam ir apmierinošas

¹ Šis nosaukums neskar nostāju par Kosovas statusu un atbilst ANO Drošības padomes rezolūcijai Nr. 1244 un Starptautiskās Tiesas atzinumam par Kosovas neatkarības deklarāciju.

finansiālās iespējas un piemērota vadības pieredze un vai tas ir gatavs izpildīt normatīvos aktus un prasības, kas reglamentē šādu pakalpojumu veikšanu;

15. "piektās brīvības tiesības" ir tiesības vai privilēģijas, ko viena valsts ("piešķirēja valsts") piešķir otras valsts ("saņēmēja valsts") gaisa pārvadātājiem starptautisko gaisa pārvadājumu veikšanai starp piešķirējas valsts teritoriju un trešas valsts teritoriju, ar nosacījumu, ka šādi pārvadājumi sākas vai beidzas saņēmējas valsts teritorijā;
16. "pilnas izmaksas" ir gaisa pārvadājumu pakalpojuma sniegšanas izmaksas, kurām pieskaitīta samērīga maksa par administratīvajām pieskaitāmajām izmaksām un – attiecīgā gadījumā – jebkāda piemērojama maksa, kas atspoguļo vides aizsardzības izmaksas un ko piemēro neatkarīgi no valstspiederības;
17. "ICAO" ir Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija, kas izveidota saskaņā ar Konvenciju;
18. "starptautiskais gaisa transports" ir gaisa transports starp punktiem vismaz divās valstīs;
19. "intermodālie pārvadājumi" ir sabiedriski pasažieru, bagāžas, kravu un pasta sūtījumu pārvadājumi – vai nu atsevišķi, vai apvienojumā – ar gaisa kuģi un vienu vai vairākiem sauszemes transporta veidiem par atlīdzību vai īres maksu;
20. "pasākums" ir Puses jebkāds pasākums likuma, noteikumu, normas, procedūras, lēmuma, administratīvas rīcības vai citā formā;
21. "valstspiederīgais" ir:
 - a) visas personas, kam ir Ukrainas valstspiederība Ukrainas gadījumā vai kādas ES dalībvalsts valstspiederība – Eiropas Savienības un tās dalībvalstu gadījumā; vai
 - b) visi tiesību subjekti, i) kuri tieši vai ar vairākuma īpašumtiesībām pieder un kurus jebkurā laikā faktiski kontrolē personas vai subjekti, kam ir Ukrainas valstspiederība Ukrainas gadījumā, vai personas vai subjekti, kam ir ES dalībvalsts vai kādas no V pielikumā minēto citu valstu valstspiederība Eiropas Savienības un tās dalībvalstu gadījumā, un ii) kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta ir Ukrainā Ukrainas gadījumā, vai arī kādā dalībvalstī – Eiropas Savienības un tās dalībvalstu gadījumā;

22. "valstspiederība", runājot par kādu gaisa pārvadātāju, nozīmē to, vai gaisa pārvadātājs atbilst prasībām attiecībā uz tādiem aspektiem kā īpašumtiesības, faktiskā kontrole un galvenā uzņēmējdarbības vieta;
23. "darbības licence" ir
- a) Eiropas Savienības un tās dalībvalstu gadījumā – atļauja, kuru sabiedrībai vai uzņēmumam piešķirusi kompetentā licencētāja iestāde un ar ko šai sabiedrībai vai uzņēmumam tiek atļauts sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus atbilstīgi attiecīgajiem ES tiesību aktiem; un
 - b) Ukrainas gadījumā – pasažieru un/vai kravas gaisa pārvadājumu licence, kas izsniegta atbilstīgi attiecīgajiem Ukrainas tiesību aktiem;
24. "cena" ir:
- a) "gaisa pārvadājumu maksas", kas maksājamas gaisa pārvadātājiem vai to pārstāvjiem, vai citiem biļešu pārdevējiem par pasažieru un bagāžas pārvadāšanu ar gaisa transportu, un visi nosacījumi, saskaņā ar kuriem piemērojamas šīs cenas, tostarp atlīdzība un nosacījumi, ko piedāvā pārstāvim un citiem palīgdienestiem, un un
 - b) "gaisa pārvadājumu tarifi", kas jāmaksā par pasta un kravu pārvadāšanu, un nosacījumi, saskaņā ar kuriem piemērojamas šīs cenas, tostarp atlīdzība un nosacījumi, ko piedāvā pārstāvim un citiem palīgdienestiem.
- Šī definīcija attiecīgā gadījumā ietver arī virszemes pārvadājumus saistībā ar starptautiskajiem gaisa pārvadājumiem un nosacījumus, kas attiecas uz to piemērošanu;
25. "partnerattiecību un sadarbības nolīgums" ir partnerattiecību un sadarbības nolīgums starp Eiropas Kopienām un to dalībvalstīm un Ukrainu, kas tika parakstīts 1994. gada 14. jūnijā Luksemburgā, un ikviens tā tiesības pārņemošs instruments;
26. "galvenā uzņēmējdarbības vieta" ir gaisa pārvadātāja galvenais birojs vai reģistrēts birojs, kurā veic šā gaisa pārvadātāja galvenās finanšu darbības un darbības kontroli, tostarp lidojumperīguma uzturēšanas vadību;
27. "sabiedrisko pakalpojumu saistības" ir visas saistības, ko gaisa pārvadātājiem uzliek, lai konkrētā maršrutā nodrošinātu regulāru gaisa pārvadājumu pakalpojumu minimālo apjomu, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, regularitātes, cenu veidošanas un minimālās kapacitātes standartiem, kurus gaisa pārvadātāji neievērotu, ja ņemtu vērā vienīgi savas komerciālās intereses. Attiecīgā Puse var gaisa pārvadātājiem nodrošināt kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu saistību pildīšanu;

28. "SESAR" jeb Eiropas vienotās gaisa telpas *ATM* (gaisa satiksmes pārvaldības) pētniecības programma ir Eiropas vienotās gaisa telpas tehnoloģisks elements, kura mērķis ir līdz 2020. gadam nodrošināt ES augstas veiktspējas gaisa satiksmes vadības infrastruktūru, lai nodrošinātu drošu un videi nekaitīgu gaisa transporta attīstību;
29. "subsīdijas" ir jebkāds finansiāls ieguldījums, ko piešķirusi publiskā sektora struktūra vai reģionāla publiska organizācija vai cita publiska organizācija, respektīvi, kad:
- a) valdības vai reģionālas publiskā sektora struktūras, vai citas publiskas organizācijas praksē ietilpst tieša finansējuma piešķiršana, piemēram, dotācijas, aizdevumi vai ieguldījums pašu kapitālā, iespējams tiešs finansējuma piešķirums komercsabiedrībai, komercsabiedrības saistību pārņemšana, piemēram, aizdevuma garantijas, kapitāla iepludināšana, īpašumtiesības, aizsardzība pret bankrotu vai apdrošināšana;
 - b) valdība vai reģionāla struktūra, vai cita publiska organizācija atsakās no ieņēmumiem, kas tai parasti pienākas, vai tos neiekasē vai nepamatoti samazina;
 - c) valdība vai reģionāla struktūra, vai cita publiska organizācija nodrošina preces vai pakalpojumus, kas neattiecas uz vispārējo infrastruktūru, vai pērk preces un pakalpojumus, vai
 - d) valdība vai reģionāla struktūra, vai cita publiska organizācija veic maksājumus finansēšanas mehānismam vai uztic privātai struktūrai vai norīko privātu struktūru veikt vienu vai vairākas a), b) un c) apakšpunktā minētās funkcijas, kas parasti būtu valdības kompetencē un kas praksē būtiski neatšķiras no funkcijām, ko valdības parasti veic;
- un ja tādējādi tiek nodrošinātas priekšrocības;
30. „Puses” ir Eiropas Savienība vai tās dalībvalstis vai Eiropas Savienība un tās dalībvalstis saskaņā ar to attiecīgajām pilnvarām, no vienas puses, un Ukraina, no otras puses;
31. "teritorija" attiecībā uz Ukrainu nozīmē sauszemes teritorijas un tām blakus esošos teritoriālos ūdeņus Ukrainas suverēnā varā, un attiecībā uz Eiropas Savienību – sauszemes teritorijas (kontinentālās teritorijas un salas), iekšējos ūdeņus un teritoriālo jūru, kur tiek piemērots Līgums par Eiropas Savienību un Līgums par Eiropas Savienības darbību un saskaņā ar šo līgumu un jebkura to tiesības pārņemšana instrumenta nosacījumiem;
32. "Tranzīta nolīgums" ir 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstītais Starptautiskais Gaisa satiksmes tranzīta nolīgums; un

33. "lietošanas maksa" ir maksa, kuru gaisa pārvadātājam ir noteikusi kompetentā iestāde, vai arī šī iestāde šādu maksu ir atļāvusi par to, ka gaisa kuģi, to apkalpes, pasažieri, krava un pasts izmanto objektus un pakalpojumus, kas saistīti ar aeronavigāciju (tostarp arī pārlidojumu gadījumā), gaisa satiksmes vadību, lidostu un aviācijas drošību.

3. PANTS

NOLĪGUMA ĪSTENOŠANA

1. Puses veic visus atbilstīgos vispārējos vai atsevišķos pasākumus, lai nodrošinātu no šā nolīguma izrietošo pienākumu izpildi, un atturas no jebkuriem pasākumiem, kas varētu apdraudēt šā nolīguma mērķu sasniegšanu.
2. Iepriekš minēto pasākumu īstenošana neskar jebkuras Puses tiesības un pienākumus, kas izriet no to dalības starptautiskās organizācijās un/vai starptautiskos nolīgumos, jo īpaši Konvencijā un Tranzīta nolīgumā.
3. Puses, piemērojot šā panta 1. punkta principus:
 - a) šā nolīguma darbības jomā atceļ visus vienpusējos administratīvos, tehniskos un citus pasākumus, kas var būt netieši ierobežojoši un kam var būt diskriminējoša ietekme uz gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu atbilstīgi šim nolīgumam, un
 - b) šā nolīguma darbības jomā atturas no tādu administratīvu, tehnisku vai leģislatīvu pasākumu īstenošanas, kuriem pakalpojumu sniegšanā atbilstīgi šim nolīgumam var būt diskriminējoša ietekme, vērsta pret otras Puses valstspiederīgajiem, sabiedrībām vai uzņēmumiem.

4. PANTS

NEDISKRIMINĀCIJAS PRINCIPS

Šā nolīguma darbības jomā un neskarot tajā ietvertos īpašos noteikumus, ir aizliegta jebkura ar valstspiederību saistīta diskriminācija.

II SADAĻA

SADARBĪBA REGULĒJUMA JOMĀ

5. PANTS

REGULATĪVĀS SADARBĪBAS VISPĀRĒJIE PRINCIPI

1. Puses, izmantojot visus iespējamus līdzekļus, sadarbojas, lai nodrošinātu šā nolīguma I pielikumā minētajos Eiropas Savienības tiesību aktos noteikto prasību un standartu pakāpenisku iekļaušanu Ukrainas tiesību aktos un to, lai Ukraina šos noteikumus īstenotu, ar šādiem pasākumiem:

- a) periodiskām apspriedēm – šā nolīguma 29. panta ("Apvienotā komiteja") minētajā Apvienotajā komitejā – par šā panta 1. punktā minēto ES tiesību aktu interpretāciju saistībā ar aviācijas drošumu un drošību, gaisa satiksmes pārvaldību, vides aizsardzību, piekļuvi tirgum un saistītiem jautājumiem, sociālajiem jautājumiem, patērētāju aizsardzību un citām jomām, uz kurām attiecas šis nolīgums;
 - b) sniegtot attiecīgu palīdzību konkrētās jomās, ko identificējušas Puses;
 - c) apspriedēm un informācijas apmaiņu par jauniem tiesību aktiem saskaņā ar šā nolīguma 15. pantu ("Jauni tiesību akti").
- 2. Ukraina pieņems pasākumus, kas vajadzīgi, lai Ukrainas tiesību sistēmā pārņemtu un īstenotu prasības un standartus, kas paredzēti šā nolīguma I pielikumā uzskaitītajos Eiropas Savienības tiesību aktos, atbilstīgi pārejas pasākumiem, kas precizēti šā nolīguma 33. pantā ("Pārejas pasākumi") un saistītajā III pielikumā.
 - 3. Puses nekavējoties – ar šā nolīguma 29. pantā ("Apvienotā komiteja") minētās Apvienotās komitejas starpniecību – paziņo viena otrai, kuras to attiecīgās iestādes atbild par drošuma uzraudzību, lidojumderīgumu, gaisa pārvadātāju licencēšanu, lidostu jautājumiem, aviācijas drošību, gaisa satiksmes pārvaldību, nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu, aeronavigācijas un lidostu maksājumu noteikšanu.

6. PANTS

ATBILSTĪBA NORMATĪVO AKTU PRASĪBĀM

- 1. Ielidojot vai atrodoties vienas Puses teritorijā, vai izlidojot no tās, otras Puses gaisa pārvadātāji ievēro minētajā teritorijā piemērojamos normatīvos aktus par gaisa pārvadājumos iesaistītu gaisa kuģu uzņemšanu tās teritorijā vai izlidošanu no tās, vai gaisa kuģu ekspluatāciju un navigāciju.
- 2. Ielidojot vai atrodoties vienas Puses teritorijā, vai izlidojot no tās, attiecībā uz otras Puses pasažieriem, apkalpi vai kravu ievēro minētajā teritorijā piemērojamos normatīvos aktus par gaisa kuģu pasažieru, apkalpes vai kravas uzņemšanu tās teritorijā vai aizceļošanu no tās (tostarp noteikumus par ieceļošanu, formalitāšu kārtošanu, imigrāciju, pasēm, muitu un karantīnu vai – pasta sūtījumu gadījumā – pasta noteikumus).

7. PANTS

AVIĀCIJAS DROŠUMS

1. Ievērojot šā nolīguma III pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses rīkojas atbilstīgi saviem attiecīgajiem tiesību aktiem par prasībām un standartiem saistībā ar aviācijas drošumu, kas minēti šā nolīguma I pielikumā C daļā, saskaņā ar turpmāk minētajiem nosacījumiem.
2. Ukraina, vienlaikus turpinot pildīt savas funkcijas un uzdevumus kā projektētāja, izgatavotāja, reģistrācijas un ekspluatanta valsts, kā paredzēts Konvencijā, saskaņā ar šā nolīguma III pielikumā izklāstītajiem pārejas noteikumiem pārņem savos tiesību aktos un faktiski īsteno šā panta 1. punktā minētās prasības un standartus.
3. Puses sadarbojas, lai nodrošinātu, ka Ukraina efektīvi īsteno tiesību aktus, ko tā pieņēmusi nolūkā pārņemt prasības un standartus, kas minēti šā panta 1. punktā. Šajā nolūkā Ukraina iesaistās *EASA* darbā kā novērotāja no dienas, kad stājas spēkā šis nolīgums, ka noteikts šā nolīguma VI pielikumā.
4. Lai nodrošinātu saskaņoto pakalpojumu veikšanu atbilstīgi šā nolīguma 16. panta ("Tiesību piešķiršana") 1. punkta a), b), c) un d) apakšpunktam, katra Puse atzīst par derīgiem joprojām spēkā esošos lidojumderīguma sertifikātus, kvalifikācijas dokumentus un licences, ko izdevusi vai validējusi otra Puse, ar nosacījumu, ka šādu sertifikātu vai licenču prasības atbilst vismaz minimālajiem standartiem, kas var būt noteikti saskaņā ar Konvenciju.
5. Par to, vai ES dalībvalstis atzīst Ukrainas izdotos sertifikātus, kas minēti šā nolīguma IV pielikuma I iedaļā, lemj saskaņā ar šā nolīguma III pielikumā izklāstītajiem noteikumiem.
6. Puses sadarbojas, lai panāktu sertifikācijas sistēmu konverģenci sākotnējā lidojumderīguma un lidojumderīguma uzturēšanas jomās.
7. Puses nodrošina, ka vienā Pusē reģistrētam gaisa kuģiem, par kuriem pastāv aizdomas, ka tie neatbilst starptautiskajiem aviācijas drošuma standartiem, kas noteikti saskaņā ar Konvenciju, un kuri nosēžas starptautiskajai gaisa satiksmei atvērtās lidostās otras Puses teritorijā, attiecīgās otras Puses kompetentās iestādes veic perona pārbaudi gaisa kuģī un ap gaisa kuģi, lai pārbaudītu gan gaisa kuģa un apkalpes dokumentu derīgumu, gan gaisa kuģa un tā aprīkojuma faktisko stāvokli.
8. Puses ar atbilstīgiem līdzekļiem apmainās ar informāciju, tostarp arī ar informāciju par visiem konstatējumiem, kas izdarīti saskaņā ar šā panta 7. punktu veiktajās perona pārbaudēs.

9. Kompetentās iestādes jebkurā laikā var pieprasīt apspriešanos ar otras Puses kompetentajām iestādēm par drošuma standartiem, kurus ievēro otra Puse, tostarp arī citās jomās, ne tikai tajās, uz kurām attiecas šā nolīguma I pielikumā minētie tiesību akti, vai par perona pārbaudēs izdarītajiem konstatējumiem. Šādas apspriešanās notiek trīsdesmit (30) dienās pēc minētā pieprasījuma iesniegšanas.
10. Šajā nolīgumā nekas nav skaidrojams tā, lai ierobežotu Puses pilnvaras veikt visus vajadzīgos un tūlītējos pasākumus gadījumos, kad tā konstatē, ka gaisa kuģis, produkts vai operācija var:
 - a) neatbilst obligātajiem standartiem, kas noteikti atbilstīgi Konvencijai, vai prasībām un standartiem, kas minēti šā nolīguma I pielikumā C daļā, atkarībā no tā, kurš no tiem ir piemērojams;
 - b) izraisīt nopietnas bažas – kuru pamatā ir šā panta 7. punktā minētā pārbaude –, ka gaisa kuģis vai gaisa kuģa ekspluatācija neatbilst obligātajiem standartiem, kas noteikti atbilstīgi Konvencijai, vai prasībām un standartiem, kas minēti šā nolīguma I pielikumā C daļā, atkarībā no tā, kurš no tiem ir piemērojams; vai
 - c) izraisa nopietnas bažas, ka netiek efektīvi uzturēti un izpildīti obligātie standarti, kas noteikti atbilstīgi Konvencijai, vai prasības un standarti, kas minēti šā nolīguma I pielikumā C daļā, atkarībā no tā, kurš no tiem ir piemērojams.
11. Ja viena Puse rīkojas atbilstīgi šā panta 10. punktam, tā savlaicīgi informē otras Puses kompetentās iestādes par šādas rīcības uzsākšanu, paskaidrojot šādas rīcības iemeslus.
12. Ja pasākumi, kas tiek veikti, piemērojot šā panta 10. punktu, netiek pārtraukti, pat ja pamatojuma to veikšanai vairs nav, jebkura no Pusēm var vērsties ar šo jautājumu Apvienotajā komitejā.
13. Attiecīgā Puse pārējām Pusēm nekavējoties dara zināmus visus grozījumus valsts tiesību aktos, kas attiecas uz Ukrainas kompetento iestāžu vai jebkuras ES dalībvalsts kompetentās iestādes statusu.

8. PANTS

AVIĀCIJAS DROŠĪBA

1. Ukraina – saskaņā ar šā nolīguma III pielikumā izklāstītajiem pārejas noteikumiem – savos tiesību aktos pārņem un efektīvi īsteno noteikumus, kas iekļauti *ECAC* (Eiropas Civilās aviācijas konferences) dokumenta Nr. 30 II daļā. Saistībā ar šā nolīguma 33. panta ("Pārejas pasākumi") 2. punktā paredzētajiem novērtējumiem Eiropas Komisijas inspektori var kā novērotāji piedalīties Ukrainas kompetento iestāžu veiktajās inspekcijās lidostās, kas atrodas Ukrainas teritorijā, saskaņā ar mehānismu, par kuru vienojušās abas Puses. Šis nolīgums neskar Ukrainas un ES dalībvalstu tiesības un pienākumus atbilstoši Konvencijas 17. pielikumam.
2. Drošuma garantēšana civilajiem gaisa kuģiem, to pasažieriem un apkalpei ir svarīgs priekšnosacījums starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, tāpēc Puses atkārtoti apliecina to savstarpējās saistības rūpēties par civilās aviācijas drošību pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem un jo īpaši to saistības saskaņā ar Konvenciju, Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kas parakstīta Tokijā 1963. gada 14. septembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, kas parakstīta Hāgā 1970. gada 16. decembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kas parakstīta Monreālā 1971. gada 23. septembrī, Protokolu par cīņu pret nelikumīgām darbībām lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīts Monreālā 1988. gada 24. februārī, un Konvenciju par plastikas sprāgstvielu marķēšanu, lai veicinātu to atklāšanu, kas parakstīta Monreālā 1991. gada 1. martā, ciktāl abas Puses ir šo konvenciju, kā arī citu konvenciju un protokolu, kas saistīti ar civilās aviācijas drošību, dalībnieces.
3. Puses pēc pieprasījuma viena otrai sniedz visu nepieciešamo palīdzību, lai novērstu gaisa kuģu nelikumīgu sagrābšanu un citas nelikumīgas darbības, kas vērstas pret gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu, un jebkādos citus draudus civilās aviācijas drošībai.
4. Puses to savstarpējās attiecībās rīkojas saskaņā ar aviācijas drošības standartiem un saskaņā ar Konvencijas pielikumos ietvertu *ICAO* noteikto ieteicamo praksi, ciktāl tā ir piemērojama, tādā mērā, kādā šie drošības noteikumi Pusēm ir piemērojami. Abas Puses pieprasa, lai tajās reģistrētie gaisa kuģu ekspluatanti, uzņēmēji, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta vai pastāvīgā mītne atrodas to teritorijā, un lidostu

ekspluatanti to teritorijā darbotos saskaņā ar šiem aviācijas drošības noteikumiem.

5. Katra Puse nodrošina, ka tiek veikti efektīvi pasākumi tās teritorijā, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem, ieskaitot, bet neaprobežojoties ar pasažieru un to rokas bagāžas, reģistrētās bagāžas drošības kontroli un kravas un pasta drošības kontroli pirms iekāpšanas vai iekraušanas gaisa kuģī, kā arī lidojuma laikā patērējamo krājumu un lidostu krājumu drošības kontroli un piekļuves kontroli un personu, kas nav pasažieri, pārbaudi pirms ieiešanas ierobežotas iekļuves drošības zonās. Šos pasākumus pēc vajadzības pielāgo tā, lai ar tiem varētu novērst vājās vietas un apdraudējumus civilajā aviācijā. Katra Puse piekrīt, ka tās gaisa pārvadātājiem drīkst pieprasīt ievērot aviācijas drošības noteikumus, kas minēti šā panta 4. punktā un ko pieprasa otra Puse, ierodoties vai atrodoties otras Puses teritorijā vai izbraucot no minētās teritorijas.
6. Katra Puse pozitīvi apsver jebkuru otras Puses prasību pamatotu, īpašu drošības pasākumu veikšanai, lai novērstu konkrētus draudus. Izņemot gadījumus, kad tas pamatotu iemeslu dēļ nav iespējams ārkārtas situācijā, katra Puse iepriekš informē otru Pusi par visiem īpašajiem drošības pasākumiem, kurus paredzēts ieviest un kuri varētu radīt būtisku finansiālu vai operacionālu ietekmi uz gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kas tiek sniegti saskaņā ar šo nolīgumu. Katra Puse atbilstīgi šā nolīguma 29. pantam ("Apvienotā komiteja") var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai apspriestu šādus drošības pasākumus.
7. Ja notiek incidents, kas saistīts ar civila gaisa kuģa nelikumīgu sagrābšanu, vai pastāv šādi draudi, vai notiek citas nelikumīgas darbības pret šāda gaisa kuģa, tā pasažieru un apkalpes, lidostu vai aeronavigācijas iekārtu drošumu, Puses palīdz viena otrai, atvieglojot saziņu un veicot citus piemērotus pasākumus, lai ātri un droši novērstu šādu incidentu vai tā draudus.
8. Katra Puse veic visus pasākumus, ko tā uzskata par lietderīgiem, lai nodrošinātu, ka gaisa kuģis, kurš nelikumīgi sagrābts vai pret kuru veiktas citas nelikumīgas darbības un kurš atrodas uz zemes tās teritorijā, tiek aizturēts uz zemes, ja vien gaisa kuģa izlidošanas nepieciešamību nerada primārais pienākums aizsargāt cilvēku dzīvības. Ja vien tas ir lietderīgi, šādus pasākumus veic uz savstarpējas apspriešanās pamata.
9. Ja Pusei ir pietiekams pamats uzskatīt, ka otra Puse neievēro šajā pantā minētos aviācijas drošības noteikumus, šī Puse pieprasa tūlītējas konsultācijas ar otru Pusi.

10. Neskarot šā nolīguma 19. pantu ("Darbības vai tehniskās atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana, ierobežošana"), gadījumā, ja piecpadsmit (15) dienās no šādas prasības izteikšanas nav panākta apmierinoša vienošanās, tas ir pamats, lai aizturētu, atsauktu vai ierobežotu otras Puses viena vai vairāku gaisa pārvadātāju darbības atļauju vai paredzētu nosacījumus šādām atļaujām.
11. Ja to prasa tūlītēji un ārkārtas draudi, Puse drīkst veikt pagaidu pasākumus pirms piecpadsmit (15) dienu termiņa beigām.
12. Jebkāda rīcība saskaņā ar šā panta 10. vai 11. punktu tiek pārtraukta, kad otra Puse ir pilnībā izpildījusi šā panta noteikumus.

9. PANTS

GAISA SATIKSMES PĀRVALDĪBA

1. Ievērojot šā nolīguma III pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses rīkojas atbilstīgi saviem attiecīgajiem tiesību aktiem par prasībām un standartiem saistībā ar gaisa satiksmes pārvaldību, kas minēti šā nolīguma I pielikumā B daļā, saskaņā ar turpmāk minētajiem nosacījumiem.
2. Ukraina savos tiesību aktos pārņem un efektīvi īsteno prasības un standartus, kas minēti šā panta 1. punktā, saskaņā ar pārejas noteikumiem, kas noteikti šā nolīguma III pielikumā.
3. Puses sadarbojas gaisa satiksmes pārvaldības jomā, lai nodrošinātu, ka Ukraina efektīvi īsteno savus tiesību aktus, ko tā pieņēmusi nolūkā pārņemt šā panta 1. punktā minētās prasības un standartus, un lai Eiropas vienoto gaisa telpu paplašinātu, tajā iekļaujot Ukrainu, tā, ka tiktu pastiprināti pašreizējie drošuma standarti un vispārējā gaisa satiksmes operāciju efektivitāte Eiropā, optimizējot gaisa satiksmes vadības caurlaidspēju, maksimāli samazinot kavējumus un efektīvāk mijiedarbojoties ar vidi.
4. Šajā nolūkā Ukraina, sākot ar nolīguma spēkā stāšanās dienu, kā novērotāja iesaistās Vienotās gaisa telpas komitejas darbā, un Ukrainas kompetentās struktūras un/vai iestādes tiek asociētas, ievērojot nediskriminācijas principu, izmantojot attiecīgu koordināciju attiecībā uz *SESAR* saskaņā ar attiecīgajiem tiesību aktiem.
5. Apvienotā komiteja atbild par sadarbības pārraudzību un atvieglināšanu gaisa satiksmes pārvaldības jomā.
6. Lai atvieglinātu Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu piemērošanu:
 - a) Ukraina veic visus vajadzīgos pasākumus, lai savu gaisa satiksmes pārvaldības institucionālo struktūru pielāgotu Eiropas vienotajai gaisa telpai; un

b) Eiropas Savienība atvieglo Ukrainas dalību operatīvās darbībās tādās no Eiropas vienotās gaisa telpas izrietošās jomās kā aeronavigācijas pakalpojumi, gaisa telpas izmantošanas un savstarpējā izmantojamība.

7. Nolīgums neskar tiesības un pienākumus, ko Ukraina uzņēmusies atbilstoši Konvencijai, kā arī spēkā esošiem reģionāliem aeronavigācijas nolīgumiem, ko apstiprinājusi *ICAO* padome. Pēc šā nolīguma stāšanās spēkā ir jānodrošina jebkādu turpmāku reģionālu nolīgumu atbilstība tā noteikumiem.
8. Lai uzturētu augstu drošuma līmeni nolūkā maksimāli palielināt gaisa telpas kapacitāti un gaisa satiksmes pārvaldības efektivitāti, kā arī ievērojot šā nolīguma III pielikumā izklāstītos noteikumus, Ukraina savā atbildībā esošo gaisa telpu organizē atbilstoši ES prasībām attiecībā uz funkcionālo gaisa telpas bloku (*FAB*) izveidi, kā minēts šā nolīguma I pielikuma B daļā.

Puses sadarbojas, lai aplūkotu iespēju Ukrainas atbildībā esošo gaisa telpu integrēt funkcionālā gaisa telpas blokā (*FAB*) atbilstīgi ES tiesību aktiem un ņemot vērā šādas integrācijas funkcionālās priekšrocības.

9. Par to, vai ES dalībvalstis atzīst attiecīgos Ukrainas izdotos sertifikātus, kas minēti šā nolīguma IV pielikuma 2. iedaļā, lemj saskaņā ar šā nolīguma III pielikumā izklāstītajiem noteikumiem.

10. PANTS

VIDE

1. Puses atzīst, cik liela nozīme aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā ir vides aizsardzībai. Puses apstiprina, ka nolūkā samazināt civilās aviācijas ietekmi uz vidi ir nepieciešama efektīva rīcība vispasaules, reģionālā, nacionālā un/vai vietējā mērogā.
2. Ievērojot šā nolīguma III pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses rīkojas atbilstīgi saviem attiecīgajiem tiesību aktiem par prasībām un standartiem saistībā ar vidi, kas minēti šā nolīguma I pielikumā D daļā, saskaņā ar turpmāk minētajiem nosacījumiem.
3. Ukraina savos tiesību aktos pārņem un efektīvi īsteno prasības un standartus, kas minēti šā panta 2. punktā, saskaņā ar pārejas noteikumiem, kas noteikti šā nolīguma III pielikumā.
4. Puses sadarbojas, lai nodrošinātu, ka Ukraina efektīvi īsteno tiesību aktus, ko tā pieņēmusi nolūkā pārņemt prasības un standartus, kas minēti šā panta 2. punktā, vienlaikus atzīstot, cik svarīgi ir sadarbīties, un iekļaujoties daudzpusēju apspriežu satvarā, lai ņemtu vērā aviācijas ietekmi uz vidi un gādātu par to, lai visi šīs ietekmes mazināšanas pasākumi pilnībā atbilstu nolīguma mērķiem.

5. Neviens šā nolīguma noteikums nav skaidrojams tā, ka tiktu ierobežotas kādas Puses kompetento iestāžu pilnvaras veikt visus atbilstošos pasākumus, lai novērstu vai citādi risinātu gaisa transporta ietekmi uz vidi, ar nosacījumu, ka šie pasākumi tiek piemēroti neatkarīgi no valstspiederības un ka tie nav pretrunā starptautiskajos tiesību aktos paredzētajām Pušu tiesībām un pienākumiem.

11. PANTS

PATĒRĒTĀJU AIZSARDZĪBA

1. Ievērojot šā nolīguma III pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses rīkojas atbilstīgi saviem attiecīgajiem tiesību aktiem par prasībām un standartiem saistībā ar patērētāju aizsardzību, kas minēti šā nolīguma I pielikumā F daļā.
2. Ukraina savos tiesību aktos pārņem un efektīvi īsteno prasības un standartus, kas minēti šā panta 1. punktā, saskaņā ar pārejas pasākumiem, kas noteikti šā nolīguma III pielikumā.
3. Puses sadarbojas, lai nodrošinātu, ka Ukraina efektīvi īsteno tiesību aktus, ko tā pieņēmusi nolūkā pārņemt prasības un standartus, kas minēti šā panta 1. punktā.
4. Puses sadarbojas, arī lai nodrošinātu to patērētāju tiesību aizsardzību, kas izriet no šā nolīguma.

12. PANTS

RŪPNIECISKĀ SADARBĪBA

1. Puses cenšas pastiprināt rūpniecisko sadarbību, it sevišķi ar šādiem līdzekļiem:
- i) veidojot uzņēmējdarbības attiecības starp abu pušu aviācijas nozares ražotājiem;
 - ii) atbalstot un izvēršot tādus kopprojektus, kuru mērķis ir gaisa transporta nozares, tostarp tās infrastruktūras, ilgtspējīga attīstība;
 - iii) izvēršot tehnisko sadarbību ES standartu īstenošanai;
 - iv) sekmējot aviācijas nozares ražotāju un projektētāju iespējas, un
 - v) sekmējot investīcijas šā nolīguma darbības jomā.

2. Šis nolīgums neskar Ukrainā spēkā esošos tehniskos un rūpnieciskos standartus, kuri noteikti gaisa kuģu un to sastāvdaļu ražošanai, uz ko šā nolīguma I pielikums neattiecas.

3. Apvienotā komiteja šo rūpniecisko sadarbību pārrauga un vienkāršo.

13. PANTS

DATORIZĒTAS REZERVĒŠANAS SISTĒMAS

1. Ievērojot šā nolīguma III pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses rīkojas atbilstīgi saviem attiecīgajiem tiesību aktiem par prasībām un standartiem saistībā ar datorizētām rezervēšanas sistēmām, kas minēti šā nolīguma I pielikumā G daļā. Puses nodrošina, lai ar vienas Puses datorizētām rezervēšanas sistēmām būtu iespējams brīvi piekļūt otras Puses tirgum.

2. Ukraina savos tiesību aktos pārņem un efektīvi īsteno prasības un standartus, kas minēti šā panta 1. punktā, saskaņā ar pārejas noteikumiem, kas noteikti šā nolīguma III pielikumā.

3. Puses sadarbojas, lai nodrošinātu, ka Ukraina īsteno tiesību aktus, ko tā pieņēmusi nolūkā pārņemt prasības un standartus, kas minēti šā panta 1. punktā.

14. PANTS

SOCIĀLIE ASPEKTI

1. Ievērojot šā nolīguma III pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses rīkojas atbilstīgi saviem attiecīgajiem tiesību aktiem par prasībām un standartiem saistībā ar sociālajiem aspektiem, kas minēti šā nolīguma I pielikumā E daļā.

2. Ukraina pieņem pasākumus, kas vajadzīgi, lai savos tiesību aktos pārņemtu un efektīvi īstenotu prasības un standartus, kas minēti šā panta 1. punktā, saskaņā ar pārejas noteikumiem, kas noteikti šā nolīguma III pielikumā.

3. Puses sadarbojas, lai nodrošinātu, ka Ukraina īsteno tiesību aktus, ko tā pieņēmusi nolūkā pārņemt prasības un standartus, kas minēti šā panta 1. punktā.

15. PANTS

JAUNI TIESĪBU AKTI

1. Šis nolīgums neskar Pušu tiesības saskaņā ar nediskriminācijas principu un šā panta un šā nolīguma 4. panta ("Nediskriminācijas princips") noteikumiem vienpusēji pieņemt jaunus tiesību aktus vai grozīt spēkā esošos tiesību aktus gaisa transporta jomā vai ar to saistītā jomā, kas minēti šā nolīguma I pielikumā.

2. Ja viena Puse apsver iespēju pieņemt jaunus tiesību aktus šā nolīguma darbības jomā vai kādu grozījumu savos tiesību aktos, tā par to informē otru Pusi. Pēc jebkuras Puses lūguma Apvienotā komiteja divu mēnešu laikā pēc tam rīko viedokļu apmaiņu par to, vai šādi jauni tiesību akti vai grozījumi ietekmē šā nolīguma pareizu darbību.

3. Apvienotā komiteja:

- (a) pieņem lēmumu, ar kuru pārskata šā nolīguma I pielikumu tā, lai tajā vajadzības gadījumā, pamatojoties uz savstarpības principu, iekļautu attiecīgo jauno tiesību aktu vai grozījumu; vai
- (b) pieņem lēmumu par to, ka attiecīgais jaunais tiesību akts vai grozījums ir uzskatāms par atbilstīgu šim nolīgumam; vai
- (c) ierosina jebkādus citus pasākumus, kas pieņemami saprātīgā termiņā, lai nodrošinātu šā nolīguma pareizu darbību.

III SADAĻA

EKONOMISKIE NOTEIKUMI

16. PANTS

TIESĪBU PIEŠKIRŠANA

1. Katra Puse piešķir otrai Pusei – saskaņā ar šā nolīguma II un III pielikumu – šādas tiesības veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus, ko īsteno otras Puses gaisa pārvadātāji:

- a) tiesības lidot pāri tās teritorijai bez nosēšanās;
- b) tiesības nolaisties tās teritorijā nolūkos, kas nav pasažieru, bagāžas, kravu un/vai pasta sūtījumu uzņemšana gaisa transportā vai izkāpšana/izkraušana no tā (nolūki, kas nav saistīti ar satiksmi);
- c) veicot saskaņoto pakalpojumu konkrētā maršrutā, tiesības nolaisties tās teritorijā pasažieru, bagāžas, kravu un/vai pasta sūtījumu uzņemšanai gaisa transportā vai izkāpšanai/izkraušanai no tā starptautiskajā satiksmē, atsevišķi vai kopā; un
- d) citas šajā nolīgumā norādītās tiesības.

2. Nevienš šā nolīguma nosacījums nepiešķir Ukrainas gaisa pārvadātājiem tiesības jebkuras ES dalībvalsts teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravas un/vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts tās dalībvalsts teritorijā, lai pārvadātu tos par atlīdzību.

17. PANTS

DARBĪBAS UN TEHNISKĀ ATĻAUJA

Saņemot vienas Puses gaisa pārvadātāja darbības vai tehniskās atļaujas pieteikumu, kurš iesniegt tādā veidā un kārtībā, kāds noteikts darbības un tehniskajām atļaujām, otras Puses kompetentās iestādes bet liekas procesuālas kavēšanās piešķir attiecīgās atļaujas ar nosacījumu, ka:

- a) – attiecībā uz Ukrainas gaisa pārvadātāju –
 - gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas Ukrainā, un tam ir derīga darbības licence saskaņā ar piemērojamiem Ukrainas tiesību aktiem; un
 - gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli īsteno un uztur Ukraina, un ir precīzi norādīta attiecīgā kompetentā iestāde, un, un
 - ja vien šā nolīguma 20. pantā ("Investīcijas gaisa pārvadājumu uzņēmumos") nav norādīts citādi, gaisa pārvadātājs ir Ukrainas un/vai tās valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma īpašumtiesībām, un faktiskā kontrolē;
- b) – attiecībā uz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju –
 - gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas kādas ES dalībvalsts teritorijā, kur tiek piemēroti ES Līgumi, un tam ir derīga darbības licence saskaņā ar piemērojamajiem Eiropas Savienības tiesību aktiem, un, un
 - gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli īsteno un uztur dalībvalsts, kas ir atbildīga par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, un ir precīzi norādīta attiecīgā kompetentā iestāde, un
 - ja vien šā nolīguma 20. pantā ("Investīcijas gaisa pārvadājumu uzņēmumos") nav norādīts citādi, gaisa pārvadātājs ir ES dalībvalstu un/vai to valstspiederīgo, vai V pielikumā minēto citu valstu un/vai to valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma īpašumtiesībām, un faktiskā kontrolē;
- c) gaisa pārvadātājs ir izpildījis šā nolīguma 6. pantā ("Atbilstība normatīvo aktu prasībām") minēto normatīvo aktu prasības, un un
- d) tiek uzturēti un izpildīti noteikumi, kas izklāstīti šā nolīguma 7. pantā ("Aviācijas drošums") un 8. pantā ("Aviācijas drošība").

18. PANTS

NORMATĪVO KONSTATĒJUMU SAVSTARPĒJA ATZĪŠANA ATTIECĪBĀ UZ GAISA PĀRVADĀTĀJA FINANSIĀLAJĀM SPĒJĀM UN VALSTSPIEDERĪBU

1. No vienas Puses gaisa pārvadātāja saņemot darbības vai tehniskās atļaujas pieteikumu, otras Puses kompetentās iestādes atzīst visus finansiālo spēju un/vai valstspiederības konstatējumus, ko par attiecīgo gaisa pārvadātāju sagatavojušas pirmās Puses kompetentās iestādes, tā, it kā šādus konstatējumus būtu sagatavojušas pašas otrās Puses kompetentās iestādes, un neveicot šo jautājumu papildu izmeklēšanu, izņemot šē turpmāk norādītos gadījumus.

2. Ja pēc darbības vai tehniskās atļaujas pieteikuma saņemšanas no gaisa pārvadātāja vai pēc šādas darbības vai tehniskās atļaujas piešķiršanas saņēmējas Puses kompetentajām iestādēm ir konkrēts iemesls bažām par to, ka, neraugoties uz otras Puses kompetento iestāžu sagatavoto konstatējumu, nav izpildīti šā nolīguma 17. pantā ("Darbības un tehniskā atļauja") izklāstītie nosacījumi attiecīgo darbības vai tehnisko atļauju piešķiršanai, saņēmējas Puses kompetentās iestādes nekavējoties informē otras Puses kompetentās iestādes, pienācīgi pamatojot savu šaubu iemeslus. Šādā gadījumā jebkura Puse var lūgt apspriešanos, tostarp ar attiecīgo kompetento iestāžu pārstāvjiem, un/vai papildu informāciju saistībā ar šo jautājumu, un uz šādiem pieprasījumiem jāatbild iespējami drīz. Ja jautājumu neizdodas atrisināt, jebkura Puse var iesniegt jautājumu izskatīšanai Apvienotajā komitejā, kas izveidota saskaņā ar šā nolīguma 29. pantu ("Apvienotā komiteja").

19. PANTS

DARBĪBAS VAI TEHNISKĀS ATĻAUJAS ATTEIKŠANA, ATSAUKŠANA, APTURĒŠANA VAI IEROBEŽOŠANA

1. Jebkuras Puses kompetentās iestādes var atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot darbības vai tehniskās atļaujas vai citādi apturēt vai ierobežot otras Puses gaisa pārvadātāja darbību gadījumos, ja:

a) attiecībā uz Ukrainas gaisa pārvadātāju –

- gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta neatrodas Ukrainā un tam nav derīgas darbības licences saskaņā ar piemērojamiem Ukrainas tiesību aktiem, vai
- gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli neīsteno vai neuztur Ukraina, un nav precīzi norādīta attiecīgā kompetentā iestāde, vai
- ja vien šā nolīguma 20. pantā ("Investīcijas gaisa pārvadājumu uzņēmumos") nav norādīts citādi, gaisa pārvadātājs nav Ukrainas un/vai tās valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma īpašumtiesībām, vai faktiskā kontrolē;

b) attiecībā uz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju –

- gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta neatrodas dalībvalsts teritorijā, kur tiek piemēroti ES Līgumi, un tam nav derīgas darbības licences saskaņā ar piemērojamajiem Eiropas Savienības tiesību aktiem; vai
- gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli neīsteno vai neuztur ES dalībvalsts, kas ir atbildīga par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izdošanu, vai nav precīzi norādīta attiecīgā kompetentā iestāde, vai vai
- ja vien šā nolīguma 20. pantā ("Investīcijas gaisa pārvadājumu uzņēmumos") nav norādīts citādi, gaisa pārvadātājs nav ES dalībvalstu un/vai to valstspiederīgo, vai V pielikumā minēto citu valstu un/vai to valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma īpašumtiesībām, vai faktiskā kontrolē;

c) gaisa pārvadātājs nav izpildījis šā nolīguma 6. pantā ("Atbilstība normatīvo aktu prasībām") minēto normatīvo aktu prasības; vai

d) netiek uzturēti vai izpildīti noteikumi, kas izklāstīti šā nolīguma 7. pantā ("Aviācijas drošums") un 8. pantā ("Aviācijas drošība"); vai

e) Puse saskaņā ar šā nolīguma 26. panta ("Konkurences vide") 5. punktu ir konstatējusi, ka nav izpildīti nosacījumi par konkurences vidi.

2. Ja vien tūlītēja rīcība nav būtiski svarīga, lai novērstu turpmāku neatbilstību šā panta 1. punkta c) vai d) apakšpunktam, šajā pantā noteiktās tiesības īsteno tikai pēc apspriešanās ar otras Puses kompetentajām iestādēm.

3. Neviena Puse neizmanto šajā pantā noteiktās tiesības atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot darbības vai tehniskās atļaujas kādam gaisa pārvadātājam, pamatojoties uz to, ka minētais gaisa pārvadātājs ir vienas *ECAA* nolīguma Puses vai vairāku *ECAA* nolīguma Pušu vai to valstspiederīgo īpašumā un/vai faktiskā kontrolē, ar nosacījumu, ka šāda *ECAA* nolīguma Puse vai Puses piemēro savstarpējības principu un *ECAA* nolīguma nosacījumus un noteikumus.

20. PANTS

INVESTĪCIJAS GAISA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMOS

1. Neskarot šā nolīguma 17. pantu ("Darbības un tehniskā atļauja") un 19. pantu ("Darbības vai tehniskās atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana"), Ukrainas gaisa pārvadātāja atrašanos ES dalībvalstu un/vai to valstspiederīgo īpašumā ar vairākuma īpašumtiesībām vai faktiskā kontrolē vai Eiropas Savienības gaisa pārvadātāja atrašanos Ukrainas un/vai tās valstspiederīgo īpašumā ar vairākuma īpašumtiesībām vai faktiskā kontrolē atļauj ar iepriekšēju lēmumu, kuru pieņēmusi Apvienotā komiteja, kas izveidota saskaņā ar šā nolīguma 29. pantu ("Apvienotā komiteja").

2. Minētajā lēmumā norāda nosacījumus, kas saistīti ar saskaņotajiem pakalpojumiem atbilstīgi šim nolīgumam un ar pakalpojumiem starp trešām valstīm un Pusēm. Šā nolīguma 29. panta ("Apvienotā komiteja") 8. punkta noteikumi šāda veida lēmumiem nav piemērojami.

21. PANTS

KVANTITATĪVO IEROBEŽOJUMU ATCELŠANA

1. Neskarot labvēlīgākus noteikumus spēkā esošajos nolīgumos, kā arī šā nolīguma darbības jomā Puses atceļ kvantitatīvus ierobežojumus un pasākumus ar līdzvērtīgu ietekmi attiecībā uz iekārtu, izejvielu un materiālu, rezerves daļu un citu ierīču pārvešanu, ja tās ir vajadzīgas, lai gaisa pārvadātājs varētu turpināt sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar šajā nolīgumā paredzētajiem nosacījumiem.

2. Šā panta 1. punktā minētais pienākums neliedz Pusēm aizliegt šādus pārvedumus vai tiem piemērot ierobežojumus, pamatojoties uz sabiedriskās kārtības vai valsts drošības, cilvēku un dzīvnieku dzīvības un veselības vai augu aizsardzības, vai intelektuāla, rūpnieciska un komerciāla īpašuma aizsardzības apsvērumiem. Šādus aizliegumus vai ierobežojumus tomēr nedrīkst piemērot kā patvaļīgas diskriminācijas vai slēptas ierobežošanas līdzekļus tirdzniecībā starp Pusēm.

22. PANTS

KOMERCIĀLĀS IESPĒJAS

Darījumu veikšana

1. Puses ir vienisprātis, ka šķēršļi komercpārvadātāju darījumiem mazina ieguvumus, kas jāpanāk ar šo nolīgumu. Tādēļ Puses vienojas efektīvi un savstarpēji sadarboties, lai likvidētu šķēršļus abu Pušu komercpārvadātāju darījumiem, ja šādi šķēršļi var kavēt komercdarbību, radīt konkurences traucējumus vai kavēt līdzvērtīgu konkurences apstākļu izveidošanu.

2. Apvienotā komiteja, kas izveidota saskaņā ar šā nolīguma 29. pantu ("Apvienotā komiteja"), izstrādā sadarbības procesu saistībā ar darījumu veikšanu un komerciālajām iespējām; pārrauga progresu, efektīvi novēršot šķēršļus komercpārvadātāju darījumiem, un regulāri pārskata attīstību, tostarp vajadzības gadījumā attiecībā uz tiesību aktu un normatīviem grozījumiem. Saskaņā ar šā nolīguma 29. pantu ("Apvienotā komiteja") Puse var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai risinātu ar šā panta piemērošanu saistītus jautājumus.

Gaisa pārvadātāja pārstāvji

3. Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības izveidot birojus otras Puses teritorijā, lai reklamētu un pārdotu gaisa pārvadājumu pakalpojumus un saistītas darbības, tostarp tiesības pārdot un izsniegt jebkādu biļeti un/vai gaisa pārvadājumu pavadzīmi, gan savas, gan citu pārvadātāju biļetes un/vai gaisa pārvadājumu pavadzīmes.

4. Katras Puses gaisa pārvadātāji ir tiesīgi saskaņā ar otras Puses normatīvajiem aktiem par ieceļošanu, uzturēšanos un strādāšanu ievest un uzturēt otras Puses teritorijā vadības, pārdošanas, tehnisko, darbības un citu speciālistu personālu, kas ir nepieciešams, lai atbalstītu gaisa pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu. Šīs prasības attiecībā uz darbiniekiem pēc gaisa pārvadātāju izvēles var apmierināt ar savu personālu vai izmantojot jebkuras citas organizācijas, uzņēmuma vai gaisa pārvadātāja pakalpojumus, kas darbojas otras Puses teritorijā un ir pilnvarots veikt šādus pakalpojumus attiecīgās Puses teritorijā. Vajadzības gadījumā, ievērojot attiecīgos spēkā esošos normatīvos aktus, abas Puses atvieglo un paātrina darba atļauju piešķiršanu darbiniekiem, kuri saskaņā ar šo punktu strādā biros, arī tiem, kuri veic dažus īslaicīgus pienākumus ne ilgāk par deviņdesmit (90) dienām.

Apkalpošana uz zemes

5. Ievērojot šā nolīguma III pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus:

a) neskarot šā punkta b) apakšpunktu, katram gaisa pārvadātājam saistībā ar apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem otras Puses teritorijā ir:

i) tiesības nodrošināt pašam savus apkalpošanas uz zemes pakalpojumus ("pašpakalpojumus") vai – pēc paša izvēles;

ii) tiesības izvēlēties starp konkurējošiem piegādātājiem, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus kopumā vai daļēji, ja šādiem piegādātājiem ir atļauta piekļuve tirgum, pamatojoties uz katras Puses normatīvajiem aktiem, un ja šādi piegādātāji tirgū ir pārstāvēti;

b) šādām apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kategorijām, t. i., bagāžas apkalpošana, perona apkalpošana, degvielas un eļļas apkalpošana, kravu un pasta sūtījumu apkalpošana attiecībā uz kravu un pasta sūtījumu fizisku pārvietošanu starp termināli un gaisa kuģi, uz šā punkta a) apakšpunkta i) un ii) punktā paredzētajām tiesībām var attiekties ierobežojumi saskaņā ar otras Puses teritorijā piemērojamiem normatīvajiem aktiem. Gadījumos, kad šādi ierobežojumi aizliedz pašpakalpojumus un kad nav faktiskas konkurences starp piegādātājiem, kas nodrošina apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, visiem šiem pakalpojumiem uz vienlīdzīgiem un nediskriminējošiem pamatiem jābūt pieejamiem visiem gaisa pārvadātājiem;

c) ikvienam katras Puses apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējam, neatkarīgi no tā, vai tas ir gaisa pārvadātājs, vai ne, ir tiesības otras Puses teritorijā sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus Pušu gaisa pārvadātājiem, kas izmanto to pašu lidostu, ja tas ir atļauts un atbilst attiecīgajiem normatīvajiem aktiem.

Laika nišu piešķiršana lidostās

6. Pieejamo laika nišu piešķiršanai lidostās, kas atrodas Pušu teritorijās, ir jānotiek neatkarīgā, pārredzamā, nediskriminējošā veidā un savlaicīgi.

Pārdošana, vietējie izdevumi un naudas līdzekļu pārskaitījumi

7. Ikviens katras Puses gaisa pārvadātājs drīkst iesaistīties gaisa pārvadājumu un saistīto pakalpojumu pārdošanā otras Puses teritorijā tieši un/vai pēc gaisa pārvadātāja izvēles ar tā pārdošanas aģentu vai citu gaisa pārvadātāja izraudzītu starpnieku, citu gaisa pārvadātāju palīdzību vai internetā. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības pārdot šādus pārvadājumus un saistītus pakalpojumus, un ikviena persona drīkst brīvi pirkt šādus pārvadājumus un pakalpojumus šīs teritorijas valūtā vai brīvi konvertējamās valūtās saskaņā ar vietējiem tiesību aktiem valūtu jomā.

8. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības konvertēt brīvi konvertējamās valūtās un pārvest vietējos ienākumus no otras Puses teritorijas uz savas valsts teritoriju vai uz paša izraudzītu valsti vai valstīm saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem. Konvertācija un pārvedumi ir jāatļauj tūlīt, bez ierobežojumiem vai aplikšanas ar attiecīgajiem nodokļiem pēc oficiālā valūtas maiņas kursa, kas ir piemērojams tekošajiem darījumiem un pārvedumiem dienā, kad pārvadātājs iesniedz sākotnējo pārveduma pieteikumu.

9. Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir atļauts maksāt par vietējiem izdevumiem, tostarp par degvielas pirkšanu, otras Puses teritorijā nacionālā valūtā. Pēc to izvēles katras Puses gaisa pārvadātāji drīkst maksāt par šādiem izdevumiem otras Puses teritorijā brīvi konvertējamās valūtās saskaņā ar vietējiem tiesību aktiem valūtu jomā.

Vienošanās par sadarbību

10. Veicot vai piedāvājot pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, ikviens katras Puses gaisa pārvadātājs var slēgt sadarbīgas tirgdarbības līgumus, piemēram, vienošanās par vietu rezervāciju vai kodu koplietošanu, ar:

a) jebkuru Pušu gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem; un

b) jebkuru trešas valsts gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem; un

c) jebkuru virszemes (sauszemes vai jūras) pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju

ar nosacījumu, ka: i) apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir attiecīgās pilnvaras un ii) līgumpārvadātājiem ir attiecīgā atļauja veikt pārvadājumus noteiktajā maršrutā atbilstīgi attiecīgajiem divpusējiem noteikumiem, un iii) vienošanās atbilst prasībām attiecībā uz drošumu un konkurenci, kas parasti tiek piemērotas šādiem pasākumiem. Attiecībā uz pārdošanā piedāvātajiem pasažieru pārvadājumiem, kuros ietverta kodu koplietošana, pārdošanas vietā vai jebkurā gadījumā pie reģistrācijas vai iekāpšanas laikā, ja attiecīgā savienotā lidojuma gadījumā reģistrācija nav vajadzīga, pircēju informē par to, kuri pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji darbosies katrā pakalpojuma sektorā.

Intermodālie pārvadājumi

11. Saistībā ar pasažieru pārvadājumiem uz virszemes transporta pakalpojumu sniedzējiem neattiecas normatīvie akti, kas reglamentē gaisa pārvadājumu pakalpojumus, pamatojoties vienīgi uz to, ka šo virszemes transportu piedāvā gaisa pārvadātājs, izmantojot savu nosaukumu. Virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji drīkst izlemt, vai slēgt vienošanos par sadarbību. Pieņemot lēmumu par ikvienu konkrētu vienošanos, virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji var cita starpā apsvērt patērētāju intereses un tehniskus, ekonomiskus, telpas un kapacitātes ierobežojumus.

12. a) Neskarot piemērojamo normatīvo aktu prasības un jebkādos citus šā nolīguma noteikumus, Pušu gaisa pārvadātājiem un netiešiem kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem bez ierobežojumiem atļauts saistībā ar starptautiskajiem gaisa pārvadājumiem atbilstīgi vienai un tai pašai gaisa pārvadājumu pavadzīmei izmantot jebkādu virszemes transportu kravu pārvadājumiem uz jebkuru punktu Ukrainas un Eiropas Savienības teritorijā vai trešās valstīs un no tā, tostarp pārvadājumiem uz un no visām lidostām ar muitas kontroles objektiem un attiecīgā gadījumā ietverot tiesības pārvadāt kravas, kas atrodas muitas kontrolē. Šādām kravām, ko pārvadā ar virszemes transportu vai gaisa transportu, lidostā ir pieejamas muitas procedūras un telpas. Gaisa pārvadātāji drīkst izvēlēties paši veikt virszemes pārvadājumus vai nodrošināt tos, izmantojot vienošanos ar citiem virszemes pārvadātājiem, tostarp izmantot virszemes pārvadājumu pakalpojumus, ko sniedz citi gaisa pārvadātāji un netieši kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji. Šādus intermodālus kravas pārvadājumu pakalpojumus drīkst piedāvāt par vienu kopīgu cenu par kombinēto gaisa un virszemes pārvadājumu, ja kravu nosūtītāji netiek maldināti par faktiem, kas saistīti ar šādiem pārvadājumiem.

b) Šā punkta a) apakšpunkta piemērošanas nolūkā virszemes pārvadājumi ir gan sauszemes, gan jūras pārvadājumi.

Noma

13. a) Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības sniegt saskaņotos pakalpojumus, izmantojot gaisa kuģi ar apkalpi vai bez tās, kas nomāts no jebkura, tostarp trešo valstu, gaisa pārvadātāja, ja visi šādu vienošanos dalībnieki atbilst nosacījumiem, kas paredzēti normatīvajos aktos, kurus Puses parasti piemēro šādiem pasākumiem.

b) Neviena no Pusēm nepieprasa, lai gaisa pārvadātājiem, kas iznomā savu aprīkojumu, būtu tiesības veikt satiksmi saskaņā ar šo nolīgumu.

c) Nomāšana ar apkalpi ("wet-leasing"), ko veic Ukrainas gaisa pārvadātājs attiecībā uz trešas valsts gaisa pārvadātāja gaisa kuģi vai ko veic Eiropas Savienības gaisa pārvadātājs attiecībā uz trešas valsts gaisa pārvadātāja gaisa kuģi – izņemot šā nolīguma V pielikumā minētās valstis –, lai īstenotu šajā nolīgumā izklāstītās tiesības, ir izņēmuma gadījums vai risinājums pagaidu vajadzību apmierināšanai. Šādā gadījumā tam vajadzīgs iepriekšējs apstiprinājums no iestādes, kas izsniegusi licenci gaisa pārvadātājam, kurš nomā gaisa kuģi ar apkalpi, un no otras Puses kompetentās iestādes.

Franšīzes/Markēšana/Komerčiālas koncesijas

14. Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības slēgt franšīzes vai markēšanas nolīgumus, vai komerciālo koncesiju vienošanās ar jebkuras Puses vai trešo valstu komercsabiedrībām, tostarp gaisa pārvadātājiem, ja gaisa pārvadātājiem ir attiecīgas tiesības un tie atbilst nosacījumiem, kas paredzēti normatīvajos aktos, kurus Puses piemēro šādiem pasākumiem, it sevišķi tiem, kuros pieprasīts izpaust pakalpojumu nodrošinošā gaisa pārvadātāja identitāti.

Nakšņošana

15. Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības pārnakšņot otrās Puses lidostās, kas atvērtas starptautiskajai satiksmei.

23. PANTS

MUITAS NODOKĻI UN NODOKĻU PIEMĒROŠANA

1. Ierodoties vienas Puses teritorijā, gaisa kuģi, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, ko veic otras Puses gaisa pārvadātāji, tā parasto aprīkojumu, degvielu, smērvielas, tehniskos palīgmateriālus patēriņam, lidlauka aprīkojumu, rezerves daļas (tostarp dzinējus), gaisa kuģa krājumus (tostarp, bet ne tikai tādas preces kā pārtika, dzērieni un alkoholiskie dzērieni, tabakas izstrādājumi un citi ražojumi, kas lidojuma laikā ierobežotā daudzumā ir paredzēti pārdošanai pasažieriem vai pasažieru patēriņam) un citus priekšmetus, kas paredzēti izmantošanai vai tiek izmantoti tikai saistībā ar starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistīta gaisa kuģa ekspluatāciju vai apkalpošanu, uz savstarpības pamata un saskaņā ar attiecīgajiem piemērojamiem tiesību aktiem

atbrīvo no visiem importa ierobežojumiem, īpašuma un kapitāla nodokļiem, muitas nodokļiem, akcīzes nodokļiem un līdzīgiem maksājumiem un nodevām, ko: a) uzliek valsts vai vietējās iestādes, vai Eiropas Savienība; un b) kas nav balstītas uz sniegto pakalpojumu izmaksām, ja šis aprīkojums un krājumi paliek gaisa kuģī.

2. Uz savstarpības pamata un saskaņā ar attiecīgajiem piemērojamiem tiesību aktiem atbrīvojumus no nodokļiem, nodevām un maksājumiem, kuri minēti šā panta 1. punktā, izņemot maksājumus, kas balstīti uz sniegtā pakalpojuma izmaksām, piemēro arī šādos gadījumos:

a) gaisa kuģa krājumiem, kas ievesti vai piegādāti Puses teritorijā un samērīgā daudzumā iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu otras Puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;

b) lidlauka aprīkojumam un rezerves daļām (tostarp dzinējiem), kas ievesti Puses teritorijā, lai apkalpotu, veiktu tehnisko apkopi vai remontētu tādu otras Puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģi, kas tiek izmantots starptautiskajos gaisa pārvadājumos;

c) degvielai, smērvielām un tehniskajiem palīgmateriāliem patēriņam, kas ir ievesti vai piegādāti Puses teritorijā, lai tos izmantotu otras Puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;

d) iespieddarbiem – kā noteikts katras Puses muitas tiesību aktos —, kas ir ievesti vai piegādāti vienas Puses teritorijā un iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu otras Puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas; un

e) drošuma un drošības aprīkojumam izmantošanai lidostās vai kravas termināļos.

3. Neskarot nekādus citus noteikumus par pretējo, nekas šajā nolīgumā neliedz Pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus degvielai, kas tās teritorijā nediskriminējošā veidā piegādāta izmantošanai gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas veic lidojumus starp diviem punktiem tās teritorijā.

4. Var prasīt, lai šā panta 1. un 2. punktā minēto aprīkojumu un krājumus uzglabātu attiecīgu iestāžu uzraudzībā vai kontrolē un nepārvietotu, ja nav samaksātas attiecīgās muitas nodevas un nodokļi.

5. Šajā pantā paredzētie atbrīvojumi ir spēkā arī gadījumos, kad vienas Puses gaisa pārvadātāji ir noslēguši līgumu ar citu gaisa pārvadātāju, kam otra Puse līdzīgi ir piešķīrusi tādus pašus atbrīvojumus, par šā panta 1. un 2. punktā minēto priekšmetu nomu vai pārvietošanu otras Puses teritorijā.

6. Nekas šajā nolīgumā neliedz kādai Pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus precēm, ko pārdod citādā veidā nekā pasažieru patēriņam gaisa kuģī gaisa pārvadājumu posmā starp diviem punktiem tās teritorijā, kur ir atļauta iekāpšana vai izkāpšana.

7. Bagāžu un kravas, kas tiešā tranzītā šķērso Puses teritoriju, atbrīvo no nodokļiem, muitas nodevām un citiem līdzīgiem maksājumiem, kas nav balstīti uz sniegto pakalpojumu izmaksām.

8. Gaisa kuģa pamataprīkojumu, kā arī materiālus un krājumus, kas parasti paliek jebkuras Puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, drīkst izkraut otras Puses teritorijā vienīgi ar šīs teritorijas muitas dienestu atļauju. Šādā gadījumā tos var nodot minēto dienestu uzraudzībā uz laiku līdz to atkārtotai izvešanai vai citai realizācijai saskaņā ar muitas noteikumiem.

9. Šā nolīguma noteikumi neietekmē PVN jomu, izņemot apgrozījuma nodokli importam. Šā nolīguma noteikumi neietekmē starp dalībvalsti un Ukrainu noslēgto attiecīgajā brīdī spēkā esošo nolīgumu noteikumus par ienākuma un kapitāla nodokļu dubultās uzlikšanas novēršanu.

24. PANTS

LIDOSTU, AVIĀCIJAS OBJEKTU UN PAKALPOJUMU LIETOŠANAS MAKSAS

1. Katra Puse nodrošina, ka lietošanas maksas, ko kompetentās maksas iekasētājas iestādes vai struktūras var uzlikt otras Puses gaisa pārvadātājiem par aeronavigācijas un gaisa satiksmes vadības, lidostas, aviācijas drošības pakalpojumu un saistītu objektu un pakalpojumu izmantošanu, ir taisnīgas, samērīgas, nav netaisnīgi diskriminējošas un ir objektīvi sadalītas starp lietotāju kategorijām. Neskarot 9. pantu ("Gaisa satiksmes pārvaldība"), šīs maksas var atspoguļot, bet nevar pārsniegt pilnās izmaksas, kas kompetentajām maksas iekasētājām iestādēm vai struktūrām rodas par attiecīgās lidostas un aviācijas drošības objektu un pakalpojumu nodrošināšanu lidostā vai lidostas sistēmā. Šīs maksas var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem pēc nolietojuma summas atskaitīšanas. Objektus un pakalpojumus, par ko nosaka lietošanas maksas, nodrošina efektīvi un ekonomiski. Jebkurā gadījumā šīs maksas otras Puses gaisa pārvadātājiem aprēķina, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kas ir pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam

maksu aprēķināšanas brīdī. Lietošanas maksu Pušu kompetentās maksas iekasētājas iestādes vai struktūras nosaka nacionālajā vai ārvalstu valūtā.

2. Katra Puse – saskaņā ar spēkā esošajiem piemērojamajiem tiesību aktiem – sekmē vai pieprasa konsultācijas starp kompetentajām maksas iekasētājām iestādēm vai struktūrām, kas atrodas tās teritorijā, un gaisa pārvadātājiem un/vai to pārstāvniecībām, kas izmanto objektus un pakalpojumus, un nodrošina kompetento maksas iekasētāju iestāžu vai struktūru un gaisa pārvadātāju vai to pārstāvniecību savstarpēju apmainīšanos ar informāciju, kas varētu būt nepieciešama, lai nodrošinātu precīzu pārskatu par maksu pamatotību saskaņā ar šā panta 1. punktā izklāstītajiem principiem. Katra Puse rosina kompetentās maksas iekasētājas iestādes vai struktūras sniegt lietotājiem pamatotu paziņojumu par visiem priekšlikumiem mainīt lietošanas maksas, lai lietotāji varētu paust savu viedokli pirms šādu izmaiņu veikšanas.

25. PANTS

CENU NOTEIKŠANA

1. Puses ļauj gaisa pārvadātājiem brīvi noteikt cenas, pamatojoties uz brīvu un godīgu konkurenci.

2. Puses nepieprasa reģistrēt vai paziņot cenas.

3. Ja kādas Puses kompetentās iestādes uzskata, ka cena neatbilst šajā pantā izklāstītajiem apsvērumiem, tās var nosūtīt attiecīgu paziņojumu otras Puses kompetentajām iestādēm un lūgt apspriedes ar šīm iestādēm. Kompetentās iestādes var savstarpēji apspriest jautājumus par negodīgu, nesamērīgu un diskriminējošu cenu noteikšanu vai subsīdijām, kā arī citus jautājumus. Šādas apspriedes notiek ne vēlāk kā trīsdesmit (30) dienas pēc šāda lūguma saņemšanas datuma.

26. PANTS

KONKURENCES VIDE

1. Šā nolīguma darbības jomā piemēro Partnerattiecību un sadarbības nolīguma VI sadaļu ("Konkurence, intelektuālā, rūpnieciskā un komerciālā īpašuma aizsardzība un sadarbība likumdošanas jomā") vai jebkuru tiesības pārņemošu nolīgumu starp Eiropas Savienību, tās dalībvalstīm un Ukrainu, izņemot gadījumu, ja šajā nolīgumā ir iekļauti konkrētāki noteikumi par konkurenci un valsts atbalstu aviācijas nozarē.

2. Puses apliecina, ka to kopīgais mērķis ir nodrošināt godīgu konkurences vidi gaisa pārvadājumu jomā. Puses atzīst, ka godīga gaisa pārvadātāju konkurence, visticamāk, ir iespējama tad, ja gaisa pārvadātāji pilnībā darbojas saskaņā ar uzņēmējdarbības principiem un nesaņem subsīdijas.

3. Valsts atbalsts, kas traucē vai draud traucēt konkurenci, piešķirot labvēlību konkrētām sabiedrībām vai uzņēmumiem vai konkrētiem aviācijas produktiem vai pakalpojumiem, nav saderīgs ar šā nolīguma pienācīgu darbību, ciktāl tas var ietekmēt tirdzniecību starp Pusēm aviācijas nozarē.

4. Attiecībā uz valsts atbalstu jebkura prakse, kas ir pretrunā šim pantam, tiks izvērtēta, pamatojoties uz kritērijiem, kuri izriet no Eiropas Savienībā spēkā esošo konkurences noteikumu – un jo īpaši šā nolīguma VII pielikumā minēto noteikumu – piemērošanas.

5. Ja viena Puse uzskata, ka otras Puses teritorijā pastāv apstākļi, it sevišķi subsīdijas dēļ, kas varētu negatīvi ietekmēt tās gaisa pārvadātāju iespējas godīgi un vienlīdzīgi konkurēt, tā var iesniegt savus novērojumus otrai Pusei. Turklāt atbilstīgi šā nolīguma 29. pantam ("Apvienotā komiteja") tā var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu. Apspriešanās sākas trīsdesmit (30) dienās no šāda pieprasījuma saņemšanas. Ja trīsdesmit (30) dienu laikā pēc apspriešanās sākuma netiek panākta apmierinoša vienošanās, Puse, kas pieprasīja apspriešanos, var atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot attiecīgā(-o) gaisa pārvadātāja(-u) atļaujas vai noteikt tām piemērotus nosacījumus saskaņā ar šā nolīguma 19. pantu ("Darbības vai tehniskās atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana").

6. Šā panta 5. punktā minētās darbības ir piemērotas, samērīgas un ierobežotas līdz apjomam un laikam, kas ir obligāti nepieciešams. Tās ir vērstas vienīgi pret gaisa pārvadātāju vai gaisa pārvadātājiem, kas gūst labumu no šajā pantā minētās subsīdijas vai nosacījumiem, un neskar nevienas Puses tiesības veikt pasākumus saskaņā ar šā nolīguma 31. pantu („Aizsargpasākumi”).

7. Katra Puse, saņemot otras Puses paziņojumu, var vērsties pie atbildīgajām valdības institūcijām otras Puses teritorijā, tostarp valsts, reģionālā vai vietējā līmeņa institūcijām, lai apspriestu ar šo pantu saistītos jautājumus.

8. Šis nolīgums nekādi neierobežo un neapdraud Pušu konkurences iestāžu pilnvaras visos ar konkurences tiesību īstenošanu saistītajos jautājumos, kuri ir to ekskluzīvā kompetencē. Neviena no pasākumiem, kas īstenoti saskaņā ar šo pantu, neapdraud šo iestāžu īstenotos pasākumus, kam ir jābūt pilnībā neatkarīgiem no saskaņā ar šo pantu īstenotajiem pasākumiem.

9. Šā panta noteikumus piemēro, neskarot Pušu normatīvos aktus par sabiedrisko pakalpojumu saistībām Pušu teritorijās.

10. Puses apmainās ar informāciju, ņemot vērā ierobežojumus, ko nosaka profesionālās vai uzņēmējdarbības konfidencialitātes prasības.

27. PANTS

STATISTIKA

1. Katra Puse sniedz otrai Pusei savos normatīvajos aktos noteikto statistiku un – pēc pieprasījuma – citu pieejamo statistikas informāciju, kas var būt nepieciešama, lai izskatītu gaisa pārvadājumu darbības rādītājus.
2. Puses saskaņā ar šā nolīguma 29. pantu ("Apvienotā komiteja") sadarbojas Apvienotajā komitejā, lai uzlabotu savstarpēju apmaiņu ar statistikas informāciju, kas vajadzīga gaisa pārvadājumu attīstības uzraudzīšanai saskaņā ar šo nolīgumu.

IV SADAĻA

INSTITUCIONĀLIE NOTEIKUMI

28. PANTS

INTERPRETĀCIJA UN IZPILDE

1. Puses veic visus vajadzīgos vispārējos vai īpašos pasākumus, lai nodrošinātu to saistību izpildi, kas izriet no šā nolīguma, un atturas no jebkādiem pasākumiem, kas apdraudētu šā nolīguma mērķu sasniegšanu.
2. Katra Puse atbild par šā nolīguma pareizu īstenošanu tās teritorijā. Ukraina ir atbildīga arī par to tiesību aktu īstenošanu, kuri pieņemti nolūkā pārņemt tās tiesību sistēmā ar civilo aviāciju saistītās Eiropas Savienības prasības un standartus, kas minēti šā nolīguma I pielikumā.
3. Katra Puse sniedz otrai Pusei visu nepieciešamo informāciju un palīdzību gadījumā, ja šī otra Puse saskaņā ar šajā nolīgumā noteikto attiecīgo kompetences jomu izmeklē šā nolīguma noteikumu iespējamu pārkāpumu.
4. Kad vien Puses rīkojas atbilstīgi ar šo nolīgumu piešķirtajām pilnvarām jautājumos, kurās otra Puse ir dziļi ieinteresēta un kas attiecas uz otras Puses iestādēm vai sabiedrībām, vai uzņēmumiem, otras Puses kompetentajām iestādēm jābūt pilnīgi informētām un tām jābūt iespējai paust savus apsvērumus pirms galīgā lēmuma pieņemšanas.
5. Ciktāl šā nolīguma noteikumi un šā nolīguma I pielikumā norādīto tiesību aktu noteikumi pēc būtības ir identiski atbilstīgajiem ES Līgumu noteikumiem un tiesību aktiem, kas ir pieņemti saskaņā ar ES Līgumiem, šos noteikumus, kad tos īsteno un piemēro, interpretē saskaņā ar attiecīgajiem Eiropas Savienības Tiesas (turpmāk – "Tiesas") un Eiropas Komisijas nolēmumiem un lēmumiem.

29. PANTS

APVIENOTĀ KOMITEJA

1. Ar šo tiek izveidota apvienotā komiteja, kuru veido Pušu pārstāvji (turpmāk – "Apvienotā komiteja"), un tā ir atbildīga par šā nolīguma administrēšanu un nodrošina tā pareizu izpildi. Šajā nolūkā tā sniedz ieteikumus un pieņem lēmumus gadījumos, ko skaidri paredz šis nolīgums.
2. Apvienotās komitejas lēmumi tiek pieņemti vienprātīgi un ir saistoši abām Pusēm. Puses tos īsteno saskaņā ar savām iekšējām procedūrām. Puses viena otru informē par šādu procedūru pabeigšanu un datumu, kad lēmumi stājas spēkā. Ja lēmums, ko pieņēmusi Apvienotā komiteja, liek kādai Pusei rīkoties, šī Puse veic vajadzīgos pasākumus un par tiem informē Apvienoto komiteju.
3. Apvienotā komiteja ar lēmumu pieņem savu reglamentu.
4. Apvienotā komiteja sanāk pēc vajadzības pēc Puses pieprasījuma.
5. Puse var arī pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai censtos atrisināt jebkuru jautājumu, kas attiecas uz nolīguma interpretāciju vai piemērošanu. Šādai sanāksmei ir jānotiek iespējami nekavējoties un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc pieprasījuma saņemšanas par sanāksmes sasaukšanu, ja vien Puses nevienojas citādi.
6. Lai pareizi īstenotu nolīgumu, Puses apmainās ar informāciju un pēc jebkuras Puses pieprasījuma apspriežas Apvienotajā komitejā.
7. Ja viena Puse uzskata, ka otra Puse pienācīgi nepilda Apvienotās komitejas lēmumu, tā var pieprasīt jautājuma apspriešanu Apvienotajā komitejā. Ja Apvienotā komiteja nespēj atrisināt šo jautājumu divu mēnešu laikā pēc tā iesniegšanas, pieprasītāja Puse drīkst īstenot attiecīgus aizsargpasākumus saskaņā ar šā nolīguma 31. pantu ("Aizsargpasākumi").
8. Neskarot šā panta 2. punktu, ja Apvienotā komiteja nav pieņēmusi lēmumu par kādu tai iesniegto jautājumu sešos mēnešos no jautājuma iesniegšanas datuma, Puses drīkst veikt piemērotus pagaidu aizsargpasākumus saskaņā ar šā nolīguma 31. pantu ("Aizsargpasākumi").
9. Saskaņā ar šā nolīguma 20. pantu ("Investīcijas gaisa pārvadājumu uzņēmumos") Apvienotā komiteja izskata jautājumus saistībā ar divpusējiem ieguldījumiem akciju kontrolpaketē vai izmaiņām Pušu gaisa pārvadātāju faktiskā kontrolē.
10. Apvienotā komiteja izvērs Pušu sadarbību arī šādi:
 - a) pārskatot tirgus nosacījumus, kas ietekmē gaisa pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu saskaņā ar šo nolīgumu;

- b) risinot un, cik vien iespējams, efektīvi atrisinot ar uzņēmējdarbību saistītas problēmas, kuras var, *inter alia*, kavēt piekļuvi tirgum un pakalpojumu netraucētu sniegšanu saskaņā ar nolīgumu, kas ir līdzeklis, ar kuru nodrošina līdzvērtīgus konkurences apstākļus un regulatīvo konvergenci un samazina regulējuma slogu komercpārvaldātājiem;
- c) veicinot ekspertu apmaiņu attiecībā uz jaunām likumdošanas vai normatīvām ierosmēm un pasākumiem, kā arī jaunu starptautisku publisko un privāto aviācijas tiesību instrumentu pieņemšanu, jo īpaši tādās jomās kā aviācijas drošums un drošība, vide, aviācijas infrastruktūra (tostarp laika nišas), lidostas, rūpnieciskā sadarbība, gaisa satiksmes pārvaldība, konkurences vide un patērētāju aizsardzība;
- d) regulāri pārbaudot nolīguma sociālo ietekmi tā īstenošanas gaitā, jo īpaši nodarbinātības jomā, un izstrādājot veidu, kā atbilstīgi jāreaģē uz problēmām, kas atzītas par pamatotām;
- e) apsverot iespējamās jomas nolīguma turpmākai izvēršanai, arī ieteikumus par nolīguma grozījumiem;
- f) ar vienprātīgu lēmumu vienojoties par priekšlikumiem, stratēģijām vai tādiem procedurāla rakstura dokumentiem, kas tieši saistīti ar šā nolīguma darbību;
- g) apsverot tehniskās palīdzības nepieciešamību jomās, uz kurām attiecas šis nolīgums, un izveidojot šādu tehnisko palīdzību; un
- h) sekmējot sadarbību attiecīgajos starptautiskajos forumos un cenšoties veidot koordinētas nostājas.

30. PANTS

STRĪDU ATRISINĀŠANA UN IZŠĶIRŠANA

1. Ja starp Pusēm rodas strīds par šā nolīguma interpretāciju vai piemērošanu, tās vispirms cenšas rast risinājumu formālās konsultācijās Apvienotajā komitejā saskaņā ar šā nolīguma 29. panta ("Apvienotā komiteja") 5. punktu. Gadījumos, kad Apvienotā komiteja pieņem lēmumus atbilstoši šai procedūrai attiecībā uz šā nolīguma I pielikumā minēto prasību un standartu interpretāciju un piemērošanu, šajos lēmumos ir jāievēro Tiesas nolēmumi par saistošu prasību un standartu interpretāciju, kā arī Eiropas Komisijas lēmumi, kas pieņemti atbilstoši attiecīgo prasību un standartu noteikumiem.
2. Katra Puse ar jebkuru strīdu, kas saistās ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju un kuru tā nav spējusi atrisināt saskaņā ar šā panta 1. punktu, var vērsties šķīrējtiesā, ko veido trīs šķīrējtiesneši, ievērojot turpmāko procedūru:

a) katra Puse ieceļ šķīrējtiesnesi sešdesmit (60) dienu laikā pēc dienas, kad tā saņēmusi paziņojumu par prasību izšķirt strīdu no šķīrējtiesas, pie kuras ar diplomātiskiem līdzekļiem vērsusies otra Puse; trešo šķīrējtiesnesi sešdesmit (60) papildu dienu laikā ieceļ pārējie divi šķīrējtiesneši. Ja viena no Pusēm nav iecēlusi šķīrējtiesnesi noteiktajā laikposmā vai ja trešais šķīrējtiesnesis nav iecelts noteiktajā laikposmā, katra Puse var pieprasīt Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) padomes priekšsēdētājam iecelt šķīrējtiesnesi vai šķīrējtiesnešus atkarībā no konkrētā gadījuma. Ja padomes priekšsēdētājam ir tāda pati valstspiederība kā vienai no Pusēm, tad šķīrējtiesnesi ieceļ priekšsēdētāja vietnieks, kurš nav minēto valstu valstspiederīgais;

b) trešajam šķīrējtiesnesim, kas iecelts saskaņā ar a) apakšpunkta noteikumiem, jābūt trešās valsts valstspiederīgajam un jāpilda šķīrējtiesas priekšsēdētāja funkcijas;

c) šķīrējtiesa pieņem savu reglamentu, un

d) saskaņā ar šķīrējtiesas galīgo lēmumu domstarpību izšķiršanas sākotnējās izmaksas tiek sadalītas vienādi starp Pusēm.

3. Pēc Puses pieprasījuma šķīrējtiesa var likt otrai Pusei veikt pagaidu korektīvus pasākumus līdz galīgā šķīrējtiesas lēmuma pieņemšanai.

4. Jebkāds šķīrējtiesas pagaidu lēmums vai galīgais lēmums pusēm ir saistošs. Šķīrējtiesa visus pagaidu lēmumus vai galīgos lēmumus cenšas pieņemt vienprātīgi. Ja panākt vienprātīgu lēmumu nav iespējams, tā savus lēmumus pieņem ar balsu vairākumu.

5. Ja viena Puse nerīkojas saskaņā ar šķīrējtiesas lēmumu, kas pieņemts atbilstoši šā panta noteikumiem, trīsdesmit (30) dienās no dienas, kad saņemts paziņojums par iepriekšminēto lēmumu, otra Puse drīkst, kamēr vien šis lēmums joprojām netiek ievērots, ierobežot, apturēt vai atsaukt tiesības vai privilēģijas, kuras tā saskaņā ar šā nolīguma noteikumiem piešķīrusi vainīgajai Pusei.

31. PANTS

AIZSARGPASĀKUMI

1. Neskarot 7. pantu ("Aviācijas drošums") un 8. pantu ("Aviācijas drošība") un šā nolīguma III pielikumā minētos drošuma un drošības novērtējumus, Puse var pieņemt atbilstīgus aizsargpasākumus, ja tā uzskata, ka otra Puse nepilda no šā nolīguma izrietošos pienākumus. Aizsargpasākumi ir ierobežoti attiecībā uz to darbības jomu un termiņu tiktāl, ciktāl tas ir noteikti nepieciešams, lai atrisinātu situāciju vai saglabātu šā nolīguma līdzsvaru. Priekšroka ir pasākumiem, kas vismazāk traucē šā nolīguma darbību.

2. Puse, kas apsver iespēju veikt aizsargpasākumus, ar Apvienotās komitejas starpniecību nekavējoties informē otru Pusi un sniedz visu atbilstošo informāciju.

3. Puses nekavējoties sāk konsultācijas Apvienotajā komitejā, lai rastu visiem pieņemamu risinājumu.

4. Neskarot šā nolīguma 7. pantu ("Aviācijas drošums") un 8. pantu ("Aviācijas drošība"), attiecīgā Puse nedrīkst veikt aizsargpasākumus, iekams nav pagājis viens mēnesis pēc paziņojuma izdarīšanas saskaņā ar šā panta 2. punktu, ja vien konsultāciju procedūra saskaņā ar šā panta 3. punktu nav pabeigta pirms noteiktā laika ierobežojuma beigām.

5. Attiecīgā Puse bez kavēšanās informē Apvienoto komiteju par īstenotajiem pasākumiem un sniedz visu attiecīgo informāciju.

6. Jebkāda darbība, kas uzsākta saskaņā ar šā panta noteikumiem, tiek atcelta, tiklīdz vainīgā Puse nodrošina šā nolīguma noteikumu izpildi.

32. PANTS

INFORMĀCIJAS IZPAUŠANA

Uz Pušu pārstāvjiem, delegātiem un ekspertiem, kā arī citām amatpersonām, kas rīkojas saskaņā ar šo nolīgumu, attiecas prasība arī pēc uzdevumu izpildes beigām neizpaust trešām personām informāciju, uz kuru attiecas profesionālās konfidencialitātes pienākums, jo īpaši informāciju attiecībā uz drošību un informāciju par sabiedrībām vai uzņēmumiem, to uzņēmējdarbības attiecībām un izmaksu komponentiem.

33. PANTS

PĀREJAS PASĀKUMI

1. Šā nolīguma III pielikumā ir noteikti pārejas pasākumi un attiecīgie laikposmi, ko Puses abpusēji piemēro.

2. Ukrainas pakāpenisko pāreju uz faktisku to Eiropas Savienības prasību un standartu īstenošanu civilās aviācijas jomā, kas minēti šā nolīguma I pielikumā, un III pielikumā paredzēto nosacījumu izpildi novērtē Eiropas Komisija, sadarbojoties ar Ukrainu, un, ciktāl ir runa par *EASA* veiktajām aviācijas drošuma standartizācijas inspekcijām, – saskaņā ar šā nolīguma I pielikumu C daļā norādītajām prasībām un standartiem.

Kad Ukraina būs pārliecinājusies par to, ka attiecīgās leģislatīvās prasības un standarti ir pārņemti Ukrainas tiesību aktos un īstenoti, tā informē Eiropas Komisiju, ka ir jāveic novērtējums.

3. Ja Eiropas Komisija konstatē, ka Ukraina izpilda attiecīgās prasības un standartus, tā iesniedz šo lietu saskaņā ar šā nolīguma 29. pantu ("Apvienotā komiteja") izveidotajā Apvienotajā komitejā, lai tā pieņemtu lēmumu par to, vai Ukraina ir kvalificēta pārejai uz nākamo pārejas periodu un atbilst visām šīm prasībām.
4. Ja Eiropas Komisija konstatē, ka Ukraina nepilda attiecīgās prasības un standartus, to paziņo Apvienotajai komitejai. Tad Eiropas Komisija nāk klajā ar konkrētu uzlabojumu ieteikumiem Ukrainai un, apspriedusies ar Ukrainu, nosaka izpildes termiņu, kurā attiecīgos trūkumus var pienācīgi novērst. Pirms īstenošanas termiņa beigām veic otru un – vajadzības gadījumā – turpmākus novērtējumus, lai pārliecinātos, vai ieteiktie uzlabojumi ir efektīvi un pareizi īstenoti.
5. Ja Eiropas Komisija uzskata, ka attiecīgie trūkumi ir novērsti, tā iesniedz lietu Apvienotajā komitejā, lai tā attiecīgi pieņemtu lēmumu, kā noteikts šā panta 3. punktā.

34. PANTS

SAISTĪBA AR CITIEM NOLĪGUMIEM UN/VAI VIENOŠANĀM

1. Šā nolīguma noteikumi ir noteicošie attiecībā pret to divpusējo gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu un/vai vienošanos atbilstošajiem noteikumiem, kas noslēgti starp Pusēm.
2. Neskarot šā panta 1. punktu, noteikumus par īpašumtiesībām, satiksmes tiesībām, kapacitāti, biežumu, gaisa kuģu tipu vai nomaiņu, kodu koplietošanu un cenu noteikšanu, kas paredzēti divpusējā nolīgumā vai vienošanās starp Ukrainu un Eiropas Savienību vai ES dalībvalsti, piemēro starp šāda nolīguma vai vienošanās Pusēm, ja šāds divpusējs nolīgums un/vai vienošanās attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem ir izdevīgāka brīvības vai citā ziņā, un ar nosacījumu, ka nav diskriminācijas starp ES dalībvalstīm un to valstspiederīgajiem. Šāds pats princips attiecas uz noteikumiem, kas šajā nolīgumā nav iekļauti.
3. Ja Puses kļūst par cita daudzpusēja nolīguma Pusēm vai apstiprina *ICAO* vai citas starptautiskas organizācijas pieņemtu lēmumu, kas skar šajā nolīgumā ietvertos jautājumus, tās apspriežas Apvienotajā komitejā, lai noteiktu, vai ir nepieciešama šā nolīguma pārskatīšana, lai šādus apstākļus ņemtu vērā.

35. PANTS

FINANŠU NOTEIKUMI

Neskarot šā nolīguma 5. panta ("Regulatīvās sadarbības vispārējie principi") 1. punkta b) apakšpunktu, Puses atvēl nepieciešamos finanšu līdzekļus – arī tos, kas saistīti ar Apvienoto komiteju, – šā nolīguma īstenošanai to attiecīgajās teritorijās.

V SADAĻA

STĀŠANĀS SPĒKĀ, PĀRSKATĪŠANA, IZBEIGŠANA UN CITI NOTEIKUMI

36. PANTS

GROZĪJUMI

1. Apvienotā komiteja pēc vienas Puses priekšlikuma un saskaņā ar šo pantu, Pusēm vienojoties, drīkst pieņemt lēmumu grozīt šā nolīguma pielikumus, līdztekus ievērojot 15. panta ("Jauni tiesību akti") 3. punkta a) apakšpunkta noteikumus.

2. Šā nolīguma pielikumu grozījumi stājas spēkā tad, kad Puses ir pabeigušas vajadzīgās iekšējās procedūras.

3. Pēc jebkuras Puses pieprasījuma un saskaņā ar attiecīgajām procedūrām, ņemot vērā Apvienotās komitejas iespējamus ieteikumus, šo nolīgumu pārskata, aplūkojot tā noteikumu piemērošanu, lai noteiktu, vai ir nepieciešama kāda turpmāka rīcība. Jebkādi no tā izrietoši grozījumi šā nolīguma noteikumos stājas spēkā, kā noteikts šā nolīguma 38. pantā ("Stāšanās spēkā un provizoriska piemērošana").

37. PANTS

IZBEIGŠANA

Jebkura Puse jebkurā laikā ar diplomātiskiem līdzekļiem var darīt zināmu otram Pusei lēmumu izbeigt šā nolīguma darbību. Šādu paziņojumu vienlaikus nosūta *ICAO*. Nolīguma darbība beidzas pusnaktī pēc Griničas laika Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas (*IATA*) satiksmes sezonas beigās vienu gadu pēc dienas, kad iesniegts rakstisks paziņojums par izbeigšanu, ja vien līdz šā laikposma beigām paziņojums netiek atsaukts, Pusēm par to savstarpēji vienojoties.

38. PANTS

STĀŠANĀS SPĒKĀ UN PROVIZORISKA PIEMĒROŠANA

1. Šo nolīgumu parakstītāji ratificē vai apstiprina saskaņā ar savām procedūrām.

2. Šis nolīgums stājas spēkā vienu mēnesi pēc dienas, kad ar pēdējo diplomātisko notu ir pabeigta Pušu notu apmaiņa, apliecinot, ka ir pabeigtas visas procedūras, kas vajadzīgas, lai nolīgums stātos spēkā. Šīs notu apmaiņas nolūkā Ukraina iesniedz Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariātam savu diplomātisko notu, ko tā nosūtījusi Eiropas Savienībai un tās dalībvalstīm, bet Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariāts iesniedz Ukrainai Eiropas Savienības un tās dalībvalstu diplomātisko notu. Eiropas Savienības un tās dalībvalstu diplomātiskajā notā ir iekļauti visu dalībvalstu paziņojumi, apstiprinot, ka ir pabeigtas to procedūras, kas vajadzīgas, lai šis nolīgums stātos spēkā.

3. Neatkarīgi no šā panta 2. punkta Puses, ievērojot savas iekšējās procedūras un/vai piemērojamos valsts tiesību aktus, vienojas piemērot šo nolīgumu provizoriski no tā mēneša pirmās dienas, kas seko datumam, kad tiek nosūtīta pēdējā nota, ar kuru Puses viena otrai ir paziņojušas par to, ka ir pabeigtas attiecīgās valsts procedūras, kas nepieciešamas, lai šo nolīgumu provizoriski piemērotu vai attiecīgā gadījumā noslēgtu.

39. PANTS

REĢISTRĒŠANA *ICAO* UN APVIENOTO NĀCIJU ORGANIZĀCIJAS SEKRETARIĀTĀ

Šo nolīgumu un visus tā grozījumus pēc stāšanās spēkā Ukraina reģistrē *ICAO* un ANO sekretariātā saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Statūtu 102. pantu.

TO APLIECINOT, attiecīgi pilnvarotas personas ir parakstījušas šo nolīgumu.

Nolīgums ir sagatavots ..., ... gada divos eksemplāros angļu, bulgāru, čehu, dāņu, franču, grieķu, horvātu, igauņu, itāļu, īru, latviešu, lietuviešu, maltiešu, nīderlandiešu, poļu, portugāļu, rumāņu, slovāku, slovēņu, somu, spāņu, ungāru, vācu, zviedru un ukraiņu valodā, un visi teksti ir vienlīdz autentiski.

I PIELIKUMS

TO PIEMĒROJAMO PRASĪBU UN STANDARTU SARAKSTS, KO CIVILĀS AVIĀCIJAS JOMĀ PIENĒMUSI EIROPAS SAVIENĪBA UN KAS JĀPĀRŅEM UKRAINAS TIESĪBU AKTOS

Turpmāk norādītajos Eiropas Savienības tiesību aktos noteiktās "Piemērojamās prasības un standartus" pārņem Ukrainas tiesību aktos un uzskata par nolīguma daļu, un piemēro saskaņā ar šā nolīguma III pielikumu, ja vien tālāk tekstā nav noteikts citādi. Gadījumos, kad atsevišķi tiesību akti ir īpaši jāpielāgo, tas ir attiecīgi norādīts.

Šajā pielikumā minētajos tiesību aktos paredzētās piemērojamās prasības un standarti ir saistoši Pusēm un tie ir to iekšējās tiesiskās sistēmas daļa vai par to kļūst, kā norādīts turpmāk:

- a) Eiropas Savienībai un tās dalībvalstīm – saskaņā ar ES Līgumiem – ir saistošas Eiropas Savienības regulas un direktīvas;
- b) Ukrainai juridiski saistošs ir Ukrainas valsts tiesību akts, kas pieņemts, lai īstenotu attiecīgo Eiropas Savienības regulu un direktīvu noteikumus, kamēr īstenošanas forma un metodes paliek Ukrainas ziņā.

A. TIRGUS PIEEJAMĪBA UN SAISTĪTI JAUTĀJUMI

Nr. 1008/2008

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādātā versija).

Piemērojamās prasības un standarti: IV nodaļa.

Nr. 95/93

Padomes Regula (EEK) Nr. 95/93 (1993. gada 18. janvāris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 894/2002 (2002. gada 27. maijs), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93,

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1554/2003 (2003. gada 22. jūlijs), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93,

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 793/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–12. pants, 14. pants un 14.a panta 2. punkts.

Piemērojot 12. panta 2. punktu, terminu "Komisija" lasa "Apvienotā komiteja".

Nr. 96/67

Padomes Direktīva 96/67/EK (1996. gada 15. oktobris) par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–25. pants un pielikums.

Piemērojot 10. pantu, terminu "dalībvalstis" lasa "ES dalībvalstis".

Piemērojot 20. panta 2. punktu, terminu "Komisija" lasa "Apvienotā komiteja".

Nr. 785/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 785/2004 (2004. gada 21. aprīlis) par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (ES) Nr. 285/2010 (2010. gada 6. aprīlis), ar ko izdara grozījumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 785/2004 par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–8. pants un 10. panta 2. punkts.

Nr. 2009/12

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/12/EK (2009. gada 11. marts) par lidostas maksām.

Piemērojamās prasības un standarti: visi panti, izņemot 12. panta 1. punktu, 13. un 14. pantu.

B. GAISA SATIKSMES PĀRVALDĪBA

Nr. 549/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula),

kurā grozījumi izdarīti ar:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1070/2009 (2009. gada 21. oktobris), lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspēju.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–4. pants, 6. pants un 9.–14. pants.

Nr. 550/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula),

kurā grozījumi izdarīti ar:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1070/2009 (2009. gada 21. oktobris), lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspēju.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–19. pants, I un II pielikums.

Nr. 551/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula),

kurā grozījumi izdarīti ar:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1070/2009 (2009. gada 21. oktobris), lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspēju.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–11. pants.

Nr. 552/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (“Savietojamības regula”),

kurā grozījumi izdarīti ar:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1070/2009 (2009. gada 21. oktobris), lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspēju.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–12. pants, I–V pielikums.

Īstenošanas tiesību akti

Nr. 691/2010

Komisijas Regula (ES) Nr. 691/2010 (2010. gada 29. jūlijs), ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (ES) Nr. 677/2011 (2011. gada 7. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 691/2010,

Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1216/2011 (2011. gada 24. novembris), ar kuru groza Komisijas Regulu (ES) Nr. 691/2010, ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu,

Komisijas Regulu (ES) Nr. 390/2013 (2013. gada 3. maijs), ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–25. pants, I–IV pielikums.

Nr. 1794/2006

Komisijas Regula (EK) Nr. 1794/2006 (2006. gada 6. decembris), ar ko nosaka kopēju tarifikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (ES) Nr. 1191/2010 (2010. gada 16. decembris), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 1794/2006, ar ko nosaka kopēju tarifikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem,

Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 391/2013 (2013. gada 3. maijs), ar ko nosaka kopīgu tarifikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–17. pants, I–VI pielikums.

Nr. 482/2008

Komisijas Regula (EK) Nr. 482/2008 (2008. gada 30. maijs), ar kuru izveido programmatūras drošības garantijas sistēmu, kas jāīsteno aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, un ar kuru groza Regulas (EK) Nr. 2096/2005 II pielikumu,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 (2011. gada 17. oktobris), ar ko nosaka kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai un groza Regulas (EK) Nr. 482/2008 un (ES) Nr. 691/2010.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–6. pants, I un II pielikums.

Nr. 1034/2011

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1034/2011 (2011. gada 17. oktobris) par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 691/2010.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–19. pants.

Nr. 1035/2011

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1035/2011 (2011. gada 17. oktobris), ar ko nosaka kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai un groza Regulas (EK) Nr. 482/2008 un (ES) Nr. 691/2010,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012 (2012. gada 26. septembris), ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–14. pants, I–V pielikums.

Nr. 409/2013

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 409/2013 (2013. gada 3. maijs) par kopprojektu definēšanu, pārvaldības izveidi un tādu stimulu apzināšanu, kuri atbalsta Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāna īstenošanu.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–15. pants.

Nr. 2150/2005

Komisijas Regula (EK) Nr. 2150/2005 (2005. gada 23. decembris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa telpas elastīgai izmantošanai.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–9. pants un pielikums.

Nr. 730/2006

Komisijas Regula (EK) Nr. 730/2006 (2006. gada 11. maijs) par gaisa telpas klasifikāciju un lidojumu, kurus veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, piekļuvi virs 195. lidojuma līmeņa.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–4. pants.

Nr. 255/2010

Komisijas Regula (ES) Nr. 255/2010 (2010. gada 25. marts), ar ko nosaka kopējus gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības noteikumus.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–15. pants.

Nr. 176/2011

Komisijas Regula (ES) Nr. 176/2011 (2011. gada 24. februāris) par informāciju, kas jāsniedz pirms funkcionālo gaisa telpas bloku izveidošanas un pārveidošanas.

Nr. 923/2012

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 (2012. gada 26. septembris), ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–10. pants un pielikums.

Nr. 1032/2006

Komisijas Regula (EK) Nr. 1032/2006 (2006. gada 6. jūlijs), ar ko nosaka prasības lidojuma datu apmaiņas automatiskajām sistēmām, lai paziņotu, koordinētu un nodotu lidojumus starp gaisa satiksmes vadības vienībām,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (EK) Nr. 30/2009 (2009. gada 16. janvāris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1032/2006, ciktāl tas attiecas uz prasībām lidojuma datu apmaiņas automātiskajām sistēmām.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–10. pants, I–V pielikums.

Nr. 1033/2006

Komisijas Regula (EK) Nr. 1033/2006 (2006. gada 4. jūlijs), ar ko nosaka prasības attiecībā uz lidojuma plānu sastādīšanas procedūrām lidojuma sagatavošanas fāzē vienotajā Eiropas gaisa telpā,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (ES) Nr. 428/2013 (2013. gada 8. maijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1033/2006 attiecībā uz *ICAO* noteikumiem, kas minēti 3. panta 1. punktā.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–5. pants un pielikums.

Nr. 633/2007

Komisijas Regula (EK) Nr. 633/2007 (2007. gada 7. jūnijs), ar ko nosaka prasības attiecībā uz to, kā piemērot lidojuma ziņojumu nodošanas protokolu, ko izmanto lidojumu paziņošanai, koordinēšanai un nodošanai starp gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (ES) Nr. 283/2011 (2011. gada 22. marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 633/2007 attiecībā uz tās 7. pantā minētajiem pārejas noteikumiem.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–7. pants, 8. panta otrais un trešais teikums, I–IV pielikums.

Nr. 29/2009

Komisijas Regula (EK) Nr. 29/2009 (2009. gada 16. janvāris), ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–14. pants, I–VII pielikums.

Nr. 262/2009

Komisijas Regula (EK) Nr. 262/2009 (2009. gada 30. marts), ar ko nosaka prasības S režīma pieprasītāja kodu koordinētai piešķiršanai un izmantošanai Eiropas vienotajā gaisa telpā.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–12. pants, I–VI pielikums.

Nr. 73/2010

Komisijas Regula (ES) Nr. 73/2010 (2010. gada 26. janvāris), ar ko nosaka prasības attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–13. pants, I–X pielikums.

Nr. 1206/2011

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1206/2011 (2011. gada 22. novembris), ar ko nosaka prasības gaisa kuģa identifikācijai uzraudzības nolūkos Eiropas vienotajā gaisa telpā.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–11. pants, I–VII pielikums.

Nr. 1207/2011

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1207/2011 (2011. gada 22. novembris), ar ko nosaka prasības uzraudzības veikspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–14. pants, I–IX pielikums.

Nr. 1079/2012

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1079/2012 (2012. gada 16. novembris), ar ko nosaka prasības balss sakaru kanālu atstatumam Eiropas vienotajā gaisa telpā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1265/2007.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–15. pants, I–V pielikums.

SESAR Regula

Nr. 219/2007

Padomes Regula (EK) Nr. 219/2007 (2007. gada 27. februāris), ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (*SESAR*),

kurā grozījumi izdarīti ar:

Padomes Regulu (EK) Nr. 1361/2008 (2008. gada 16. decembris), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 219/2007, ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (*SESAR*).

Piemērojamās prasības un standarti: 1. panta 1. un 2. punkts un 5.–7. punkts, 2. un 3. pants, 4. panta 1. punkts, pielikums.

Gaisa satiksmes vadības dispečeru apliecības

Nr. 805/2011

Komisijas Regula (ES) Nr. 805/2011 (2011. gada 10. augusts), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēm un

noteikumiem sertifikātiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–32. pants, I–IV pielikums.

Komisijas lēmumi

Nr. 2011/121

Komisijas Lēmums 2011/121/ES (2011. gada 21. februāris), ar ko Eiropas Savienībā nosaka darbības uzlabošanas mērķus un brīdinājuma robežvērtības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai 2012. līdz 2014. gadā.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–4. pants.

Nr. 2011/2611 final

Komisijas lēmums (2011. gada 20. maijs) par atvieglojumiem saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 29/2009 14. pantu, C(2011) 2611 final.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–3. pants, I un II pielikums.

Nr. 2011/9074 final

Komisijas Īstenošanas lēmums (2011. gada 9. decembris) par atvieglojumiem saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 29/2009 14. pantu, C(2011) 9074 final.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–3. pants, I un II pielikums.

Nr. 2012/9604 final

Komisijas Īstenošanas lēmums par tāda tīkla stratēģijas plāna apstiprināšanu 2012.–2019. gadam, kurš attiecas uz gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkcijām Eiropas vienotajā gaisa telpā, C(2012) 9604 final.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–3. pants.

C. AVIĀCIJAS DROŠUMS

Nr. 216/2008 (pamatregula)

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (EK) Nr. 690/2009 (2009. gada 30. jūlijs) par grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK,

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/23/EK,

Komisijas Regulu (EK) Nr. 6/2013 (2013. gada 8. janvāris) par grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–11. pants, 13.–16. pants, 20.–25. pants, 54., 55., 68. pants un I–VI pielikums.

Regulu (ES) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumus piemēro Ukrainai saskaņā ar šādiem nosacījumiem:

1. Ukraina nedelegē *EASA* nevienu no tās funkcijām saistībā ar drošumu, kā paredzēts atbilstoši Konvencijai un tās pielikumiem;
2. uz Ukrainu attiecinā *EASA* veiktās standartizācijas pārbaudes atbilstoši Regulas (EK) Nr. 216/2008 54. pantam;
3. par Regulas (EK) Nr. 216/2008 11. panta piemērošanu Ukrainas izdotajiem sertifikātiem lems Apvienotā komiteja saskaņā ar šā nolīguma III pielikuma noteikumiem;
4. Regulas (EK) Nr. 216/2008 11. panta 1. punktu nepiemēro Ukrainas sertifikātiem, kas izdoti lidojumu operāciju un sākotnējā lidojumderīguma un lidojumderīguma uzturēšanas jomās (Īstenošanas Regulas (ES) Nr. 965/2012, (ES) Nr. 748/2012 un (EK) Nr. 2042/2003);
5. Eiropas Komisijai Ukrainā ir pilnvaras, kas tai piešķirtas lēmumiem atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 216/2008 11. panta 2. punktam, 14. panta 5. un 7. punktam, 24. panta 5. punktam un 25. panta 1. punktam, jomās, ko Apvienotā komisija ir paziņojusi par tādām, kurās piemēro 11. panta 1. punktu;
6. Lidojumderīguma jomā, kurā *EASA* neveic nekādus uzdevumus, Ukraina var izdot sertifikātus, licences vai apstiprinājumus, piemērojot nolīgumu vai vienošanos, ko Ukraina noslēgusi ar kādu trešo valsti.

Nr. 748/2012

Komisijas Regula (ES) Nr. 748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (EK) Nr. 7/2013 par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–2. pants, 8.–10. pants un pielikums.

Nr. 2042/2003

Komisijas Regula (EK) Nr. 2042/2003 (2003. gada 20. novembris) par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (EK) Nr. 707/2006 (2006. gada 8. maijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par apstiprinājumiem uz noteiktu laiku un I un III pielikumu,

Komisijas Regulu (EK) Nr. 376/2007 (2007. gada 30. marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu,

Komisijas Regulu (EK) Nr. 1056/2008 (2008. gada 27. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu,

Komisijas Regulu (ES) Nr. 127/2010 (2010. gada 5. februāris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu,

Komisijas Regulu (ES) Nr. 962/2010 (2010. gada 26. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu

un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu,

Komisijas Regulu (ES) Nr. 1149/2011 (2011. gada 21. oktobris) , ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu,

Komisijas Regulu (ES) Nr. 593/2012, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–6. pants, I–IV pielikums.

Nr. 996/2010

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 996/2010 (2010. gada 20. oktobris) par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–26. pants, izņemot 7. panta 4. punktu un 24. pantu.

Nr. 2003/42

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/42/EK (2003. gada 13. jūnijs) attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–11. pants, I un II pielikums.

Nr. 1321/2007

Komisijas Regula (EK) Nr. 1321/2007 (2007. gada 12. novembris), ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā centrālajā repozitārijā integrējama informācija par notikumiem civilajā aviācijā, kuras apmaiņu veic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–4. pants.

Nr. 1330/2007

Komisijas Regula (EK) Nr. 1330/2007 (2007. gada 24. septembris), ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā ieinteresētajām personām izplatāma Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/42/EK 7. panta 2. punktā minētā informācija par notikumiem civilajā aviācijā.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–10. pants, I un II pielikums.

Nr. 104/2004

Komisijas Regula (EK) Nr. 104/2004 (2004. gada 22. janvāris), ar ko paredz noteikumus par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras Apelācijas padomes izveidošanu un sastāvu.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–7. pants un pielikums.

Nr. 628/2013

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 628/2013 (2013. gada 28. jūnijs) par darba metodēm, ar kādām Eiropas Aviācijas drošības aģentūra veic standartizācijas inspekcijas un pārrauga Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 216/2008 piemērošanu, un par Komisijas Regulas (EK) Nr. 736/2006 atcelšanu.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–27. pants.

Nr. 2111/2005

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–13. pants un pielikums.

Nr. 473/2006

Komisijas Regula (EK) Nr. 473/2006 (2006. gada 22. marts), ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstam, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–6. pants, A–C pielikums.

Nr. 474/2006

Komisijas Regula (EK) Nr. 474/2006 (2006. gada 22. marts) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā,

kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 659/2013 (2013. gada 10. jūlijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–3. pants, A–B pielikums (sk. tālāk jaunākos grozījumus):

Nr. 1178/2011

Komisijas Regula (ES) Nr. 1178/2011 (2011. gada 3. novembris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (ES) Nr. 290/2012 (2012. gada 30. marts), ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–11. pants, I–VII pielikums.

Nr. 965/2012

Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 (2012. gada 5. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (ES) Nr. 800/2013 (2013. gada 14. augusts), ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–9. pants, I–VII pielikums.

Nr. 1332/2011

Komisijas Regula (ES) Nr. 1332/2011 (2011. gada 16. decembris), ar ko nosaka kopējas gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz gaisa kuģa sadursmju novēršanu.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–4. pants, pielikums.

D. VIDE

Nr. 2003/96

Padomes Direktīva 2003/96/EK (2003. gada 27. oktobris), kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai.

Piemērojamās prasības un standarti: 14. panta 1. punkta b) apakšpunkts un 2. punkts.

Nr. 2006/93

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/93/EK (2006. gada 12. decembris) par to lidaparātu ekspluatācijas regulēšanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988.) 1. sējuma 3. nodaļas II daļa.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–5. pants.

Nr. 2002/49

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–16. pants, I–VI pielikums.

Nr. 2002/30

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/30/EK (2002. gada 26. marts) par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–15. pants, I un II pielikums.

E. SOCIĀLIE ASPEKTI

Nr. 1989/391

Padomes Direktīva 89/391/EEK (1989. gada 12. jūnijs) par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/30/EK (2007. gada 20. jūnijs), ar ko groza Padomes Direktīvu 89/391/EEK, tās atsevišķās direktīvas, kā arī Padomes Direktīvas 83/477/EEK, 91/383/EEK, 92/29/EEK un 94/33/EK, lai vienkāršotu un racionalizētu ziņojumus par praktisko īstenošanu.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–16. pants un 18.–19. pants.

Nr. 2003/88

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/88/EK (2003. gada 4. novembris) par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem.

Piemērojamie noteikumi: 1.–19. pants, 21.–24. pants un 26.–29. pants.

Nr. 2000/79

Padomes Direktīva 2000/79/EK (2000. gada 27. novembris) par Eiropas Nolīgumu par civilās aviācijas mobilo darba ņēmēju darba laika organizēšanu, kas noslēgts starp Eiropas Aviokompāniju asociāciju (*AEA*), Eiropas Transporta darbinieku federāciju (*ETF*), Eiropas Lidotāju asociāciju (*ECA*), Eiropas Reģionālo aviokompāniju asociāciju (*ERA*) un Starptautisko Aviosabiedrību asociāciju (*IACA*).

Piemērojamās prasības un standarti: 2.–3. pants, pielikums.

F. PATĒRĒTĀJU AIZSARDZĪBA

Nr. 90/314

Padomes Direktīva 90/314/EEK (1990. gada 13. jūnijs) par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām.

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants.

Nr. 93/13

Padomes Direktīva 93/13/EEK (1993. gada 5. aprīlis) par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos.

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants un pielikums.

Piemērojot 10. pantu, terminu "Komisija" lasa "visas pārējās *ECAA* Līgumslēdzējas puses".

Nr. 95/46

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par indivīdu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šo datu brīvu apriti.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–34. pants.

Nr. 2027/97

Padomes Regula (EK) Nr. 2027/97 (1997. gada 9. oktobris) par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 889/2002 (2002. gada 13. maijs), ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–8. pants.

Nr. 261/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–17. pants.

Nr. 1107/2006

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 (2006. gada 5. jūlijs) par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–16. pants, I un II pielikums.

G. DATORIZĒTAS REZERVĒŠANAS SISTĒMAS

Nr. 80/2009

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 80/2009 (2009. gada 14. janvāris) par rīcības kodeksu datorizētām rezervēšanas sistēmām un par Padomes Regulas (EEK) Nr. 2299/89 atcelšanu.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–19. pants un pielikumi.

H. CITI TIESĪBU AKTI

Nr. 437/2003

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 437/2003 (2003. gada 27. februāris) par statistikas pārskatiem attiecībā uz pasažieru, kravu un pasta gaisa pārvadājumiem,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (EK) Nr. 1358/2003 (2003. gada 31. jūlijs), ar ko īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 437/2003,

Komisijas Regulu (EK) Nr. 546/2005 (2005. gada 8. aprīlis), ar ko pielāgo Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 437/2003 attiecībā uz ziņotājvalsts kodu piešķiršanu un groza Regulu (EK) Nr. 1358/2003 par saraksta ar Kopienas lidostām atjaunināšanu.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–11. pants, I un II pielikums.

Nr. 1358/2003

Komisijas Regula (EK) Nr. 1358/2003 (2003. gada 31. jūlijs), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 437/2003 par statistikas pārskatiem attiecībā uz pasažieru, kravu un pasta gaisa pārvadājumiem un ar ko groza tās I un II pielikumu,

kurā grozījumi izdarīti ar:

Komisijas Regulu (EK) Nr. 158/2007 (2007. gada 16. februāris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1358/2003 attiecībā uz Kopienas lidostu sarakstu.

Piemērojamās prasības un standarti: 1.–4. pants, I un III pielikums.

II PIELIKUMS

SASKAŅOTIE PAKALPOJUMI UN NOTEIKTIE MARŠRUTI

1. Katra Puse piešķir otras Puses gaisa pārvadātājiem tiesības nodrošināt gaisa pārvadājumu pakalpojumus šādos maršrutos.

a) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem: visi punkti Eiropas Savienībā – savienojuma punkti Eiropas kaimiņattiecību politikas partnervalstu teritorijās², *ECAA* valstīs³ vai valstīs, kas minētas V pielikumā, – visi punkti Ukrainā – punkti ārpus tās teritorijas;

b) Ukrainas gaisa pārvadātājiem: visi punkti Ukrainā – savienojuma punkti Eiropas kaimiņattiecību politikas partnervalstu teritorijās, *ECAA* valstīs vai valstīs, kas minētas V pielikumā, – visi punkti Eiropas Savienībā.

Gan pastāvošās, gan jaunās tiesības, tostarp tiesības apkalpot punktus ārpus teritorijas atbilstīgi Ukrainas un ES dalībvalstu divpusējiem nolīgumiem vai citām vienošanām, uz kurām šis nolīgums neattiecas, var izmantot un par tām var vienoties ar nosacījumu, ka nav diskriminācijas starp gaisa pārvadātājiem to valstspiederības dēļ;

c) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem ir arī tiesības veikt gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp punktiem Ukrainā, neraugoties uz to, vai šādi gaisa pārvadājumu pakalpojumi sākas vai beidzas ES;

2. Ukrainas gaisa pārvadātāju gadījumā pakalpojumiem, kurus nodrošina saskaņā ar šā pielikuma 1. punkta a) un b) apakšpunktu, jāsākas vai jābeidzas Ukrainas teritorijā, bet Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju gadījumā – Eiropas Savienības teritorijā.

3. Abu Pušu gaisa pārvadātāji jebkurā lidojumā vai visos lidojumos pēc saviem ieskatiem var:

a) veikt lidojumus vienā vai abos virzienos;

b) apvienot dažādus reisa numurus vienā gaisa kuģa lidojumā;

² "Eiropas kaimiņattiecību politikas partnervalstis" šeit ir Alžīrija, Armēnija, Azerbaidžāna, Baltkrievija, Ēģipte, Gruzija, Izraēla, Jordānija, Libāna, Lībija, Maroka, Palestīna, Sīrija, Tunisija un Moldovas Republika, respektīvi, Ukraina šeit nav iekļauta.

³ "*ECAA* valstis" ir valstis, kas ir daudzpusējā nolīguma par Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveidi Puses, respektīvi: Eiropas Savienības dalībvalstis, Albānijas Republika, Bosnija un Hercegovina, Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika, Islandes Republika, Melnkalnes Republika, Norvēģijas Karaliste, Serbijas Republika un Kosova (šis nosaukums neskar nostāju par statusu un atbilst ANO DP Rezolūcijai Nr. 1244 un Starptautiskās Tiesas atzinumam par Kosovas neatkarības deklarāciju).

- c) apkalpot starppunktus un citus punktus (kā precizēts šā pielikuma 1. punkta a) un b) apakšpunktā), kā arī punktus Pušu teritorijā jebkurā kombinācijā un secībā;
 - d) izlaist nosēšanos kādā punktā vai punktos;
 - e) jebkurā punktā pārceļt pārvadājumus no jebkura sava gaisa kuģa uz citu savu gaisa kuģi;
 - f) veikt starpnosēšanos jebkurā punktā, kas atrodas katras Puses teritorijā vai ārpus tās;
 - g) veikt tranzīta pārvadājumus caur otras Puses teritoriju; un
 - h) apvienot pārvadājumus vienā gaisa kuģī neatkarīgi no šo pārvadājumu izcelsmes.
4. Katra Puse ļauj katram gaisa pārvadātājam noteikt tā piedāvāto starptautisko gaisa pārvadājumu biežumu un kapacitāti, pamatojoties uz komerciāliem apsvērumiem tirgū. Atbilstīgi šīm tiesībām neviena Puse nedrīkst vienpusēji ierobežot attiecīgo pārvadājumu pakalpojumu apjomu, biežumu vai regularitāti vai otras Puses gaisa pārvadātāju ekspluatēto gaisa kuģu tipu vai tipus, izņemot gadījumus, kad tas saistīts ar muitas, tehniskiem, darbības, vides un veselības aizsardzības apsvērumiem, vai piemērojot šā nolīguma 26. pantu ("Konkurences vide").
5. Katras Puses gaisa pārvadātāji, tostarp piemērojot kodu koplietošanas nosacījumus, var apkalpot jebkuru punktu, kas atrodas trešā valstī un kas neietilpst konkrētā maršrutā, ar nosacījumu, ka tie neizmanto piektās brīvības tiesības.
6. Uz šo pielikumu attiecas pārejas pasākumi, kas ietverti šā nolīguma III pielikumā, un tajā paredzēto tiesību pagarinājums.

III PIELIKUMS

PĀREJAS PASĀKUMI

1. iedaļa

Pārejas periodi

1. Ukrainas pāreja uz faktisku visu no šā nolīguma izrietošo noteikumu un nosacījumu īstenošanu notiek divos pārejas periodos.
2. Uz šādu pāreju attiecina novērtējumus un standartizācijas pārbaudes, ko veic Eiropas Komisijas un attiecīgi *EASA*, kā arī Apvienotās komitejas lēmumu, kā noteikts šā nolīguma 33. pantā ("Pārejas pasākumi").

2. iedaļa

Pirmajā pārejas periodā piemērojamās specifikācijas

1. Pirmajā pārejas periodā:
 - a) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem un Ukrainas licencētajiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru punktu Eiropas Savienībā un jebkuru punktu Ukrainā;
 - b) ņemot vērā novērtējumu tam, kā Ukraina piemēro attiecīgās Eiropas Savienības prasības un standartus, un sekojot Apvienotās komitejas informācijai, Ukraina kā novērotāja iesaistās darbā, ko veic komiteja, kas izveidota atbilstīgi Regulai (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās; un
 - c) 22. panta ("Komerčiālās iespējas") 5. punkta c) apakšpunkta noteikumus (apkalpošanas uz zemes pakalpojumi citu Pušu gaisa pārvadātājiem) nepiemēro.
2. Lai būtu iespējama pāreja uz otro pārejas periodu, Ukraina, citstarp, ievēro šādus nosacījumus:
 - a) valsts tiesību aktos ir jābūt pārņemtām un īstenotām piemērojamajām prasībām un standartiem, ko paredz:
 - Regula (EK) Nr. 216/2008 (par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi);
 - Regula (ES) Nr. 748/2012 (īstenošanas noteikumi par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju);

- Regula (EK) Nr. 2042/2003 (par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu) ar attiecīgiem grozījumiem;
- Regula (ES) Nr. 965/2012 (ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju);
- Regula (ES) Nr. 1178/2011 (ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi);
- Regula (ES) Nr. 996/2010 (par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu);
- Direktīva 2009/12/EK (par lidostas maksām);
- Direktīva 96/67/EK (par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās);
- Regula (EEK) Nr. 95/93 (par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu);
- Direktīva 2000/79/EK (pa Eiropas Nolīgumu par civilās aviācijas mobilo darba ņēmēju darba laika organizēšanu);
- Regulas (EK) Nr. 1008/2008 (par gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu) IV nodaļa;
- Regula (EK) Nr. 785/2004 (par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem);
- Regula (EEK) Nr. 80/2009 (par datorizētām rezervēšanas sistēmām);
- Regula (EK) Nr. 2027/97 (par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos);
- Regula (EK) Nr. 261/2004 (kopīgi noteikumi par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos);
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula);
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula);

- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula),
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (“Savietojamības regula”);
- Eiropas Komisijas Regula (ES) Nr. 691/2010 (2010. gada 29. jūlijs), ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai;
- Komisijas Regula (EK) Nr. 1794/2006 (2006. gada 6. decembris), ar ko nosaka kopēju tarifkācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem;
- Eiropas Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1034/2011 (2011. gada 17. oktobris) par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 691/2010;
- Eiropas Komisijas Regula (EK) Nr. 2150/2005 (2005. gada 23. decembris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa telpas elastīgai izmantošanai; un
- Eiropas Komisijas Regula (ES) Nr. 255/2010 (2010. gada 25. marts), ar ko nosaka kopējus gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības noteikumus;

tā, kā tās – tostarp to grozījumi – noteiktas šā nolīguma I pielikumā;

b) tiek piemēroti tādi noteikumi par darbības licencēm, kuri pēc būtības ir līdzvērtīgi noteikumiem, kas izklāstīti II nodaļā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā, un

c) attiecībā uz aviācijas drošību tiek piemērota Eiropas Civilās aviācijas konferences (ECAC) dokumenta Nr. 30 II daļa ar tās jaunākajiem piemērojamajiem grozījumiem.

3. iedaļa

Otrajā pārejas periodā piemērojamās specififikācijas

1. Pēc Apvienotās komitejas lēmuma, kā noteikts šā nolīguma 33. pantā ("Pārejas pasākumi"), ar ko tiek apstiprināts, ka Ukraina izpilda visus 2. iedaļas 2. punktā paredzētos nosacījumus:

a) attiecīgos Ukrainas izdotos sertifikātus, kā uzskaitīts IV pielikuma 1. iedaļā, dalībvalstis atzīst saskaņā ar nosacījumiem, kas definēti Apvienotās komitejas lēmumā un saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 11. pantu;

b) piemēro šā nolīguma 22. panta ("Komerčiālās iespējas") 5. punkta c) apakšpunkta noteikumus (apkalpošanas uz zemes pakalpojumi citu Pušu gaisa pārvadātājiem); un

c) ņemot vērā novērtējumu tam, kā Ukraina piemēro attiecīgās Eiropas Savienības prasības un standartus, un sekojot Apvienotās komitejas informācijai, Ukraina kā novērotāja iesaistās darbā, ko veic komiteja, kas izveidota atbilstīgi Regulai (EEK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi.

2. Lai būtu iespējama pāreja uz pilnīgu šā nolīguma īstenošanu, Ukraina cita starpā ievēro šādus nosacījumus:

a) valsts tiesību aktos ir jābūt pārņemtām un īstenotām visām piemērojamajām Eiropas Savienības prasībām un standartiem, kas izklāstīti šā nolīguma I pielikumā; un

b) gaisa telpu Ukrainas atbildībā organizē saskaņā ar ES prasībām, ko piemēro attiecībā uz funkcionālo gaisa telpas bloku izveidi.

4. iedaļa

Šā nolīguma pilnīga īstenošana

Pēc Apvienotās komitejas lēmuma, kā noteikts šā nolīguma 33. pantā ("Pārejas pasākumi"), ar ko tiek apstiprināts, ka Ukraina izpilda visus šā pielikuma 3. iedaļas 2. punktā paredzētos nosacījumus, piemēro turpmāko:

1. Papildus šā pielikuma 2. iedaļas 1. punktā izklāstītajām satiksmes tiesībām:

a) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru punktu Ukrainā, savienojuma punktiem Eiropas kaimiņattiecību politikas partnervalstīs un *ECAA* valstīs, kā arī punktiem valstīs, kas uzskaitītas V pielikumā, un ārpus to teritorijas, ar nosacījumu, ka lidojums ir daļa no pakalpojuma, kas apkalpo punktu kādā dalībvalstī.

Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem ir atļauts arī izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp punktiem Ukrainā neatkarīgi no tā, vai šādi gaisa pārvadājumu pakalpojumi sākas vai beidzas ES; un

b) Ukrainas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru punktu Eiropas Savienībā, savienojuma punktiem Eiropas

kaimiņattiecību politikas partnervalstīs un *ECAA* valstīs, kā arī V pielikumā uzskaitītajās valstīs, ar nosacījumu, ka lidojums ir daļa no pakalpojuma, kas apkalpo punktu Ukrainā.

2. Dalībvalstis saskaņā ar šajos noteikumos paredzētajiem nosacījumi atzīst visus attiecīgos sertifikātus, kas iekļauti šā nolīguma IV pielikuma 2. iedaļā un ko izdevusi Ukraina.

IV PIELIKUMS
ŠĀ NOLĪGUMA
III PIELIKUMĀ
MINĒTO SERTIFIKĀTU (APLIECĪBU) SARAKSTS

1. Gaisa kuģa apkalpe

Pilotu licences/apliecības (apliecību izdošana, uzturēšana, grozīšana, ierobežošana, apturēšana vai atsaukšana) (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1178/2011, (ES) Nr. 290/2012, ar ko groza (ES) Nr. 1178/2011).

To personu sertifikācija, kas atbild par lidojumu apmācības nodrošināšanu vai lidojumu simulācijas treniņiem un par pilotu prasmju novērtēšanu (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1178/2011, (ES) Nr. 290/2012, ar ko groza (ES) Nr. 1178/2011).

Salona apkalpes locekļu apliecības (salona apkalpes locekļu apliecību izdošana, uzturēšana, grozīšana, ierobežošana, apturēšana vai atsaukšana) (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1178/2011, (ES) Nr. 290/2012, ar ko groza (ES) Nr. 1178/2011).

Pilotu medicīniskās izziņas (izdošana, uzturēšana, grozīšana, ierobežošana, apturēšana vai atsaukšana) (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1178/2011, (ES) Nr. 290/2012, ar ko groza (ES) Nr. 1178/2011).

Aviācijas medicīnas ekspertu sertifikācija, kā arī nosacījumi, ar kādiem vispārējās medicīniskās prakses ārsti var pildīt aviācijas medicīnas ekspertu funkcijas (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1178/2011, (ES) Nr. 290/2012, ar ko groza (ES) Nr. 1178/2011).

Salona apkalpes locekļu regulārās aviācijas medicīnas pārbaudes un par šīm pārbaudēm atbildīgo personu kvalifikācija (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1178/2011, (ES) Nr. 290/2012, ar ko groza (ES) Nr. 1178/2011).

Nosacījumi, ar kādiem izdod, uztur, groza, ierobežo, aptur vai atsauc pilotu mācību organizāciju sertifikātus (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1178/2011, (ES) Nr. 290/2012, ar ko groza (ES) Nr. 1178/2011).

Nosacījumi, ar kādiem izdod, uztur, groza, ierobežo, aptur vai atsauc to aviācijas medicīnas centru sertifikātus, kas iesaistīti civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpes locekļu aviācijas medicīnas pārbaudēs (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1178/2011, (ES) Nr. 290/2012, ar ko groza (ES) Nr. 1178/2011).

Lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtu sertifikācija un prasības organizācijām, kas šādas iekārtas ekspluatē un izmanto (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1178/2011, (ES) Nr. 290/2012, ar ko groza (ES) Nr. 1178/2011).

2. Gaisa satiksmes pārvaldība/aeronavigācijas pakalpojumi

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju sertifikāti (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011, II pielikums – Īpašas prasības attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu).

Meteoroloģijas pakalpojumu sniedzēju sertifikāti (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011, III pielikums – Īpašas prasības attiecībā uz meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanu).

Aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzēju sertifikāti (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011, IV pielikums – Īpašas prasības attiecībā uz aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniegšanu).

Sakaru, navigācijas vai novērošanas pakalpojumu sniedzēju sertifikāti (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011, V pielikums – Īpašas prasības attiecībā uz sakaru, navigācijas vai novērošanas pakalpojumu sniegšanu).

Gaisa satiksmes vadības dispečeru (*ATCO*) licences un gaisa satiksmes vadības dispečeru–studentu licences (izdošana, apturēšana un atsaukšana) un saistītās kvalifikācijas atzīmes, apstiprinājumi (Regula (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 805/2011).

Gaisa satiksmes vadības dispečeru medicīniskās izziņas (Regulas (EK) Nr. 216/2008, (ES) Nr. 805/2011).

Gaisa satiksmes dispečeru (*ATCO*) mācību organizāciju sertifikāti (derīgums, atjaunošana, atkārtota apstiprināšana un izmantošana) (Regulas (ES) Nr. 216/2008 un (ES) Nr. 805/2011).

V PIELIKUMS

ŠĀ NOLĪGUMA 17., 19., 22. PANTĀ UN ŠĀ NOLĪGUMA II UN III PIELIKUMĀ MINĒTO TREŠO VALSTU SARAKSTS

1. Islandes Republika (saskaņā ar Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu);
2. Lihtenšteinas Firstiste (saskaņā ar Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu);
3. Norvēģijas Karaliste (saskaņā ar Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu);
un
4. Šveices Konfederācija (saskaņā ar Eiropas Kopienas un Šveices Konfederācijas nolīgumu par gaisa transportu).

VI PIELIKUMS

PROCEDŪRAS NOTEIKUMI

Šo nolīgumu piemēro saskaņā ar tālāk izklāstītajiem procedūras noteikumiem.

1. UKRAINAS IESAISTĪŠANĀS KOMITEJU DARBĀ

Kad saskaņā ar šo nolīgumu Ukraina iesaistās tādu komiteju darbā, kas izveidotas ar attiecīgajiem Eiropas Savienības tiesību aktiem, tā iegūst novērotājas statusu un ir klātesoša visās attiecīgās apspriedēs un ir aicināta iesaistīties diskusijās saskaņā ar to reglamentu, bet tiek izslēgta no sesijām, kurās notiek balsošana.

Attiecībā uz gaisa satiksmes pārvaldības jomu – nolūkā īstenot attiecīgos Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktus – Ukraina iesaistās visās Eiropas Komisijas izveidotajās struktūrās, tādās kā Nozares konsultatīvajā struktūrā (*ICB*) un Tīkla pārvaldības struktūrā (*NM*).

2. NOVĒROTĀJA STATUSA IEGŪŠANA *EASA*

Novērotāja statuss Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā (*EASA*) dod tiesības Ukrainai piedalīties *EASA* tehniskajās grupās un struktūrās, kas ir atvērtas ES dalībvalstīm un citām partnervalstīm Eiropas kaimiņos, ar nosacījumu, ka ir iedibināti šādas dalības nosacījumi. Novērotāja statuss neparedz balsstiesības. Attiecībā uz *EASA* valdi šo statusu nevar iegūt.

3. SADARBĪBA UN INFORMĀCIJAS APMAIŅA

Lai atvieglotu pušu kompetento iestāžu attiecīgo pilnvaru īstenošanu, kompetentās iestādes pēc pieprasījuma savstarpēji apmainās ar visu informāciju, kas vajadzīga šā nolīguma pienācīgai darbībai.

4. ATSAUCE UZ VALODĀM

Puses ir tiesīgas šā nolīguma satvarā izstrādātajās procedūrās izmantot jebkuru Eiropas Savienības iestāžu oficiālo valodu vai ukraiņu valodu. Puses tomēr apzinās, ka angļu valodas lietojums atvieglo šīs procedūras. Ja kādā oficiālā dokumentā ir lietota valoda, kas nav Eiropas Savienības iestāžu oficiālā valoda, tad, ņemot vērā iepriekšējā teikumā paredzēto, vienlaikus iesniedz tulkojumu kādā no Eiropas Savienības iestāžu oficiālajām valodām. Ja kāda Puse gatavojas mutiskā procedūrā lietot valodu, kas nav Eiropas Savienības iestāžu oficiālā valoda, tad šī Puse nodrošina sinhronu tulkojumu angļu valodā.

VII PIELIKUMS
ŠĀ NOLĪGUMA 26. PANTA 4. PUNKTĀ
MINĒTIE KRITĒRIJI

1. Turpmākajiem aspektiem ir jābūt saderīgiem ar nolīguma pareizu darbību:
 - a) sociāla rakstura atbalsts, ko piešķir individuāliem patērētājiem, ar noteikumu, ka to piešķir bez diskriminācijas attiecībā uz konkrēto pakalpojumu izcelsmi; un
 - b) atbalsts, ko sniedz, lai atlīdzinātu zaudējumus, kurus izraisījušas dabas katastrofas vai ārkārtēji notikumi.
2. Turklāt šādus aspektus var uzskatīt par tādiem, kas ir saderīgi ar nolīguma pareizu darbību:
 - a) atbalstu, kas veicina ekonomikas attīstību apgabalos, kur dzīves līmenis ir ārkārtīgi zems vai kur valda liels bezdarbs;
 - b) palīdzība, kas atvieglo konkrētas ekonomiskas darbības vai konkrētas ekonomikas jomas, ja šādai palīdzībai nav negatīvas ietekmes uz gaisa pārvadātāju komerciālām darbībām Pušu interesēs; un
 - c) palīdzība tādu mērķu sasniegšanai, kas ir atļauti saskaņā ar ES horizontālajām grupu atbrīvojuma regulām un horizontālajiem un sektoru valsts atbalsta noteikumiem, ievērojot tajos izklāstītos nosacījumus.
