



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 27.1.2012
COM(2012) 20 final

2012/0006 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind încheierea Acordului privind spațiul aerian comun dintre Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Moldova, pe de altă parte

EXPUNERE DE MOTIVE

1. Contextul propunerii

- Motivele și obiectivele propunerii
- Acord privind spațiul aerian comun între Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre

Acordul privind spațiul aerian comun dintre Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Moldova, pe de altă parte, a fost negociat de Comisie conform mandatului primit din partea Consiliului în iunie 2011. Serviciile aeriene dintre UE și Republica Moldova sunt exploatate în prezent în temeiul acordurilor bilaterale încheiate individual de statele membre și Republica Moldova. Face parte din politica externă a UE în domeniul aviației să negocieze acorduri globale privind serviciile aeriene cu țările învecinate atunci când s-au demonstrat valoarea adăugată și avantajele economice ale acestor acorduri. Acordul vizează:

- deschiderea progresivă a pieței în ceea ce privește accesul la rute și la capacități pe bază de reciprocitate;
- promovarea cooperării în materie de reglementare și armonizarea reglementărilor și a abordărilor bazate pe legislația UE în domeniul aviației;
- promovarea unor servicii aeriene bazate pe concurența dintre transportatorii aerieni, cu un minimum de intervenție și reglementare din partea autorităților;
- nediscriminarea și condiții echitabile de concurență pentru agenții economici.

• Contextul general

Directivele de negociere stabilesc obiectivul general de a negocia un acord global privind transportul aerian în scopul deschiderii progresive și reciproce a piețelor, precum și al asigurării convergenței în materie de reglementare și a implementării efective a standardelor UE.

În conformitate cu directivele de negociere, ambele părți au parafat, la 26 octombrie 2011, un proiect de acord cu Republica Moldova.

• Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii

Dispozițiile acordului prevalează asupra dispozițiilor relevante ale acordurilor bilaterale existente privind serviciile aeriene între statele membre și Republica Moldova. Cu toate acestea, drepturile de trafic existente care decurg din astfel de acorduri bilaterale și care nu sunt reglementate în temeiul prezentului acord pot fi exercitate în continuare cu condiția să nu se facă discriminări între statele membre și resortisanții acestora.

• Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

Încheierea unui acord global privind transportul aerian cu Republica Moldova este un element cheie al dezvoltării politicii externe a UE în domeniul aviației și în special a unui spațiu aerian european comun mai amplu, după cum se arată în comunicarea

COM(2005) 79 final a Comisiei, intitulată „Dezvoltarea agendei politicii externe comunitare în domeniul aviației”.

2. Consultarea părților interesate și evaluarea impactului

În conformitate cu articolul 218 alineatul (4) din TFUE, Comisia a purtat negocierile în consultare cu un comitet special.

În plus, Comisia a consultat părțile interesate pe parcursul întregului proces.

• Consultarea părților interesate

Metodele de consultare, principalele sectoare vizate și profilul general al respondenților

Comisia s-a consultat cu părțile interesate, în special prin intermediul forumului consultativ constituit din reprezentanți ai transportatorilor aerieni, ai aeroporturilor și ai organizațiilor sindicale.

Sinteza răspunsurilor și modul în care acestea au fost luate în considerare

Toate observațiile primite de la părțile interesate au fost luate în considerare în mod corespunzător la pregătirea poziției de negociere a Uniunii.

• Obținerea și utilizarea expertizei

Nu a fost necesar să se recurgă la expertiză externă.

• Evaluarea impactului

Acordul asigură deschiderea treptată a pieței transporturilor aeriene dintre UE și Republica Moldova. Într-un raport pregătit de consultanți pentru Comisie în 2011 se estima că avantajele economice ale unui astfel de acord s-ar situa în jurul a 17 milioane de euro p.a. (în principal datorită tarifelor mai mici pentru transportul aerian de pasageri, călătoriilor mai numeroase cu avionul și activității economice asociate). Analiza a arătat și că este probabil ca tarifele pentru transportul aerian de pasageri pe rutele populare să scadă simțitor în urma concurenței sporite. Acordul ar contribui de asemenea la îmbunătățirea aspectelor legate de desfășurarea activității transportatorilor aerieni.

Raportul a fost pus la dispoziția statelor membre și a părților interesate prin intermediul bazei de date CIRCA.

Acordul instituie un comitet mixt care va fi responsabil de examinarea punerii în aplicare a acordului și a impactului acestuia.

3. Elementele juridice ale propunerii

• Rezumatul acțiunii propuse

Acordul cuprinde textul propriu-zis, conținând principiile fundamentale, și două anexe: anexa I referitoare la tabelul rutelor, drepturile de trafic și flexibilitatea operațională și

anexa II referitoare la acordurile bilaterale privind serviciile aeriene.

- **Temei juridic**

Articolul 100 alineatul (2), coroborat cu articolul 218 alineatul (6) litera (a) și articolul 218 alineatul (8) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

- **Principiul subsidiarității**

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu intră în sfera competenței exclusive a Uniunii.

Obiectivele propunerii nu pot fi atinse într-o măsură suficientă de către statele membre din următorul (următoarele) motiv(e).

Dispozițiile acordului prevalează asupra dispozițiilor relevante ale acordurilor existente încheiate individual de statele membre. Acordul creează în mod simultan pentru toți transportatorii aerieni din Uniune condiții egale și uniforme de acces pe piață și stabilește noi dispoziții de cooperare în materie de reglementare și de convergență între Uniunea Europeană și Republica Moldova în domenii esențiale pentru exploatarea eficientă, în condiții de siguranță și securitate a serviciilor aeriene. Astfel de dispoziții pot fi stabilite numai la nivelul Uniunii deoarece implică un număr de domenii care sunt de competență exclusivă a Uniunii.

Acțiunea la nivelul Uniunii va realiza mai bine obiectivele propunerii din următoarele motive.

Acordul prevede extinderea simultană a termenilor săi la cele 27 de state membre, aplicând aceleași norme fără discriminare și în interesul tuturor transportatorilor aerieni din Uniune, indiferent de naționalitate. Acești transportatori vor avea astfel posibilitatea de a opera liber dinspre orice punct situat în Uniunea Europeană înspre orice punct situat în Republica Moldova, ceea ce nu este valabil în prezent.

Eliminarea tuturor obstacolelor în calea accesului pe piață dintre UE și Republica Moldova nu numai că va atrage noi transportatori pe piață și va crea posibilități de operare către aeroporturile insuficient exploatate, ci va și facilita procesul de consolidare dintre transportatorii aerieni ai UE.

Acordul garantează accesul tuturor transportatorilor aerieni din UE la oportunități comerciale, precum posibilitatea de a stabili prețurile în mod liber. Alt obiectiv al mandatului este de a crea condiții egale de concurență între toți transportatorii aerieni din UE și din Republica Moldova, iar acest lucru necesită o cooperare strânsă în materie de reglementare, care poate fi realizată numai la nivelul Uniunii. În fine, un obiectiv cheie al mandatului a fost crearea unui cadru pentru abordarea și eliminarea obstacolelor legate de desfășurarea activității cu care se confruntă transportatorii din UE în Republica Moldova. Față de posibilitățile existente la nivel național, Uniunea se va face mai ușor auzită în încercarea de a rezolva aceste probleme.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

- **Principiul proporționalității**

Propunerea respectă principiul proporționalității din următorul (următoarele) motiv(e).

Se va institui un comitet mixt pentru discutarea aspectelor legate de punerea în aplicare a acordului. Comitetul mixt va monitoriza chestiunile de siguranță legate de acord, va încuraja schimburile la nivel de experți cu privire la noile inițiative sau evoluții legislative sau în materie de reglementare și va examina domeniile care ar putea fi incluse ulterior în acord. Comitetul mixt va fi constituit din reprezentanți ai Comisiei și ai statelor membre.

Mai mult, statele membre vor continua să îndeplinească sarcinile administrative pe care le efectuează în mod tradițional în contextul transportului aerian internațional, însă în condiții de aplicare uniformă a unor norme comune.

- **Alegerea instrumentelor**

Instrumente propuse: acord internațional

Alte instrumente nu ar fi adecvate din următorul motiv:

Numai prin acorduri internaționale se pot stabili dispoziții în materie de relații externe în domeniul aviației.

- 4. **Implicațiile bugetare**

Propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind încheierea Acordului privind spațiul aerian comun dintre Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Moldova, pe de altă parte

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2), coroborat cu articolul 218 alineatul (6) litera (a) și articolul 218 alineatul (8),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere aprobarea Parlamentului European,

întrucât:

- (1) Comisia a negociat în numele Uniunii și al statelor membre un acord privind spațiul aerian comun cu Republica Moldova (denumit în continuare „acordul”).
- (2) În conformitate cu Decizia 2011/xxx a Consiliului din (...), acordul a fost semnat la (...).
- (3) Este necesar să se stabilească dispozițiile adecvate pentru coordonarea între Uniune și statele membre, precum și reprezentarea acestora în cadrul comitetului mixt instituit în temeiul articolului 23 din acord.
- (4) Acordul trebuie aprobat în numele Uniunii Europene,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1 Încheiere

- (1) Se încheie, în numele Uniunii, acordul privind spațiul aerian comun dintre Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Moldova, pe de altă parte.

Textul acordului este atașat la prezenta decizie.

- (2) Președintele Consiliului desemnează persoana împuternicită să efectueze, în numele Uniunii Europene, notificările prevăzute la articolul 29 din acord, prin care se exprimă consimțământul Uniunii Europene de a-și asuma obligații în temeiul acordului.

Articolul 2

Intrare în vigoare

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării. Decizia se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu,

Președintele

[...]

ANEXĂ

ACORD PRIVIND SPAȚIUL AERIAN COMUN
ÎNTRE UNIUNEA EUROPEANĂ ȘI STATELE SALE MEMBRE
ȘI REPUBLICA MOLDOVA

REGATUL BELGIEI,
REPUBLICA BULGARIA,
REPUBLICA CEHĂ,
REGATUL DANEMARCEI,
REPUBLICA FEDERALĂ GERMANIA,
REPUBLICA ESTONIA,
IRLANDA,
REPUBLICA ELENĂ,
REGATUL SPANIEI,
REPUBLICA FRANCEZĂ,
REPUBLICA ITALIANĂ,
REPUBLICA CIPRU,
REPUBLICA LETONIA,
REPUBLICA LITUANIA,
MARELE DUCAT AL LUXEMBURGULUI,
UNGARIA,
MALTA,
REGATUL ȚĂRILOR DE JOS,
REPUBLICA AUSTRIA,
REPUBLICA POLONĂ,
REPUBLICA PORTUGHEZĂ,
ROMÂNIA,
REPUBLICA SLOVENIA,
REPUBLICA SLOVACĂ,
REPUBLICA FINLANDA,

REGATUL SUEDEI,

REGATUL UNIT AL MARII BRITANII ȘI IRLANDEI DE NORD,

Fiind părți la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumite în continuare „tratatele UE”) și fiind state membre ale Uniunii Europene (denumite în continuare „statele membre”), și

UNIUNEA EUROPEANĂ,

pe de o parte, și

REPUBLICA MOLDOVA,

pe de altă parte,

ÎNTRUCÂT, la 28 noiembrie 1994, s-a semnat la Bruxelles un Acord de parteneriat și cooperare între Comunitățile Europene și statele lor membre, pe de o parte, și Republica Moldova, pe de altă parte;

DORIND să creeze un spațiu aerian comun (SAC) pe baza obiectivului de a deschide accesul la piețele părților, în condiții egale de concurență și respectând aceleași norme – inclusiv în materie de siguranță, de securitate, de management al traficului aerian, de aspecte sociale și de mediu;

DORIND să faciliteze extinderea oportunităților de transport aerian, inclusiv prin dezvoltarea de rețele de transport aerian care să ofere servicii aeriene convenabile corespunzătoare nevoilor pasagerilor și expeditorilor;

RECUNOSCÂND importanța transportului aerian în promovarea comerțului, turismului și investițiilor;

LUÂND ACT de Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago la data de 7 decembrie 1944;

CONVENIND că este adecvat ca normele SAC să fie bazate pe legislația relevantă în vigoare în Uniunea Europeană, astfel cum se prevede în anexa III la prezentul acord;

RECUNOSCÂND că respectarea deplină a normelor SAC îndreptățește părțile să profite pe deplin de avantajele care rezultă din aceasta, inclusiv accesul liber la piețe și maximizarea beneficiilor pentru consumatori, precum și pentru industriile și forța de muncă ale ambelor părți;

RECUNOSCÂND că crearea SAC și implementarea normelor acestuia nu pot fi realizate în lipsa unor dispoziții tranzitorii, acolo unde este cazul;

RECUNOSCÂND importanța unei asistențe corespunzătoare în acest sens;

DORIND să facă astfel încât transportatorii aerieni să poată oferi pasagerilor și expeditorilor prețuri și servicii publice competitive pe piețe deschise;

DORIND să permită tuturor sectoarelor din domeniul transportului aerian, inclusiv personalului transportatorilor aerieni, să beneficieze de avantajele unui acord de liberalizare;

DORIND să asigure cel mai înalt grad de siguranță și de securitate în transportul aerian internațional și să își reafirme deosebita preocupare față de actele sau amenințările împotriva securității aeronavelor, care pun în pericol siguranța persoanelor sau a bunurilor, afectând negativ exploatarea aeronavelor și subminând încrederea publicului călător în siguranța aviației civile;

DORIND să asigure condiții de concurență echitabile pentru transportatorii aerieni, acordând transportatorilor lor aerieni oportunități loiale și echitabile de furnizare a serviciilor convenite;

RERECUNOSCÂND că subvențiile guvernamentale pot afecta negativ concurența dintre transportatorii aerieni și pot pune în pericol realizarea obiectivelor fundamentale ale prezentului acord;

SUBLINIIND importanța protejării mediului în contextul dezvoltării și implementării politicii aviatice internaționale și recunoscând drepturile statelor suverane de a lua măsuri corespunzătoare în acest sens;

LUÂND ACT de importanța protecției consumatorilor, inclusiv a protecției prevăzute prin Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montreal la 28 mai 1999;

INTENȚIONÂND să se bazeze pe cadrul oferit de acordurile existente în domeniul transporturilor aeriene pentru a deschide accesul la piețe și pentru a maximiza beneficiile pentru consumatori, pentru transportatorii aerieni, pentru forța de muncă și pentru comunitățile ambelor părți;

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

ARTICOLUL 1

Definiții

În sensul prezentului acord și în lipsa unor dispoziții contrare:

- (1) „servicii convenite” și „rute specificate” înseamnă transportul aerian internațional în temeiul articolului 2 (Acordarea drepturilor) și al anexei I la prezentul acord;
- (2) „acord” înseamnă prezentul acord și anexele la acesta, inclusiv orice eventuale modificări ale acestora;
- (3) „transport aerian” înseamnă transportul cu aeronave al pasagerilor, al bagajelor, al mărfurilor și al poștei, separat sau combinat, oferit publicului contra cost sau prin închiriere, care, pentru a evita orice îndoială, include serviciile regulate și neregulate (charter) și serviciile complete de marfă;
- (4) „autorități competente” înseamnă agențiile sau entitățile guvernamentale responsabile pentru îndeplinirea funcțiilor administrative în temeiul prezentului acord;
- (5) „capacitate” înseamnă capacitatea unui transportator aerian de a efectua servicii aeriene internaționale, în special capacitatea financiară satisfăcătoare și expertiza managerială adecvată, precum și disponibilitatea acestuia de a respecta legislația, reglementările și cerințele care stau la baza operării unor astfel de servicii;
- (6) „cetățenie” înseamnă îndeplinirea cerințelor privind deținerea, controlul efectiv și sediul principal al activității unui transportator aerian;
- (7) „convenție” înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională deschisă spre semnare la Chicago la data de 7 decembrie 1944 și include:
 - (a) orice modificare care a intrat în vigoare în temeiul articolului 94 litera (a) din convenție și care a fost ratificată atât de Republica Moldova, cât și de statul membru sau statele membre ale Uniunii Europene, și
 - (b) orice anexă sau modificare la aceasta, adoptată în temeiul articolului 90 din convenție, în măsura în care o astfel de anexă sau modificare este aplicabilă în orice moment atât Republicii Moldova, cât și statului membru sau statelor membre ale Uniunii Europene, după caz;
- (8) „dreptul la libertatea a cincea” înseamnă dreptul sau privilegiul acordat de un stat („statul care acordă”) transportatorilor aerieni ai altui stat („statul destinatar”) în vederea furnizării de servicii de transport aerian internațional între teritoriul statului care acordă dreptul sau privilegiul și teritoriul unei țări terțe, cu condiția ca serviciile să fie inițiate sau terminate pe teritoriul statului destinatar;

- (9) „cost integral” înseamnă costul furnizării serviciului, plus o taxă rezonabilă pentru cheltuielile de regie și, acolo unde este cazul, orice taxe aplicabile prevăzute să reflecte costurile de mediu și aplicate fără discriminare pe criterii de naționalitate;
- (10) „transport aerian internațional” înseamnă transportul aerian care traversează spațiul aerian al mai multor state;
- (11) „Acordul SACE” înseamnă Acordul multilateral între Comunitatea Europeană și statele sale membre, Republica Albania, Bosnia și Herțegovina, Republica Croația, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Republica Islanda, Republica Muntenegru, Regatul Norvegiei, Republica Serbia și Misiunea ONU de administrație interimară în Kosovo¹ privind stabilirea unui spațiu aerian comun european;
- (12) „parteneri ai politicii europene de vecinătate” înseamnă Algeria, Azerbaidjan, Belarus, Egipt, Georgia, Israel, Iordania, Liban, Libia, Republica Moldova, Maroc, teritoriile palestiniene ocupate, Siria, Tunisia și Ucraina;
- (13) „resortisant” înseamnă orice persoană de naționalitate moldoveană, pentru partea moldoveană, sau având naționalitatea unui stat membru, pentru partea europeană, sau orice entitate, în măsura în care, în cazul unei entități juridice, aceasta se află permanent sub controlul efectiv, fie direct, fie prin participație majoritară, al unor persoane de naționalitate moldoveană, pentru partea moldoveană, sau al unor persoane sau entități având naționalitatea unui stat membru sau a uneia dintre țările terțe identificate în anexa IV, pentru partea europeană;
- (14) „licențe de operare” înseamnă, (i) în cazul Uniunii Europene și al statelor sale membre, licențe de operare și orice alte documente sau certificate relevante acordate în temeiul legislației UE pertinente în vigoare, iar, (ii) în cazul licențelor din Republica Moldova, certificate sau autorizații acordate în temeiul legislației pertinente în vigoare în Republica Moldova;
- (15) „părți” înseamnă, pe de o parte, Uniunea Europeană sau statele sale membre, sau Uniunea Europeană și statele sale membre, în conformitate cu competențele care îi revin fiecareia (partea europeană) și, pe de altă parte, Republica Moldova (partea moldoveană);
- (16) „preț” înseamnă:
- (i) „tarife de transport aerian de pasageri” care trebuie plătite transportatorilor aerieni sau agenților acestora sau altor vânzători de bilete pentru transportul pasagerilor și al bagajelor prin intermediul serviciilor aeriene, precum și condițiile în care se aplică aceste prețuri, inclusiv remunerarea și condițiile oferite pentru agenție și alte servicii auxiliare; și
- (ii) „tarife de transport aerian de marfă” care trebuie plătite pentru transportul de marfă și condițiile în care se aplică aceste prețuri, inclusiv remunerarea și condițiile oferite pentru agenție și alte servicii auxiliare.

¹ În temeiul Rezoluției nr. 1244 din 10 iunie 1999 a Consiliului de Securitate al ONU.

Prezenta definiție include, dacă este cazul, transportul de suprafață legat de transportul aerian internațional și condițiile aferente de aplicare;

- (17) „sediul principal al activității” înseamnă sediul central sau sediul social al unui transportator aerian în partea în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional ale transportatorului aerian, inclusiv gestionarea menținerii navigabilității;
- (18) „obligație de serviciu public” înseamnă orice obligație impusă transportatorilor aerieni de a garanta, pe o rută specificată, operarea unor servicii aeriene regulate minime care să satisfacă standarde fixe de continuitate, regularitate, tarifyare și capacitate minimă pe care transportatorii aerieni nu și le-ar asuma dacă ar ține seama exclusiv de interesul lor comercial. Transportatorii aerieni pot fi compensați de către partea în cauză pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public;
- (19) „subvenție” înseamnă orice contribuție financiară acordată de autorități, de o organizație regională sau de o altă organizație publică, adică atunci când:
- (a) practica unui guvern, a unui organism regional sau a altei organizații publice implică un transfer direct de fonduri, precum granturi, împrumuturi sau infuzie de capital, transfer direct potențial de fonduri în favoarea companiei, preluarea pasivului acesteia, de exemplu sub formă de garanții pentru credite, aporturi de capital, proprietate, protecție împotriva falimentului sau asigurare;
 - (b) veniturile scadente ale unui guvern, ale unui organism regional sau ale unei alte organizații publice sunt abandonate, necollectate sau reduse în mod nejustificat;
 - (c) un guvern, un organism regional sau o altă organizație publică furnizează alte bunuri sau servicii decât infrastructura generală sau achiziționează bunuri sau servicii; sau
 - (d) un guvern, un organism regional sau o altă organizație publică efectuează plăți în contul unui mecanism de finanțare ori împuternicește sau ordonă unui organism privat să îndeplinească una sau mai multe funcții de tipul celor descrise la literele (a), (b) și (c) care, în mod normal, țin de competența guvernului și care, în practică, nu diferă în fapt de practicile urmate în mod normal de guverne,
- prin care se conferă un avantaj.
- (20) „SESAR” înseamnă componenta tehnologică a cerului unic european care urmărește ca, până în 2020, să ofere UE o infrastructură de control al traficului aerian de înaltă performanță, pentru a permite dezvoltarea sigură și ecologică a transportului aerian;
- (21) „teritoriu” înseamnă, pentru Republica Moldova, regiunile terestre și apele teritoriale adiacente acestora aflate sub suveranitatea, suzeranitatea, protecția sau mandatul său, iar, pentru Uniunea Europeană, regiunile terestre (continent și insule), apele interioare și apele maritime teritoriale unde se aplică Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene conform dispozițiilor prevăzute de aceste tratate și de orice instrument juridic care le succedă acestora. Se înțelege că aplicarea prezentului acord în cazul aeroportului Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice respective ale Regatului

Spaniei și Regatului Unit cu privire la litigiul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul și la menținerea suspendării aplicării, în cazul aeroportului Gibraltar, a măsurilor UE în domeniul aviației în vigoare între statele membre la 18 septembrie 2006, în conformitate cu declarația ministerială privind aeroportul Gibraltar asupra căreia s-a convenit la Cordoba, la 18 septembrie 2006;

- (22) „taxă de utilizare” înseamnă o taxă impusă transportatorilor aerieni pentru utilizarea infrastructurilor sau a serviciilor aeroportuare, de mediu, de navigație aeriană sau de securitate a aviației, inclusiv a serviciilor și infrastructurilor conexe.

TITLUL I
DISPOZIȚII ECONOMICE

ARTICOLUL 2

Acordarea drepturilor

1. Fiecare parte acordă celeilalte părți, în conformitate cu anexa I și anexa II, următoarele drepturi pentru desfășurarea transportului aerian internațional de către transportatorii aerieni ai celeilalte părți:
 - (a) dreptul de a survola teritoriul său fără a ateriza;
 - (b) dreptul de a efectua escale în alt scop decât îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor, a bagajelor, a mărfurilor și/sau a poștei în cadrul transportului aerian (scopuri necomerciale);
 - (c) în timpul desfășurării unui serviciu convenit pe o rută specificată, dreptul de a efectua escale pe teritoriul său în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, a mărfurilor și/sau a poștei în traficul internațional, separat sau combinat; și
 - (d) celelalte drepturi specificate în prezentul acord.
2. Nicio dispoziție din prezentul acord nu poate fi interpretată ca oferind transportatorilor aerieni din:
 - (a) Republica Moldova dreptul de a lua la bord pe teritoriul oricărui stat membru, cu titlu oneros, pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă care sunt destinate unui alt punct de pe teritoriul aceluia stat membru;
 - (b) Uniunea Europeană dreptul de a lua la bord pe teritoriul Republicii Moldova, cu titlu oneros, pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă care sunt destinate unui alt punct de pe teritoriul Republicii Moldova.

ARTICOLUL 3

Autorizare

1. La primirea cererilor de autorizație de operare din partea unui transportator aerian al uneia dintre părți, autoritățile competente ale celeilalte părți acordă autorizațiile corespunzătoare într-un termen procedural minim, în măsura în care:
 - (a) în cazul unui transportator aerian din Republica Moldova:
 - transportatorul aerian își are sediul principal al activității în Republica Moldova și deține o licență de operare valabilă în conformitate cu legislația aplicabilă din Republica Moldova; și

- Republica Moldova exercită și menține un control reglementar efectiv al transportatorului aerian; și
 - în cazul în care nu există o derogare stabilită în temeiul articolului 6 (Investiții) din prezentul acord, transportatorul aerian este deținut, în mod direct sau prin participație majoritară, și este controlat efectiv de Republica Moldova și/sau de resortisanți ai săi;
- (b) în cazul unui transportator aerian din Uniunea Europeană:
- transportatorul aerian își are sediul principal al activității pe teritoriul unui stat membru în temeiul tratatelor UE și deține o licență de operare valabilă; și
 - statul membru care a eliberat certificatul de operator aerian exercită și menține un control reglementar efectiv al transportatorului aerian, iar autoritatea competentă relevantă este identificată în mod clar; și
 - în cazul în care nu există o derogare stabilită în temeiul articolului 6 (Investiții) din prezentul acord, transportatorul aerian este deținut, în mod direct sau prin participație majoritară, de state membre și/sau de resortisanți ai statelor membre, sau de alte state enumerate în anexa IV și/sau de resortisanți ai statelor respective;
- (c) transportatorul aerian îndeplinește condițiile prevăzute în actele cu putere de lege și în normele administrative pe care le aplică în mod obișnuit autoritatea competentă; și
- (d) se mențin și se aplică dispozițiile articolului 14 (Siguranța aviației) și ale articolului 15 (Securitatea aviației) din prezentul acord.

ARTICOLUL 4

Recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii referitoare la capacitatea, proprietatea și controlul companiilor aeriene

La primirea unei cereri de autorizație din partea unui transportator aerian al uneia dintre părți, autoritățile competente ale celeilalte părți recunosc orice constatare a autorităților competente ale primei părți referitoare la capacitatea și/sau cetățenia respectivului transportator aerian ca și când o astfel de constatare ar fi fost făcută de propriile autorități competente și nu fac investigații suplimentare în acest sens, cu excepția cazurilor prevăzute la literele (a) și (b) de mai jos.

- (a) Dacă, după primirea unei cereri de autorizație din partea unui transportator aerian sau după acordarea unei astfel de autorizații, autoritățile competente ale părții destinate au un motiv specific de îngrijorare conform căruia, în pofida constatării autorităților competente ale celeilalte părți, inclusiv atunci când este vorba despre aspecte legate de dubla cetățenie, nu au fost îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 3 (Autorizare) din prezentul acord cu privire la acordarea autorizațiilor sau a permiselor corespunzătoare, acestea trebuie să informeze imediat autoritățile în cauză, prezentând motive bine întemeiate pentru îngrijorarea lor. În acest caz, fiecare parte poate solicita consultări, care pot implica reprezentanți ai autorităților competente relevante, și/sau informații suplimentare relevante în acest sens, iar acestor solicitări trebuie să li se dea curs cât mai curând cu putință. În cazul în care problema nu este soluționată, fiecare parte poate aduce subiectul în atenția comitetului mixt instituit în temeiul articolului 22 (Comitetul mixt) din prezentul acord.
- (b) Prezentul articol nu reglementează recunoașterea constatărilor referitoare la:
- certificatele sau autorizațiile de siguranță;
 - dispozițiile în materie de securitate; sau
 - asigurări.

ARTICOLUL 5

Refuzarea, revocarea, suspendarea, limitarea autorizațiilor

1. Autoritățile competente ale fiecărei părți pot refuza, revoca, suspenda sau limita autorizațiile de operare sau pot suspenda sau limita în alt mod operațiunile unui transportator aerian al celeilalte părți în cazul în care:
 - (a) în cazul unui transportator aerian din Republica Moldova:
 - transportatorul aerian nu își are sediul principal al activității în Republica Moldova sau nu deține o licență de operare valabilă în conformitate cu legislația aplicabilă din Republica Moldova; sau
 - Republica Moldova nu exercită și nu menține un control reglementar efectiv al transportatorului aerian; sau
 - cu excepția cazului în care există derogări stabilite în temeiul articolului 6 (Investiții) din prezentul acord, transportatorul aerian nu este deținut sau controlat efectiv, în mod direct sau prin participație majoritară, de Republica Moldova și/sau de resortisanți din Republica Moldova;
 - (b) în cazul unui transportator aerian din Uniunea Europeană:
 - transportatorul aerian nu își are sediul principal al activității pe teritoriul unui stat membru în temeiul tratatelor UE sau nu deține o licență de operare valabilă; sau
 - statul membru care a eliberat certificatul de operator aerian al acestuia nu exercită și nu menține un control reglementar efectiv al transportatorului aerian sau autoritatea competentă relevantă nu este identificată în mod clar; sau
 - cu excepția cazului în care există derogări stabilite în temeiul articolului 6 (Investiții) din prezentul acord, transportatorul aerian nu este deținut sau controlat efectiv, în mod direct sau prin participație majoritară, de state membre și/sau de resortisanți ai statelor membre sau de alte state enumerate în anexa IV și/sau de resortisanți ai statelor respective;
 - (c) transportatorul aerian nu a respectat actele cu putere de lege și normele administrative menționate la articolul 7 (Respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative) din prezentul acord; sau
 - (d) nu se mențin sau nu se aplică dispozițiile articolului 14 (Siguranța aviației) și ale articolului 15 (Securitatea aviației) din prezentul acord; sau
 - (e) o parte a făcut o constatare în conformitate cu articolul 8 (Mediu concurențial) din prezentul acord, conform căreia nu au fost îndeplinite condițiile privind mediul concurențial.

2. Exceptând cazul în care este esențială luarea unor măsuri urgente pentru a se evita noi încălcări ale alineatului (1) literele (c) sau (d) din prezentul articol, drepturile instituite prin prezentul articol se exercită numai după consultarea prealabilă a autorităților competente ale celeilalte părți.
3. Niciuna dintre părți nu își utilizează drepturile instituite prin prezentul articol pentru a refuza, a revoca, a suspenda sau a limita autorizațiile sau permisele oricăror transportatori aerieni ai unei părți pe motiv că cea mai mare parte a companiei și/sau controlul efectiv al acesteia sunt deținute de una sau mai multe părți la Acordul SACE sau de resortisanți ai acestora, cu condiția ca partea sau părțile respective la Acordul SACE să ofere reciprocitate de tratament și ca partea sau părțile respective să aplice condițiile Acordului SACE.

ARTICOLUL 6

Investiții

1. Fără a aduce atingere articolelor 3 (Autorizare) și 5 (Refuzarea, revocarea, suspendarea, limitarea autorizațiilor) din prezentul acord, se permite deținerea cotei majoritare sau a controlului efectiv al unui transportator aerian al Republicii Moldova de către statele membre și/sau resortisanți ai acestora.
2. Fără a aduce atingere articolelor 3 (Autorizare) și 5 (Refuzarea, revocarea, suspendarea, limitarea autorizațiilor) din prezentul acord, deținerea cotei majoritare sau a controlului efectiv al unui transportator aerian al Uniunii Europene de către Republica Moldova și/sau resortisanți ai acesteia este permisă în virtutea unei decizii prealabile a comitetului mixt instituit prin prezentul acord în conformitate cu articolul 22 (Comitetul mixt) alineatul (2) din prezentul acord. O astfel de decizie precizează condițiile asociate cu operarea serviciilor convenite în temeiul prezentului acord și cu serviciile dintre țările terțe și părți. Dispozițiile articolului 22 (Comitetul mixt) alineatul (8) din prezentul acord nu se aplică acestui tip de decizie.

ARTICOLUL 7

Respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative

1. La intrarea, ieșirea sau pe durata staționării unei aeronave pe teritoriul unei părți, actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile pe teritoriul respectiv referitoare la accesul pe acel teritoriu sau ieșirea din acesta a aeronavelor care efectuează transporturi aeriene sau referitoare la operarea și navigarea aeronavelor trebuie să fie respectate de transportatorii aerieni ai celeilalte părți.
2. La intrarea, ieșirea sau pe durata staționării unei aeronave pe teritoriul unei părți, actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile pe teritoriul respectiv referitoare la accesul pe acel teritoriu sau ieșirea din acesta a pasagerilor, a echipajului sau a mărfurilor din aeronave (inclusiv cele referitoare la intrare, verificare, imigrare, pașapoarte, vamă și carantină sau, în cazul poștei, a regulamentelor poștale) trebuie să fie respectate de

pasagerii și echipajele transportatorilor aerieni ai celeilalte părți sau de alte persoane în numele lor, respectiv pentru mărfurile lor.

ARTICOLUL 8

Mediu concurențial

1. Părțile confirmă că obiectivul lor comun este de a institui un mediu echitabil și concurențial pentru exploatarea serviciilor aeriene. Părțile recunosc că practicile concurențiale loiale din partea transportatorilor aerieni sunt mai probabile în cazul în care transportatorii aerieni funcționează pe baze complet comerciale și nu sunt subvenționați.
2. În sfera prezentului acord și fără a aduce atingere dispozițiilor speciale pe care le cuprinde acesta, se interzice orice discriminare pe motive de naționalitate.
3. Ajutoarele de stat care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a anumitor produse sau servicii aeriene sunt incompatibile cu funcționarea corespunzătoare a prezentului acord, în măsura în care pot afecta comerțul dintre părți în sectorul aviației.
4. Orice practici contrare prezentului articol sunt evaluate pe baza criteriilor care decurg din aplicarea regulilor de concurență aplicabile în Uniunea Europeană, în special a celor prevăzute la articolul 107 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, și a instrumentelor de interpretare adoptate de instituțiile Uniunii Europene.
5. În cazul în care una dintre părți constată că pe teritoriul celeilalte părți există anumite condiții, datorate în special unei subvenții, care ar influența concurența loială și echitabilă în detrimentul transportatorilor săi aerieni, aceasta poate adresa observații celeilalte părți. Mai mult, aceasta poate solicita o întrunire a comitetului mixt, în conformitate cu dispozițiile articolului 22 (Comitetul mixt) din prezentul acord. Consultările debutează în termen de 30 de zile de la primirea unei astfel de solicitări. În cazul în care în termen de 30 de zile de la începerea consultărilor nu se ajunge la un acord satisfăcător, partea care a solicitat consultările are dreptul de a refuza, reține, revoca sau suspenda autorizațiile transportatorului aerian (transportatorilor aerieni) în cauză sau poate impune condiții corespunzătoare în privința acestor autorizații, în conformitate cu articolul 5 (Refuzarea, revocarea, suspendarea sau limitarea autorizațiilor) din prezentul acord.
6. Măsurile menționate la alineatul (5) al prezentului articol sunt corespunzătoare, proporționale și limitate la strictul necesar în ceea ce privește domeniul de aplicare și durata. Acestea vizează exclusiv transportatorul sau transportatorii aerieni care beneficiază de o subvenție sau condițiile menționate în prezentul articol și nu aduc atingere dreptului oricăreia dintre părți de a lua măsuri în temeiul articolului 24 (Măsuri de salvagardare) din prezentul acord.
7. Fiecare parte, cu notificarea celeilalte părți, poate contacta entitățile guvernamentale responsabile de pe teritoriul celeilalte părți, inclusiv entități de nivel statal, provincial sau local, pentru a discuta chestiuni legate de prezentul articol.
8. Dispozițiile prezentului articol se aplică fără a aduce atingere actelor cu putere de lege și normelor administrative ale părților referitoare la obligațiile de serviciu public pe teritoriile părților.

ARTICOLUL 9

Oportunități comerciale

Desfășurarea activității

1. Părțile convin că obstacolele din calea desfășurării activității operatorilor comerciali ar constitui o piedică pentru avantajele care urmează să fie obținute pe baza prezentului acord. Prin urmare, părțile convin să demareze un proces eficient și reciproc de eliminare a obstacolelor legate de desfășurarea activității operatorilor economici ai ambelor părți, atunci când există posibilitatea ca astfel de obstacole să împiedice operațiunile comerciale, să denatureze concurența sau să stânjenească crearea de condiții de concurență echitabile.
2. Comitetul mixt constituit în conformitate cu articolul 22 instituie un proces de cooperare în privința desfășurării activităților și a oportunităților comerciale, monitorizează progresele realizate în combaterea cu eficacitate a obstacolelor din calea desfășurării activităților operatorilor comerciali și examinează periodic noutățile apărute, inclusiv, dacă este necesar, în ceea ce privește modificările din domeniul legislativ și al reglementării. În conformitate cu articolul 22, o parte poate solicita întrunirea comitetului mixt în vederea dezbaterii oricărui aspect legat de aplicarea prezentului articol.

Reprezentanții transportatorilor aerieni

3. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți au dreptul de a-și stabili birouri pe teritoriul celeilalte părți, pentru promovarea și vânzarea serviciilor de transport aerian și a altor activități conexe, inclusiv dreptul de a vinde și de a elibera atât propriile bilete și/sau scrisori de transport aerian, cât și ale oricărui alt transportator.
4. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți sunt autorizați, în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative ale celeilalte părți referitoare la intrare, ședere și angajare, să aducă și să mențină pe teritoriul celeilalte părți personalul de conducere, comercial, tehnic și operațional sau orice alt personal specializat necesar furnizării serviciilor de transport aerian. Aceste cerințe privind personalul, la opțiunea transportatorilor aerieni, pot fi satisfăcute de către propriul personal sau utilizând serviciile oricărei alte organizații, companii sau transportator aerian care operează pe teritoriul celeilalte părți și care este autorizat să efectueze astfel de servicii pe teritoriul părții respective. Ambele părți facilitează și accelerează acordarea autorizațiilor de muncă, în cazul în care sunt necesare, pentru personalul angajat în birourile vizate de prezentul alineat, inclusiv pentru personalul care efectuează anumite sarcini temporare pe perioade care nu depășesc nouăzeci (90) de zile, sub rezerva actelor cu putere de lege și normelor administrative aplicabile aflate în vigoare.

Asistența la sol

5. (a) Fără a aduce atingere literei (b) de mai jos, fiecărui transportator aerian îi revine, în ceea ce privește serviciile de asistență la sol pe teritoriul celeilalte părți:

- (i) dreptul să-și asigure propriile activități de asistență la sol („auto-asistență”) sau, dacă dorește,
- (ii) dreptul să aleagă din rândul furnizorilor concurenți de servicii de asistență la sol complete sau parțiale, în cazul în care actele cu putere de lege și normele administrative ale fiecărei părți permit accesul acestora la piață și dacă acești furnizori sunt prezenți pe piață.

(b) Pentru următoarele categorii de servicii de asistență la sol, și anume asistență „bagaje”, asistență „operațiuni pe platformă”, asistență „combustibil și ulei”, asistență „mărfuri și poștă” în ceea ce privește manipularea fizică a mărfurilor și a poștei între terminalul aeroportului și aeronavă, drepturile prevăzute la litera (a) punctele (i) și (ii) pot fi supuse unor constrângeri în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile pe teritoriul celeilalte părți. În cazul în care aceste constrângeri împiedică auto-asistența și în lipsa unei concurențe efective între furnizorii de servicii de asistență la sol, ansamblul acestor servicii trebuie puse la dispoziția tuturor transportatorilor aerieni în condiții egale și fără discriminare.

Asistența la sol pentru părțile terțe

6. Fiecare companie de asistență la sol, fie că este sau nu transportator aerian, are, în ceea ce privește asistența la sol pe teritoriul celeilalte părți, dreptul de a furniza servicii de asistență la sol companiilor aeriene care își desfășoară activitatea pe același aeroport, atunci când acest lucru este permis și cu respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative aplicabile.

Vânzări, cheltuieli locale și transferul de fonduri

7. Orice transportator aerian al oricăreia dintre părți are dreptul să se angajeze în vânzarea de servicii de transport aerian și servicii conexe pe teritoriul celeilalte părți în mod direct și/sau, în funcție de propria decizie, prin intermediul agenților săi de vânzare, al altor intermediari desemnați de el, prin intermediul altui transportator aerian sau prin internet. Fiecare transportator aerian are dreptul să vândă astfel de servicii de transport și orice persoană este liberă să le achiziționeze, în moneda teritoriului pe care se află sau într-o valută liber convertibilă în conformitate cu reglementările valutare locale.
8. Fiecare transportator aerian are dreptul de a converti în valută liber convertibilă și de a transfera, la cerere, veniturile obținute pe plan local de pe teritoriul celeilalte părți către teritoriul de origine și, cu excepția cazului în care contravine dispozițiilor actelor cu putere de lege și normelor administrative cu aplicare generală, în țara sau țările alese de el. Convertirea și transferul trebuie autorizate în cel mai scurt timp posibil, fără aplicarea de restricții sau impozite, la o rată de schimb valutar aplicabilă tranzacțiilor și transferurilor curente la data la care transportatorul face cererea inițială de transfer.
9. Transportatorilor aerieni ai fiecărei părți li se permite să plătească cheltuielile locale, inclusiv cheltuielile cu combustibilul, pe teritoriul celeilalte părți în moneda locală. În funcție de deciziile lor, transportatorii fiecărei părți pot face plățile corespunzând acestor cheltuieli pe teritoriul celeilalte părți în valută liber convertibilă în conformitate cu reglementările valutare locale.

Acorduri de cooperare

10. Pentru operarea sau furnizarea de servicii în temeiul prezentului acord, orice transportator aerian al unei părți poate să încheie acorduri de cooperare comercială, cum sunt acordurile de rezervare de capacitate sau de partajare de cod, cu:

- (a) orice transportator aerian sau transportatori aerieni ai părților; și
- (b) orice transportator aerian sau transportatori aerieni ai unei țări terțe; și
- (c) orice furnizor de servicii de transport la suprafață (la sol sau maritim);

cu condiția ca

(i) transportatorul care exploatează serviciul să dețină drepturile de trafic adecvate, (ii) transportatorii care comercializează serviciul să dețină autoritatea corespunzătoare pentru ruta în cauză și (iii) acordurile să îndeplinească cerințele referitoare la siguranță și concurență aplicabile în mod normal acestui tip de acorduri. În ceea ce privește transportul de pasageri comercializat care implică partajare de coduri, cumpărătorul este informat în momentul vânzării, sau în orice caz înainte de îmbarcare, în legătură cu furnizorii de transport care exploatează fiecare sector al serviciului în cauză.

11. (a) În ceea ce privește transportul de pasageri, furnizorii de servicii de transport la suprafață nu intră sub incidența actelor cu putere de lege și a normelor administrative aplicabile transportului aerian prin simplul fapt că serviciile de transport la suprafață sunt oferite de un transportator aerian în nume propriu. Furnizorii de servicii de transport la suprafață sunt liberi să decidă dacă încheie acorduri de cooperare. Atunci când decid în privința unor acorduri specifice, furnizorii de servicii de transport la suprafață pot lua în considerare, printre altele, interesele consumatorilor și constrângerile tehnice, economice, de spațiu și de capacitate.

(b) Mai mult, prin derogare de la orice alte dispoziții din prezentul acord, transportatorii aerieni și furnizorii indirecti de transport de marfă ai părților sunt autorizați, fără restricție, să recurgă, în legătură cu transportul aerian, la orice transport de suprafață pentru mărfuri cu destinația sau provenind din orice punct situat pe teritoriul Republicii Moldova și al Uniunii Europene, sau într-o țară terță, inclusiv transportul către sau dinspre orice aeroport cu structuri vamale, și dispunând, acolo unde este cazul, de dreptul de a transporta mărfuri sub supraveghere vamală în temeiul actelor cu putere de lege și al normelor administrative aplicabile. Marfa, fie că este transportată pe căi de suprafață sau pe calea aerului, are acces la infrastructura și serviciile vamale aeroportuare. Transportatorii aerieni pot alege să își efectueze propriul transport de suprafață sau să îl încredințeze altor transportatori de suprafață, inclusiv celor care sunt de asemenea transportatori aerieni sau unor furnizori indirecti de servicii de transport aerian de marfă. Astfel de servicii de transport combinat de marfă pot fi oferite la un preț unic de la un punct la altul pentru transportul aerian și transportul de suprafață combinat, cu condiția ca expeditorii să nu fie induși în eroare asupra detaliilor unor astfel de transporturi.

Închirierea

12. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți au dreptul să furnizeze serviciile convenite cu aeronave și echipaj închiriat de la orice transportator aerian, inclusiv din țări terțe, cu condiția ca toți participanții la astfel de acorduri să îndeplinească condițiile prevăzute în temeiul actelor cu putere de lege și al normelor administrative aplicate în mod normal de părți în cazul încheierii unor astfel de acorduri.
- (a) Niciuna dintre părți nu va pretinde transportatorilor aerieni care își împrumută echipamentele să dispună de drepturi de trafic în temeiul prezentului acord.
- (b) Închirierea de aeronave cu echipaj (în sistem *wet-leasing*) de către un transportator aerian al Republicii Moldova de la un transportator aerian dintr-o țară terță sau de către un transportator aerian al Uniunii Europene de la un transportator aerian dintr-o țară terță, altele decât cele menționate în anexa IV la prezentul acord, în vederea exploatării drepturilor prevăzute în prezentul acord, rămâne un caz excepțional sau îndeplinește nevoi temporare. Închirierea trebuie supusă aprobării prealabile a autorității de care a acordat licența transportatorului aerian ce închiriază aeronavele și al autorității competente ale celeilalte părți.

Contracte de franciză/de atribuire a numelui de marcă

13. Transportatorii aerieni ai ambelor părți au dreptul de a încheia contracte de franciză sau de atribuire a numelui de marcă cu companii, inclusiv transportatori aerieni, ale oricăreia dintre părți sau ale unei țări terțe, cu condiția să dispună de autorizațiile necesare și să îndeplinească condițiile prevăzute în temeiul actelor cu putere de lege și al normelor administrative aplicate de părți în cazul unor astfel de acorduri, în special cele care solicită dezvăluirea identității transportatorului aerian care efectuează serviciul.

ARTICOLUL 10

Vamă și fiscalitate

1. La sosirea pe teritoriul uneia dintre părți, aeronavele transportatorilor aerieni ai celeilalte părți utilizate în transportul aerian internațional, echipamentele lor obișnuite, combustibilul, lubrifianții, consumabilele tehnice, echipamentele de la sol, piesele de schimb (inclusiv motoare), proviziile de bord (inclusiv, dar nelimitându-se la: alimente, băuturi și alcool, țigări și alte produse destinate comercializării sau consumării de către pasageri în cantități limitate în timpul zborului) și alte articole destinate să fie folosite doar pentru sau în legătură cu exploatarea sau întreținerea aeronavelor care efectuează transporturi aeriene internaționale sunt scutite, pe bază de reciprocitate, în temeiul legislației relevante aplicabile, de toate restricțiile la import, taxele pe proprietate și impozitele pe capital, taxele vamale, accizele și alte taxe similare care (a) sunt impuse de autoritățile naționale sau locale sau de Uniunea Europeană și (b) nu se bazează pe costul serviciului prestat, cu condiția ca echipamentele și proviziile să rămână la bordul aeronavelor.
2. De asemenea, sunt scutite, pe bază de reciprocitate, în temeiul legislației relevante aplicabile, de la plata taxelor, impozitelor și impunerilor menționate la alineatul (1) al prezentului articol, cu excepția taxelor bazate pe costul serviciului prestat:
 - (a) proviziile de bord introduse sau furnizate pe teritoriul unei părți și luate la bord, în limite rezonabile, pentru a fi folosite la bordul aeronavelor care pleacă ale unui transportator aerian aparținând celeilalte părți, utilizate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste provizii urmează să fie folosite pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului menționat;
 - (b) echipamentele de la sol și piesele de schimb (inclusiv motoare) introduse pe teritoriul unei părți în vederea întreținerii, reviziei sau reparării aeronavelor unui transportator aerian al celeilalte părți utilizate în transportul aerian internațional;
 - (c) combustibilul, lubrifianții și consumabilele tehnice introduse sau furnizate pe teritoriul uneia dintre părți pentru a fi folosite în sau pe aeronavele unui transportator aerian al celeilalte părți utilizate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste articole urmează să fie folosite pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului menționat;
 - (d) imprimarele, astfel cum sunt prevăzute în legislația vamală a fiecărei părți, introduse sau furnizate pe teritoriul uneia dintre părți, și luate la bord pentru a fi folosite pe aeronavele care pleacă ale unui transportator aerian al celeilalte părți, utilizate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste articole urmează să fie folosite pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului părții menționat; și
 - (e) echipamentele de siguranță și securitate utilizate în aeroporturi sau terminale pentru marfă.
3. Prin derogare de la orice altă dispoziție contrară, nicio dispoziție din prezentul acord nu interzice vreunei părți să impună, pe bază nediscriminatorie, impozite sau taxe pe

combustibilul furnizat pe teritoriul său pentru a fi utilizat de o aeronavă a unui transportator aerian care operează între două puncte de pe teritoriul său.

4. Se poate impune ca echipamentele și proviziile menționate la alineatele (1) și (2) ale prezentului articol să fie ținute sub supravegherea sau controlul autorităților corespunzătoare și să nu fie transferate fără plata taxelor vamale și a impozitelor corespunzătoare.
5. Scutirile prevăzute în prezentul articol sunt, de asemenea, acordate în cazul în care transportatorii aerieni ai unei părți au contractat un alt transportator aerian, care beneficiază la rândul său de astfel de scutiri acordate de cealaltă parte, pentru împrumutul sau transferul pe teritoriul celeilalte părți al articolelor precizate la alineatele (1) și (2) ale prezentului articol.
6. Nicio prevedere din prezentul acord nu interzice vreunei părți să impună impozite sau taxe la vânzarea bunurilor care nu sunt destinate consumului la bordul aeronavelor de către pasageri pe un sector al serviciului aerian între două puncte situate pe teritoriul său unde este permisă îmbarcarea sau debarcarea.
7. Bagajele și mărfurile aflate în tranzit direct pe teritoriul unei părți sunt scutite de impozite, taxe vamale și alte taxe similare care nu se bazează pe costul serviciului prestat.
8. Echipamentele de la bord obișnuite, precum și materialele și proviziile păstrate în mod normal la bordul aeronavelor unui transportator aerian al oricăreia dintre părți pot fi descărcate pe teritoriul celeilalte părți numai cu aprobarea autorităților vamale de pe teritoriul respectiv. În acest caz, echipamentele și materialele respective pot fi puse sub supravegherea autorităților menționate până la momentul în care sunt reexportate sau eliberate în alt mod, în conformitate cu reglementările vamale.
9. Dispozițiile prezentului acord nu afectează taxa pe valoarea adăugată, cu excepția impozitului pe cifra de afaceri plătit la import. Dispozițiile convențiilor care pot fi în vigoare la momentul respectiv între un stat membru și Republica Moldova în vederea evitării dublei impozitări a venitului și a capitalului nu sunt afectate de dispozițiile prezentului acord.

ARTICOLUL 11

Taxe de utilizare pentru aeroporturi și infrastructuri și servicii aeronautice

1. Fiecare parte se asigură că taxele de utilizare care pot fi impuse de autoritățile sau organismele sale competente în acest domeniu transportatorilor aerieni ai celeilalte părți pentru utilizarea serviciilor de navigație aeriană și de control al traficului aerian, a aeroportului, a securității aeriene și a infrastructurilor și serviciilor aferente sunt corecte, rezonabile, nediscriminatorii și distribuite echitabil între categoriile de utilizatori. Fără a aduce atingere articolului 16 (Managementul traficului aerian) alineatul (1), aceste taxe pot reflecta, fără a depăși însă, costul integral pe care autoritățile sau organismele competente care impun aceste taxe îl suportă pentru furnizarea infrastructurilor și serviciilor aeroportuare și de securitate aeriană corespunzătoare la aeroportul respectiv sau în cadrul

sistemului aeroportului respectiv. Taxele de utilizare pot include o rentabilitate rezonabilă a activelor după amortizare. Infrastructurile și serviciile care fac obiectul taxelor de utilizare sunt furnizate pe baze eficiente și economice. În orice situație, aceste taxe de utilizare nu pot fi evaluate pentru transportatorii aerieni ale celeilalte părți în termeni mai puțin favorabili decât cei mai favorabili termeni acordați oricărui alt transportator aerian la momentul evaluării lor.

2. Fiecare parte încurajează consultările între autoritățile sau organismele competente care impun aceste taxe pe teritoriul său și transportatorii aerieni și/sau organismele lor de reprezentare care folosesc serviciile și infrastructurile și se asigură că aceste autorități sau organisme competente și transportatorii aerieni sau organismele lor de reprezentare fac schimb de astfel de informații, după cum poate fi necesar pentru a permite evaluarea precisă a caracterului rezonabil al taxelor de utilizare, în conformitate cu principiile prevăzute la alineatele (1) și (2) ale prezentului articol. Fiecare parte se asigură că autoritățile sau organismele competente care impun aceste taxe informează utilizatorii cu un preaviz rezonabil cu privire la orice propunere de modificare a taxelor de utilizare, pentru ca autoritățile în cauză să poată lua în considerare opiniile exprimate de utilizatori înainte de efectuarea modificărilor respective.
3. În cadrul procedurilor de soluționare a litigiilor în temeiul articolului 23 (Soluționarea litigiilor și arbitraj) din prezentul acord, niciuna dintre părți nu este considerată a fi încălcat dispozițiile prezentului articol decât în cazul în care:
 - (a) nu examinează, într-un interval de timp rezonabil, taxa sau practica care face obiectul unei plângeri a celeilalte părți; sau
 - (b) în urma unei astfel de examinări, nu ia toate măsurile de care dispune pentru a corecta orice taxă sau practică incompatibilă cu dispozițiile prezentului articol.

ARTICOLUL 12

Stabilirea prețurilor

1. Părțile permit stabilirea liberă a prețurilor de către transportatorii aerieni pe baza unei concurențe libere și echitabile.
2. Părțile nu solicită transmiterea sau notificarea prețurilor.
3. Se pot purta discuții între autoritățile competente cu privire la aspecte precum prețuri care ar putea fi nejustificate, nerezonabile, discriminatorii sau subvenționate, dar fără a se limita la acestea.

ARTICOLUL 13

Statistici

1. Fiecare parte furnizează celeilalte părți statisticile impuse de actele cu putere de lege și normele administrative naționale și, la cerere, alte informații statistice disponibile care ar putea fi necesare în mod rezonabil pentru examinarea funcționării serviciilor aeriene.

2. Părțile cooperează în cadrul comitetului mixt instituit în temeiul articolului 22 (Comitetul mixt) din prezentul acord pentru facilitarea schimbului de informații statistice între ele în scopul de a monitoriza dezvoltarea serviciilor aeriene în temeiul prezentului acord.

TITLUL II
COOPERARE ÎN MATERIE DE REGLEMENTARE

ARTICOLUL 14

Siguranța aviației

1. Sub rezerva dispozițiilor tranzitorii stabilite în anexa II la prezentul acord, părțile acționează în conformitate cu dispozițiile legislației privind siguranța aviației specificate în partea C din anexa III la prezentul acord, în condițiile enunțate în continuare.
2. Părțile cooperează pentru a asigura implementarea de către Republica Moldova a legislației menționate la alineatul (1) al prezentului articol. În acest scop, Republica Moldova se implică în activitatea Agenției Europene de Siguranță a Aviației, în calitate de observator, de la data intrării în vigoare a prezentului acord.
 - (a) Tranziția treptată a Republicii Moldova către aplicarea în întregime a legislației menționate în partea C din anexa III la prezentul acord face obiectul unor evaluări. Evaluările sunt realizate de Uniunea Europeană în cooperare cu Republica Moldova. Atunci când consideră că legislația menționată în partea C din anexa III la prezentul acord se aplică în întregime, Republica Moldova informează Uniunea Europeană că ar trebui efectuată o evaluare.
 - (b) Atunci când Republica Moldova a implementat în întregime legislația menționată în partea C din anexa III la prezentul acord, comitetul mixt înființat în temeiul articolului 22 al prezentului acord determină statutul și condițiile exacte de participare, în afara statutului de observator susmenționat, a Republicii Moldova în cadrul Agenției Europene de Siguranță a Aviației.
3. Părțile asigură faptul că aeronavele înmatriculate într-o parte care sunt suspectate a nu fi conforme cu standardele internaționale de siguranță a aviației stabilite în temeiul convenției și care aterizează pe aeroporturi deschise traficului aerian internațional aflate pe teritoriul celeilalte părți fac obiectul unei inspecții la platformă, internă și externă, efectuată de autoritățile competente ale celeilalte părți, pentru a verifica atât valabilitatea documentelor aeronavei și ale echipajului, cât și starea în care se prezintă aeronava și echipamentele acesteia.
4. Autoritățile competente ale unei părți pot solicita în orice moment consultări cu privire la standardele de siguranță menționate de cealaltă parte.
5. Autoritățile competente ale unei părți adoptă toate măsurile necesare și imediate atunci când constată că o aeronavă, un produs sau o operațiune ar putea:
 - (a) să nu îndeplinească standardele minime stabilite în temeiul convenției sau al legislației specificate în partea C din anexa III la prezentul acord, după caz,

- (b) să genereze motive serioase de îngrijorare – stabilite în urma unei inspecții menționate la alineatul (3) al prezentului articol – cu privire la faptul că o aeronavă sau operarea unei aeronave nu respectă standardele minime stabilite în temeiul convenției sau al legislației specificate în partea C din anexa III la prezentul acord, după caz, sau
 - (c) să genereze motive serioase de îngrijorare cu privire la lipsa menținerii și administrării efective a standardelor minime stabilite în temeiul convenției sau al legislației specificate în partea C din anexa III la prezentul acord, după caz.
6. În cazul în care autoritățile competente ale unei părți adoptă măsuri în temeiul alineatului (5), acestea informează de urgență autoritățile competente ale celeilalte părți în legătură cu măsurile respective, motivându-și deciziile.
7. În cazul în care măsurile adoptate în aplicarea alineatului (5) al prezentului articol nu sunt întrerupte deși motivul pentru adoptarea lor nu mai există, oricare dintre părți poate aduce problema în atenția comitetului mixt.

ARTICOLUL 15

Securitatea aviației

1. Sub rezerva dispozițiilor tranzitorii stabilite în anexa II la prezentul acord, părțile acționează în conformitate cu dispozițiile legislației Uniunii Europene privind securitatea aviației, specificată în partea D din anexa III la prezentul acord, în condițiile enunțate în continuare.
2. Republica Moldova poate face obiectul unei inspecții din partea Comisiei Europene în conformitate cu legislația relevantă a Uniunii Europene privind securitatea, menționată în anexa III la prezentul acord. Părțile stabilesc mecanismul necesar pentru schimbul de informații cu privire la rezultatele acestor inspecții privind securitatea.
3. Întrucât asigurarea siguranței aeronavelor civile, a pasagerilor și a echipajului acestora reprezintă o condiție prealabilă esențială pentru operarea serviciilor aeriene internaționale, părțile își reafirmă obligațiile reciproce de a proteja securitatea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, în special obligațiile care le revin în temeiul convenției, al Convenției privind infracțiunile și alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963, al Convenției pentru combaterea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga la 16 decembrie 1970, al Convenției pentru combaterea actelor ilicite îndreptate împotriva siguranței aviației civile, semnată la Montreal la 23 septembrie 1971, al Protocolului pentru combaterea actelor ilicite de violență în aeroporturile care deservește aviația civilă internațională, semnat la Montreal la 24 februarie 1988, și al Convenției privind marcarea explozibililor plastici în scopul detectării, semnată la Montreal la 1 martie 1991, în măsura în care ambele părți sunt părți la aceste convenții, precum și al tuturor convențiilor și protocoalelor referitoare la securitatea aviației civile la care ambele părți sunt părți.
4. Părțile își acordă reciproc, la cerere, toată asistența necesară pentru prevenirea actelor de capturare ilicită a aeronavelor civile și a altor acte ilicite săvârșite împotriva siguranței aeronavelor, a pasagerilor și echipajului, a aeroporturilor și a infrastructurilor de navigație aeriană, precum și împotriva oricărei alte amenințări la adresa securității aviației civile.
5. În cadrul relațiilor lor mutuale, părțile acționează în conformitate cu standardele de securitate a aviației și, în măsura în care sunt aplicate de ele, cu practicile recomandate stabilite de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) și desemnate ca anexe la convenție, în măsura în care dispozițiile privind securitatea sunt aplicabile părților. Ambele părți solicită operatorilor aeronavelor înmatriculate pe teritoriul lor, operatorilor cu sediul principal al activității sau rezidența permanentă pe teritoriul lor și operatorilor aeroporturilor de pe teritoriul lor să acționeze în conformitate cu aceste dispoziții privind securitatea aviației.
6. Fiecare parte se asigură că pe teritoriul său se iau măsuri eficiente pentru a proteja aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită, printre care se numără și controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor lor de mână, controlul de securitate al bagajelor de cală și măsurile de securitate pentru marfă și poștă înainte de îmbarcarea sau încărcarea pe aeronave, măsurile de securitate pentru proviziile de bord și proviziile de aeroport și

controlul accesului la zona de operațiuni aeriene și la zonele de securitate cu acces restricționat. Aceste măsuri se adaptează pentru a răspunde creșterii nivelului de amenințare. Fiecare parte acceptă faptul că transportatorilor săi aerieni ar putea să li se impună respectarea dispozițiilor privind securitatea aviației menționate la alineatul (5) al prezentului articol solicitate de cealaltă parte pentru intrarea, părăsirea sau staționarea pe teritoriul acestei celeilalte părți.

7. Fiecare parte examinează de asemenea într-un spirit pozitiv orice solicitare a celeilalte părți privind luarea de măsuri speciale de securitate rezonabile pentru a face față unei anumite amenințări. Cu excepția cazurilor de urgență în care acest lucru nu este posibil în mod rezonabil, fiecare parte informează în prealabil cealaltă parte cu privire la orice măsuri speciale de securitate pe care intenționează să le introducă și care ar putea avea un impact financiar sau operațional semnificativ asupra serviciilor de transport aerian furnizate în temeiul prezentului acord. Fiecare parte poate solicita o întrunire a comitetului mixt pentru a dezbate astfel de măsuri de securitate, în conformitate cu articolul 22 (Comitetul mixt) din prezentul acord.
8. În cazul capturării ilicite a unei aeronave civile sau al unei amenințări în acest sens sau în cazul altor acte ilicite săvârșite împotriva siguranței aeronavelor, a pasagerilor și echipajelor acestora, a aeroporturilor sau a infrastructurilor de navigație aeriană, părțile își acordă reciproc asistență prin facilitarea comunicațiilor și prin alte măsuri adecvate, cu scopul de a pune capăt rapid și sigur incidentului sau amenințării respective.
9. Fiecare parte ia toate măsurile practice necesare pentru a se asigura că aeronavele care fac obiectul unei capturări ilicite sau al altor acte de intervenție ilicită la sol, pe teritoriul său, sunt reținute la sol, cu excepția cazurilor în care se impune decolarea acestora pentru a proteja vieți umane. Dacă este posibil, astfel de măsuri sunt adoptate pe baza unor consultări reciproce.
10. În cazul în care una dintre părți are motive întemeiate să creadă că cealaltă parte nu a respectat dispozițiile în materie de securitate a aviației din prezentul articol, aceasta solicită consultări imediate cu cealaltă parte.
11. Fără a aduce atingere articolului 5 (Refuzarea, revocarea, suspendarea, limitarea autorizațiilor) din prezentul acord, dacă în termen de cincisprezece (15) zile de la data unei astfel de cereri nu se ajunge la un acord satisfăcător, partea solicitantă are dreptul de a reține, revoca sau limita autorizația de operare a unui sau mai multor transportatori aerieni ai celeilalte părți sau de a impune condiții în ceea ce privește aceste autorizații.
12. Atunci când devine necesar, din cauza unei amenințări imediate și extraordinare, o parte poate lua măsuri provizorii înainte de expirarea termenului de cincisprezece (15) zile.
13. Orice măsură adoptată în conformitate cu alineatul (11) al prezentului articol se întrerupe în momentul în care cealaltă parte respectă integral dispozițiile prezentului articol.

ARTICOLUL 16

Managementul traficului aerian

1. Sub rezerva dispozițiilor tranzitorii prevăzute în anexa II la prezentul acord, părțile acționează în conformitate cu dispozițiile legislației specificate în partea B din anexa III la prezentul acord, în condițiile stabilite în continuare.
2. Părțile cooperează în domeniul managementului traficului aerian în vederea extinderii cerului unic european la Republica Moldova pentru a îmbunătăți standardele actuale de siguranță și eficiența globală a operațiunilor de trafic aerian general în Europa, pentru a optimiza capacitățile de control al traficului aerian, pentru a reduce la minimum întârzierile și pentru a crește eficiența de mediu. În acest sens, Republica Moldova se implică în Comitetul pentru cerul unic în calitate de observator de la data intrării în vigoare a acordului. Comitetul mixt este responsabil cu monitorizarea și facilitarea cooperării în domeniul managementului traficului aerian.
3. Pentru a facilita aplicarea legislației privind cerul unic european pe teritoriile lor:
 - (a) Republica Moldova adoptă măsurile necesare în vederea ajustării structurilor sale instituționale pentru managementul traficului aerian la cerul unic european, asigurându-se în special că organismele naționale de supraveghere pertinente sunt cel puțin independente din punct de vedere operațional de furnizorii de servicii de navigație aeriană; și
 - (b) Uniunea Europeană implică Republica Moldova în inițiativele operaționale relevante în domeniul serviciilor de navigație aeriană, al spațiului aerian și al interoperabilității ce rezultă din cerul unic european, în special prin implicarea timpurie a eforturilor Republicii Moldova de stabilire a unor blocuri funcționale de spațiu aerian sau prin intermediul coordonării corespunzătoare cu privire la SESAR.

ARTICOLUL 17

Mediu

1. Părțile recunosc importanța protejării mediului în cadrul dezvoltării și implementării politicii în domeniul aviației. Părțile recunosc necesitatea unor acțiuni eficiente la nivel global, regional, național și/sau local în vederea reducerii la minimum a impactului aviației civile asupra mediului.
2. Sub rezerva dispozițiilor tranzitorii prevăzute în anexa II la prezentul acord, părțile acționează în conformitate cu legislația privind transportul aerian specificată în partea E din anexa III la prezentul acord.
3. Părțile recunosc importanța conlucrării și, în cadrul discuțiilor multilaterale, a examinării efectelor aviației asupra mediului, precum și a asigurării faptului că orice măsuri de contracarare sunt pe deplin compatibile cu obiectivele prezentului acord.

4. Nicio dispoziție din prezentul acord nu se interpretează ca o limitare a puterii autorităților competente ale unei părți de a adopta toate măsurile corespunzătoare pentru prevenirea sau abordarea problemelor legate de impactul transportului aerian asupra mediului, cu condiția ca aceste măsuri să fie pe deplin compatibile cu drepturile și obligațiile acestora în temeiul dreptului internațional și să fie aplicate fără discriminare pe motive de naționalitate.

ARTICOLUL 18

Protecția consumatorilor

Sub rezerva dispozițiilor tranzitorii prevăzute în anexa II la prezentul acord, părțile acționează în conformitate cu legislația privind transportul aerian specificată în partea G din anexa III la prezentul acord.

ARTICOLUL 19

Sisteme informatizate de rezervare

Sub rezerva dispozițiilor tranzitorii prevăzute în anexa II la prezentul acord, părțile acționează în conformitate cu legislația privind transportul aerian specificată în partea H din anexa III la prezentul acord.

ARTICOLUL 20

Aspecte sociale

Sub rezerva dispozițiilor tranzitorii prevăzute în anexa II la prezentul acord, părțile acționează în conformitate cu legislația privind transportul aerian specificată în partea F din anexa III la prezentul acord.

TITLUL III

DISPOZIȚII INSTITUȚIONALE

ARTICOLUL 21

Interpretare și aplicare

1. Părțile iau toate măsurile corespunzătoare, generale sau speciale, destinate să asigure îndeplinirea obligațiilor care decurg din prezentul acord și se abțin de la orice măsură care ar putea pune în pericol îndeplinirea obiectivelor prezentului acord.
2. Fiecare parte este responsabilă, pe propriul său teritoriu, pentru aplicarea corespunzătoare a prezentului acord, în special a regulamentelor și directivelor privind transportul aerian enumerate în anexa III la prezentul acord.
3. Fiecare parte pune la dispoziția celeilalte părți toate informațiile și întreg sprijinul necesar pentru desfășurarea investigațiilor privind eventuale încălcări ale dispozițiilor prezentului acord pe care cealaltă parte le efectuează în temeiul competențelor care îi revin conform prezentului acord.
4. Atunci când părțile acționează în temeiul competențelor care le sunt conferite prin prezentul acord cu privire la subiecte care prezintă un interes substanțial pentru cealaltă parte și care privesc autoritățile sau întreprinderile celeilalte părți, autoritățile competente ale celeilalte părți trebuie informate pe deplin și au posibilitatea de a-și prezenta observațiile înainte de luarea unei decizii definitive.
5. În măsura în care dispozițiile prezentului acord și dispozițiile actelor specificate în anexa III la prezentul acord sunt identice din punctul de vedere al conținutului cu normele corespondente din tratatele UE și cu actele adoptate în temeiul tratatelor UE, aceste dispoziții se interpretează, în implementarea și aplicarea lor, în conformitate cu hotărârile și deciziile pertinente ale Curții de Justiție și ale Comisiei Europene

ARTICOLUL 22

Comitetul mixt

1. Se instituie un comitet mixt compus din reprezentanți ai părților (denumit în continuare „comitetul mixt”), responsabil cu gestionarea prezentului acord și cu implementarea corespunzătoare a acestuia. În acest scop, comitetul mixt formulează recomandări și ia decizii în cazurile prevăzute în mod expres de prezentul acord.
2. Deciziile comitetului mixt sunt adoptate prin consens și sunt obligatorii pentru părți. Deciziile sunt puse în aplicare de părți în conformitate cu normele proprii.
3. Comitetul mixt adoptă, prin decizie, regulamentul său de procedură.
4. Comitetul mixt se întrunește ori de câte ori este necesar. Oricare dintre părți poate solicita întrunirea acestui comitet.

5. O parte poate solicita, de asemenea, o întrunire a comitetului mixt cu scopul de a soluționa chestiuni legate de interpretarea sau aplicarea prezentului acord. Întrunirea se organizează cât mai curând posibil, în termen de maximum două luni de la data primirii solicitării, în afara cazului în care părțile convin altfel.
6. Pentru o implementare adecvată a prezentului acord, părțile realizează schimburi de informații și, la cererea oricăreia dintre ele, se consultă în cadrul comitetului mixt.
7. În cazul în care una dintre părți consideră că o decizie a comitetului mixt nu este implementată corespunzător de cealaltă parte, ea poate solicita analizarea situației de către comitetul mixt. În cazul în care comitetul mixt nu ajunge la o soluție în termen de două luni de la sesizare, partea solicitantă poate lua măsuri corespunzătoare de salvagardare în temeiul articolului 24 (Măsuri de salvagardare) din prezentul acord.
8. Fără a aduce atingere alineatului (2), în cazul în care comitetul mixt nu ia o decizie într-o chestiune care i-a fost sesizată în termen de șase luni de la data sesizării, părțile pot lua măsuri temporare corespunzătoare de salvagardare în temeiul articolului 24 (Măsuri de salvagardare) din prezentul acord.
9. În conformitate cu articolul 6 (Investiții) din prezentul acord, comitetul mixt examinează chestiunile referitoare la investițiile bilaterale ale proprietarilor majoritari sau modificările referitoare la controlul efectiv al transportatorilor aerieni ai părților.
10. În conformitate cu articolul 14 (Siguranța aviației) din prezentul acord, comitetul mixt monitorizează procesul de radiere a aeronavelor înmatriculate în Republica Moldova la data semnării, care nu respectă standardele internaționale de siguranță a aviației stabilite în temeiul convenției. Comitetul mixt monitorizează și procesul de eliminare treptată, în timpul fazei de tranziție descrise în anexa II la prezentul acord, a aeronavelor înmatriculate în Republica Moldova la data semnării prezentului acord și utilizate de operatori aflați sub controlul reglementar al Republicii Moldova, care nu dețin un certificat de tip eliberat în conformitate cu legislația UE aplicabilă specificată în partea C din anexa III la prezentul acord, în vederea convenirii asupra unei reduceri progresive a numărului de aeronave menționat la punctul 7 din anexa II la prezentul acord.
11. Comitetul mixt dezvoltă de asemenea cooperarea prin:
 - (a) examinarea condițiilor de piață care influențează serviciile aeriene vizate de prezentul acord;
 - (b) abordarea și, în măsura posibilului, soluționarea efectivă a chestiunilor legate de desfășurarea activității care, printre altele, pot împiedica accesul la piață și exploatarea fără probleme a serviciilor vizate de prezentul acord, astfel încât să se asigure condiții egale de concurență, convergența în domeniul reglementării și reducerea la minimum a sarcinii de reglementare a operatorilor comerciali;
 - (c) încurajarea schimburilor la nivel de experți cu privire la noile inițiative și evoluții legislative și normative, inclusiv în materie de securitate, siguranță, mediu, infrastructură aviatică (inclusiv sloturile orare), mediu concurențial și protecția consumatorilor;

- (d) examinarea periodică a efectelor sociale produse de prezentul acord, astfel cum este implementat, în special în domeniul ocupării forței de muncă, și elaborarea de răspunsuri adecvate la motivele de îngrijorare considerate legitime;
- (e) studierea domeniilor care ar putea fi incluse ulterior în prezentul acord, inclusiv recomandarea unor eventuale modificări ale acordului;
- (f) convenirea, prin consens, asupra unor propuneri, abordări sau documente cu caracter procedural care au legătură directă cu funcționarea prezentului acord;
- (g) luarea în considerare și dezvoltarea asistenței tehnice în domeniile vizate de prezentul acord; și
- (h) încurajarea cooperării în cadrul forurilor internaționale relevante.

ARTICOLUL 23

Soluționarea litigiilor și arbitraj

1. Dacă între părți apare orice litigiu în legătură cu interpretarea sau aplicarea prezentului acord, părțile fac mai întâi tot posibilul să îl soluționeze prin intermediul consultărilor oficiale în cadrul comitetului mixt, în conformitate cu articolul 22 (Comitetul mixt) alineatul (5) din prezentul acord.
2. Oricare dintre părți poate aduce orice litigiu cu privire la aplicarea sau interpretarea prezentului acord, care nu s-a putut rezolva în conformitate cu alineatul (1) al prezentului articol, în atenția unei comisii de arbitraj compuse din trei arbitri, în conformitate cu procedura prevăzută în continuare:
 - (a) fiecare parte numește un arbitru în termen de șaiszeci (60) de zile de la data primirii notificării privind cererea de arbitraj adresată de cealaltă parte comisiei de arbitraj pe cale diplomatică; cel de-al treilea arbitru este numit de către ceilalți doi arbitri în termen de alte șaiszeci (60) de zile. Dacă una dintre părți nu a numit un arbitru în decursul perioadei convenite sau dacă cel de-al treilea arbitru nu este numit în decursul perioadei convenite, oricare dintre părți poate solicita președintelui Consiliului OACI să numească unul sau mai mulți arbitri, după caz;
 - (b) cel de-al treilea arbitru numit în conformitate cu litera (a) de mai sus trebuie să fie un resortisant al unui stat terț și să acționeze ca președinte al comisiei de arbitraj;
 - (c) comisia de arbitraj își stabilește propriul regulament de procedură; și
 - (d) sub rezerva deciziei finale a comisiei de arbitraj, părțile suportă în mod egal cheltuielile inițiale de arbitraj.
3. La cererea uneia dintre părți, comisia de arbitraj, odată constituită, poate cere celeilalte părți să aplice măsuri corective temporare până la luarea deciziei finale a comisiei.
4. Orice decizie provizorie sau finală a comisiei de arbitraj este obligatorie pentru părți.

5. Dacă una dintre părți nu acționează în conformitate cu o decizie luată de comisia de arbitraj în temeiul prezentului articol în termen de treizeci (30) de zile de la data notificării deciziei menționate, cealaltă parte poate să limiteze, să suspende sau să revoce, pe toată durata acestei încălcări, exercitarea drepturilor sau a privilegiilor care au fost acordate în temeiul prezentului acord părții în culpă.

ARTICOLUL 24

Măsuri de salvagardare

1. Părțile iau toate măsurile generale sau specifice necesare pentru a-și îndeplini obligațiile care le revin în temeiul prezentului acord. Părțile se asigură că obiectivele prezentului acord sunt îndeplinite.
2. În cazul în care oricare dintre părți consideră că cealaltă parte nu și-a îndeplinit una dintre obligațiile care îi revin în temeiul prezentului acord, aceasta poate adopta măsuri corespunzătoare de salvagardare. Măsurile de salvagardare se limitează la domeniul de aplicare și durata strict necesare pentru a remedia situația sau pentru a menține echilibrul prezentului acord. Se acordă prioritate măsurilor care afectează cel mai puțin funcționarea prezentului acord.
3. O parte care intenționează să adopte măsuri de salvagardare trimite, fără întârziere, o notificare celeilalte părți prin intermediul comitetului mixt și furnizează toate informațiile relevante.
4. Părțile inițiază imediat consultări în cadrul comitetului mixt în vederea identificării unei soluții comun acceptabile.
5. Fără a aduce atingere articolului 3 (Autorizare) litera (d), articolului 5 (Refuzarea, revocarea, suspendarea, limitarea autorizațiilor) litera (d), articolului 14 (Siguranța aviației) și articolului 15 (Securitatea aviației) din prezentul acord, partea în cauză nu poate lua măsuri de salvagardare înaintea expirării termenului de o lună de la data notificării în temeiul alineatului (3) al prezentului articol, cu excepția cazului în care procedura de consultare de la alineatul (4) al prezentului articol a fost încheiată înainte de expirarea termenului menționat.
6. Partea în cauză notifică fără întârziere comitetului mixt măsurile adoptate și pune la dispoziția acestuia toate informațiile relevante.
7. Orice acțiune întreprinsă în temeiul prezentului articol este suspendată de îndată ce partea în cauză îndeplinește dispozițiile prezentului acord.

ARTICOLUL 25

Relația cu alte acorduri

1. Dispozițiile prezentului acord prevalează asupra dispozițiilor relevante ale acordurilor bilaterale existente privind serviciile aeriene dintre Republica Moldova și statele membre. Cu toate acestea, drepturile de trafic existente care decurg din astfel de acorduri bilaterale

și care nu sunt reglementate în temeiul prezentului acord pot fi exercitate în continuare cu condiția să nu se facă discriminări între statele membre și resortisanții acestora.

2. Părțile se consultă în cadrul comitetului mixt, la solicitarea oricăreia dintre părți, cu privire la posibila aderare a Republicii Moldova la Acordul SACE.
3. În cazul în care devin părți la un acord multilateral sau validează o decizie adoptată de OACI sau de o altă organizație internațională, care tratează chestiuni vizate de prezentul acord, părțile se consultă în cadrul comitetului mixt pentru a stabili dacă prezentul acord trebuie revizuit pentru a lua în considerare astfel de evoluții.

ARTICOLUL 26

Modificări

1. În cazul în care una dintre părți dorește să modifice dispozițiile prezentului acord, aceasta notifică în consecință decizia sa comitetului mixt.
2. Comitetul mixt poate decide prin consens, la propunerea uneia dintre părți și în conformitate cu prezentul articol, să modifice anexele la prezentul acord.
3. Modificarea prezentului acord intră în vigoare după îndeplinirea procedurilor interne respective ale fiecărei părți.
4. Prezentul acord nu aduce atingere dreptului oricăreia dintre părți, sub rezerva respectării principiului nediscriminării și a dispozițiilor prezentului acord, de a adopta unilateral noi acte legislative sau de a își modifica legislația existentă în domeniul transportului aerian sau în alt domeniu asociat menționat în anexa III la prezentul acord.
5. În momentul în care una dintre părți examinează posibilitatea adoptării unui nou act legislativ sau a unei modificări a legislației sale existente în domeniul transportului aerian sau într-un domeniu asociat acestuia menționat în anexa III la prezentul acord, aceasta informează cealaltă parte în mod corespunzător, în funcție de posibilități. La solicitarea oricăreia dintre părți, poate avea loc un schimb de opinii în cadrul comitetului mixt.
6. Fiecare parte informează cu regularitate și cât mai curând posibil cealaltă parte cu privire la actul legislativ nou adoptat sau la modificarea legislației sale existente în domeniul transportului aerian sau într-un domeniu asociat acestuia menționat în anexa III la prezentul acord. La solicitarea oricăreia dintre părți, în cadrul comitetului mixt are loc un schimb de opinii, în termen de șaizeci (60) de zile, cu privire la implicațiile noului act legislativ sau ale modificării asupra bunei funcționări a prezentului acord.
7. În urma schimbului de opinii menționat la alineatul (6) al prezentului articol, comitetul mixt:
 - (a) adoptă o decizie de revizuire a anexei III la prezentul acord în vederea integrării în cadrul acesteia, dacă este cazul pe bază de reciprocitate, a noului act legislativ sau a modificării în cauză;

- (b) adoptă o decizie în virtutea căreia noul act legislativ sau modificarea în cauză sunt considerate conforme cu prezentul acord; sau
- (c) recomandă orice altă măsură necesară care să fie adoptată într-o perioadă de timp rezonabilă pentru a asigura buna funcționare a prezentului acord.

ARTICOLUL 27

Denunțarea

Oricare dintre părți poate, în orice moment, să înainteze celeilalte părți, pe căi diplomatice, o notificare scrisă cu privire la decizia sa de a denunța prezentul acord. Notificarea este transmisă simultan și la OACI. Prezentul acord este reziliat la ora 0:00 GMT la finalul sezonului de trafic al Asociației Internaționale de Transport Aerian (IATA) aflat în curs un an de la data notificării scrise a denunțării, în afara cazului în care notificarea este retrasă prin acordul părților înainte de expirarea acestei perioade.

ARTICOLUL 28

Înregistrarea la Organizația Aviației Civile Internaționale și la Secretariatul Organizației Națiunilor Unite

Prezentul acord și toate modificările sale se înregistrează la OACI și la Secretariatul Organizației Națiunilor Unite, în conformitate cu articolul 102 din Carta Organizației Națiunilor Unite, după intrarea sa în vigoare.

ARTICOLUL 29

Aplicarea cu titlu provizoriu și intrarea în vigoare

1. Prezentul acord intră în vigoare la o lună de la data ultimei note din schimbul de note diplomatice dintre părți, care confirmă că au fost îndeplinite toate procedurile necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului acord. În scopul acestui schimb de note, Republica Moldova transmite Secretariatului General al Consiliului Uniunii Europene nota sa diplomatică adresată Uniunii Europene și statelor sale membre, iar Secretariatul General al Consiliului Uniunii Europene transmite Republicii Moldova nota diplomatică din partea Uniunii Europene și a statelor sale membre. Nota diplomatică din partea Uniunii Europene și a statelor sale membre conține comunicări din partea fiecărui stat membru prin care se confirmă că au fost încheiate procedurile necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului acord.
2. Fără a aduce atingere alineatului (1) al prezentului articol, părțile convin să aplice prezentul acord cu titlu provizoriu, în conformitate cu procedurile lor interne și/sau legislația națională, după caz, de la data semnării prezentului acord.

DREPT CARE subsemnații, pe deplin autorizați, au semnat prezentul acord.

Încheiat la ..., la data de ... a anului ..., în două exemplare, în fiecare dintre limbile oficiale ale părților, fiecare text fiind în mod egal autentic.

SERVICII AUTORIZATE ȘI RUTE SPECIFICATE

1. Fiecare parte acordă transportatorilor aerieni ai celeilalte părți drepturile de a furniza servicii de transport aerian pe rutele specificate mai jos:
 - (a) pentru transportatorii aerieni ai Uniunii Europene: orice punct situat în Uniunea Europeană – puncte intermediare pe teritoriile partenerilor politici europene de vecinătate², ale țărilor SACE³ sau ale țărilor enumerate în anexa IV – orice punct situat în Republica Moldova – puncte ulterioare;
 - (b) pentru transportatorii aerieni ai Republicii Moldova: orice punct situat în Republica Moldova – puncte intermediare pe teritoriile partenerilor politici europene de vecinătate, ale țărilor SACE sau ale țărilor enumerate în anexa IV – orice punct situat în Uniunea Europeană.
2. Serviciile operate în conformitate cu punctul 1 din prezenta anexă trebuie inițiate sau terminate pe teritoriul Republicii Moldova în ceea ce-i privește pe transportatorii aerieni ai Republicii Moldova și pe teritoriul Uniunii Europene în ceea ce-i privește pe transportatorii aerieni ai Uniunii Europene.
3. Transportatorii aerieni ai ambelor părți pot, pentru orice zbor sau pentru toate zborurile și la alegere:
 - (a) să opereze zboruri în oricare sau în ambele direcții;
 - (b) să combine diferite numere de zbor la exploatarea unei aeronave;
 - (c) să deservească puncte intermediare și puncte ulterioare, astfel cum se specifică la punctul 2 din prezenta anexă, precum și puncte de pe teritoriile părților în orice combinație și ordine;
 - (d) să omită escale în orice punct sau puncte;
 - (e) să transfere trafic de pe oricare dintre aeronavele lor la oricare altă aeronavă a lor, în orice punct;
 - (f) să facă escală în orice punct, indiferent dacă acesta este situat pe teritoriul sau în afara teritoriului oricăreia dintre părți;
 - (g) să exploateze trafic de tranzit prin teritoriul celeilalte părți; și

2 „Parteneri ai politicii europene de vecinătate” se consideră în acest caz Algeria, Armenia, Azerbaidjan, Belarus, Egipt, Georgia, Israel, Iordania, Liban, Libia, Maroc, teritoriile palestiniene ocupate, Siria, Tunisia și Ucraina, Republica Moldova nefiind inclusă aici.

3 „Țările SACE” înseamnă țările care sunt părți la Acordul multilateral privind stabilirea unui spațiu aerian comun european și care, la data semnării acordului, erau: statele membre ale Uniunii Europene, Republica Albania, Bosnia și Herțegovina, Republica Croația, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Republica Islanda, Republica Muntenegru, Regatul Norvegiei, Republica Serbia și Kosovo în temeiul Rezoluției 1244 a Consiliului de Securitate al ONU.

(h) să combine traficul pe aceeași aeronavă, indiferent de originea traficului respectiv.

4. Fiecare parte permite fiecărui transportator aerian să determine frecvența și capacitatea serviciului de transport aerian internațional pe care îl oferă în baza criteriilor comerciale ale pieței. Conform acest drept, nicio parte nu limitează unilateral volumul traficului, frecvența sau regularitatea serviciului, tipul sau tipurile de aeronave exploatare de transportatorii aerieni ai celeilalte părți, cu excepția cazurilor cu motivație vamală, tehnică, operațională, de mediu, de protecție a sănătății sau în aplicarea articolului 8 (Mediu concurențial) din prezentul acord.
 5. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți pot deservi, inclusiv în cadrul acordurilor de partajare a codurilor, orice punct situat pe teritoriul unei țări terțe care nu este inclus pe rutele specificate, cu condiția ca aceștia să nu își exercite drepturile care țin de libertatea a cincea.
 6. Prezenta anexă face obiectul dispozițiilor tranzitorii cuprinse la punctul 2 din anexa II la prezentul acord și al extinderii drepturilor prevăzute în aceasta.
-

DISPOZIȚII TRANZITORII

1. Implementarea și aplicarea de către Republica Moldova a tuturor dispozițiilor legislației Uniunii Europene referitoare la transportul aerian indicate în anexa III la prezentul acord, cu excepția legislației privind securitatea incluse în partea D din anexa III la prezentul acord, face obiectul unei evaluări sub responsabilitatea Uniunii Europene, care va fi validată printr-o decizie a comitetului mixt. Această evaluare se realizează în termen de cel mult doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului acord.
2. Prin derogare de la dispozițiile anexei I la prezentul acord, serviciile convenite și rutele specificate din prezentul acord nu includ, până la momentul adoptării deciziei menționate la punctul 1 din anexa II la prezentul acord, dreptul transportatorilor aerieni ai ambelor părți de a exercita alte drepturi care țin de libertatea a cincea decât cele acordate deja prin acordurile bilaterale dintre Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene, inclusiv pentru transportatorii aerieni ai Republicii Moldova, între puncte de pe teritoriul Uniunii Europene.

La adoptarea deciziei menționate la punctul 1 din prezenta anexă II, transportatorii aerieni ai ambelor părți au dreptul de a exercita drepturi care țin de libertatea a cincea, inclusiv pentru transportatorii aerieni ai Republicii Moldova, între puncte de pe teritoriul Uniunii Europene.
3. Implementarea de către Republica Moldova a legislației privind securitatea aviației face obiectul unei evaluări sub responsabilitatea Uniunii Europene, care va fi validată printr-o decizie a comitetului mixt. Această evaluare se realizează în termen de cel mult trei ani de la data intrării în vigoare a prezentului acord. Între timp, Republica Moldova trebuie să implementeze documentul 30 al ECAC.
4. La finele perioadei de tranziție, partea confidențială a legislației privind securitatea prevăzută în partea D din anexa III la prezentul acord este pusă la dispoziția autorității corespunzătoare a Republicii Moldova, sub rezerva unui acord privind schimbul de informații sensibile în materie de securitate, inclusiv informații clasificate ale UE.
5. Tranziția treptată a Republicii Moldova către aplicarea în întregime a legislației Uniunii Europene privind transportul aerian menționate în anexa III la prezentul acord poate face obiectul unor evaluări periodice. Evaluările sunt realizate de Comisia Europeană în cooperare cu Republica Moldova.
6. Începând de la data deciziei menționate la punctul 1 din prezenta anexă, Republica Moldova va aplica norme privind licențele de operare substanțial echivalente cu cele cuprinse în capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate. Dispozițiile articolului 4 din prezentul acord referitoare la recunoașterea reciprocă a constatărilor referitoare la capacitate și/sau cetățenie făcute de autoritățile competente ale Republicii Moldova sunt aplicate de autoritățile competente ale

Uniunii Europene în momentul în care comitetul mixt confirmă aplicarea în întregime de către Republica Moldova a acestor norme privind licențele de operare.

7. Fără a aduce atingere deciziei luate în cadrul comitetului mixt sau în conformitate cu articolul 24 (Măsuri de salvagardare), aeronavele înmatriculate la data semnării în registrul Republicii Moldova și utilizate de operatori aflați sub controlul regulamentar al Republicii Moldova, care nu dețin un certificat de tip eliberat în conformitate cu legislația UE relevantă din partea C a anexei III la prezentul acord, pot fi gestionate sub responsabilitatea autorităților competente din Republica Moldova în conformitate cu cerințele naționale de siguranță aplicabile ale Republicii Moldova până cel târziu la:

- (a) 1 ianuarie 2017 pentru anumite avioane utilizate în operațiuni de transport exclusiv de marfă;
- (b) 31 decembrie 2022 pentru anumite elicoptere utilizate în operațiuni precum cele de căutare și salvare, lucru aerian, pregătire, urgențe, zboruri agricole sau umanitare, în conformitate cu certificatele de operare ale transportatorilor respectivi,

cu condiția ca aeronavele să respecte standardele internaționale de siguranță a aviației stabilite în temeiul convenției. Aceste aeronave nu beneficiază de niciun drept acordat în temeiul prezentului acord și nu operează pe rute aeriene către, dinspre sau în interiorul Uniunii Europene.

În perioada de tranziție menționată, numărul de aeronave înscrise în registrul Republicii Moldova care nu dețin un certificat de tip eliberat în conformitate cu legislația UE relevantă nu depășește 53 până la 1 ianuarie 2017, după această dată nu depășește 36, iar, cel târziu la 31 decembrie 2022, acestea vor fi complet eliminate.

(Supusă unei actualizări periodice)

NORME APLICABILE AVIAȚIEI CIVILE

În lipsa unor dispoziții contrare specificate în prezenta anexă sau în anexa II la prezentul acord (Dispoziții tranzitorii), „dispozițiile aplicabile” ale următoarelor acte sunt aplicabile în conformitate cu prezentul acord. Acolo unde este necesar, se menționează după fiecare act adaptările specifice acestuia:

A. Accesul la piață și aspecte conexe

Nr. 95/93

Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare

astfel cum a fost modificat prin:

- Regulamentul (CE) nr. 894/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 mai 2002 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului
- Regulamentul (CE) nr. 1554/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 iulie 2003 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului
- Regulamentul (CE) nr. 793/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului
- Regulamentul (CE) nr. 545/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009

Dispoziții aplicabile: articolele 1-12, articolul 14 și articolul 14a alineatul (2)

În sensul aplicării articolului 12 alineatul (2), „Comisia” se citește „comitetul mixt”.

Nr. 96/67

Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității

Dispoziții aplicabile: articolele 1-25 și anexa

În sensul aplicării articolului 10, „state membre” se citește „state membre ale Uniunii Europene”.

În sensul aplicării articolului 20 alineatul (2), „Comisia” se citește „comitetul mixt”.

Nr. 785/2004

Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave

Dispoziții aplicabile: articolele 1-8 și articolul 10 alineatul (2)

Nr. 2009/12

Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport

Dispoziții aplicabile: articolele 1-12

B. Managementul traficului aerian

Nr. 549/2004

Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru)

Dispoziții aplicabile: articolele 1-4, 6 și 9-14

Nr. 550/2004

Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulamentul privind prestarea de servicii)

Dispoziții aplicabile: articolele 1-19, anexele I și II

Nr. 551/2004

Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulamentul privind spațiul aerian)

Dispoziții aplicabile: articolele 1-11

Nr. 552/2004

Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulamentul privind interoperabilitatea)

Dispoziții aplicabile: articolele 1-12, anexele I-V

Nr. 2096/2005

Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 al Comisiei din 20 decembrie 2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană

astfel cum a fost modificat prin:

- Regulamentul (CE) nr. 1315/2007 al Comisiei din 8 noiembrie 2007 privind supravegherea siguranței managementului traficului aerian și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005
- Regulamentul (CE) nr. 482/2008 al Comisiei din 30 mai 2008 de stabilire a unui sistem de asigurare a siguranței software care urmează să fie pus în aplicare de către furnizorii de servicii de navigație aeriană și de modificare a anexei II la Regulamentul (CE) nr. 2096/2005
- Regulamentul (CE) nr. 668/2008 al Comisiei din 15 iulie 2008 de modificare a anexelor II-V la Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, cu privire la metodele de lucru și procedurile operaționale

Dispoziții aplicabile: articolele 1-9, anexele I-V

Nr. 2150/2005

Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei din 23 decembrie 2005 de stabilire a unor norme comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian

Nr. 730/2006

Regulamentul (CE) nr. 730/2006 al Comisiei din 11 mai 2006 privind clasificarea spațiului aerian și accesul zborurilor efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere deasupra nivelului de zbor 195

Nr. 1794/2006

Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 al Comisiei din 6 decembrie 2006 de stabilire a unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană

Nr. 1033/2006

Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 al Comisiei din 4 iulie 2006 de stabilire a cerințelor privind procedurile pentru planurile de zbor în faza premergătoare zborului pentru cerul unic european

Nr. 1032/2006

Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 al Comisiei din 6 iulie 2006 de stabilire a cerințelor aplicabile sistemelor automate pentru schimbul datelor de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unități de control al traficului aerian

Nr. 219/2007

Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR)

Dispoziții aplicabile: articolul 1 alineatele (1)-(2) și (5)-(7), articolele 2-3, articolul 4 alineatul (1), anexa

Nr. 633/2007

Regulamentul (CE) nr. 633/2007 al Comisiei din 7 iunie 2007 de stabilire a cerințelor pentru aplicarea unui protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian

Dispoziții aplicabile: articolele 1-7, articolul 8 a doua și a treia teză, anexele I-IV

Nr. 1265/2007

Regulamentul (CE) nr. 1265/2007 al Comisiei din 26 octombrie 2007 de stabilire a cerințelor privind ecartul dintre canalele de comunicații vocale aer-sol pentru cerul unic european

Dispoziții aplicabile: articolele 1-9, anexele I-IV

Nr. 1315/2007

Regulamentul (CE) nr. 1315/2007 al Comisiei din 8 noiembrie 2007 privind supravegherea siguranței managementului traficului aerian și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005

Dispoziții aplicabile: articolele 1-15

Nr. 482/2008

Regulamentul (CE) nr. 482/2008 al Comisiei din 30 mai 2008 de stabilire a unui sistem de asigurare a siguranței software care urmează să fie pus în aplicare de către furnizorii de servicii de navigație aeriană și de modificare a anexei II la Regulamentul (CE) nr. 2096/2005

Dispoziții aplicabile: articolele 1-5, anexele I-II

Nr. 668/2008

Regulamentul (CE) nr. 668/2008 al Comisiei din 15 iulie 2008 de modificare a anexelor II-V la Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, cu privire la metodele de lucru și procedurile operaționale

Dispoziții aplicabile: articolele 1-2

Nr. 1361/2008

Regulamentul (CE) nr. 1361/2008 al Consiliului din 16 decembrie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 219/2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR)

Dispoziții aplicabile: articolele 1-5 (cu excepția articolului 1 punctul 6), anexa (cu excepția punctelor 11 și 12).

Nr. 29/2009

Regulamentul (CE) nr. 29/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 de stabilire a cerințelor privind serviciile de legături de date pentru cerul unic european

Dispoziții aplicabile: articolele 1-15, anexele I-VII

Nr. 30/2009

Regulamentul (CE) nr. 30/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1032/2006 în ceea ce privește cerințele aplicabile sistemelor automate pentru schimbul datelor de zbor care utilizează serviciile de legături de date

Dispoziții aplicabile: articolele 1-2, anexa

Nr. 262/2009

Regulamentul (CE) nr. 262/2009 al Comisiei din 30 martie 2009 de stabilire a cerințelor pentru alocarea și utilizarea coordonată a codurilor de interogator în mod S pentru Cerul unic european

Dispoziții aplicabile: articolele 1-13, anexele I-III

Nr. 1070/2009

Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european

Dispoziții aplicabile: articolele 1-5, cu excepția articolului 1 punctul 4

Nr. 1108/2009

Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al gestionării traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Directivei 2006/23/CE

Nr. 73/2010

Regulamentul (UE) nr. 73/2010 al Comisiei din 26 ianuarie 2010 de stabilire a cerințelor de calitate a datelor aeronautice și informațiilor aeronautice pentru Cerul unic european

Nr. 255/2010

Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian

Nr. 691/2010

Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei din 29 iulie 2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană

Nr. 929/2010

Regulamentul (UE) nr. 929/2010 al Comisiei din 18 octombrie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1033/2006 în ceea ce privește dispozițiile OACI menționate la articolul 3 alineatul (1)

Nr. 1191/2010

Regulamentul (UE) nr. 1191/2010 al Comisiei din 16 decembrie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1794/2006 de stabilire a unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană

Decizia Comisiei din 21 februarie 2011 de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene și a pragurilor de alertă pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană pentru anii 2012-2014 (2011/121/UE)

Nr. 176/2011

Regulamentul (UE) nr. 176/2011 al Comisiei din 24 februarie 2011 privind informațiile care trebuie furnizate înainte de instituirea și modificarea unui bloc funcțional de spațiu aerian

Nr. 283/2011

Regulamentul (UE) nr. 283/2011 al Comisiei din 22 martie 2011 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 633/2007 în ceea ce privește dispozițiile tranzitorii menționate la articolul 7

Decizia Comisiei din 20.5.2011 privind acordarea de derogări în temeiul articolului 14 din Regulamentul (CE) nr. 29/2009 al Comisiei privind serviciile de legături de date pentru cerul unic european

Nr. 677/2011

Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010

Decizia Comisiei C(2011) 4130 final din 7 iulie 2011 de numire a administratorului rețelei pentru funcțiile rețelei de management al traficului aerian (ATM) a cerului unic european

Nr. 805/2011

Regulamentul (UE) nr. 805/2011 al Comisiei din 10 august 2011 de stabilire a normelor detaliate privind licențele controlorilor de trafic aerian și anumite certificate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului

C. Siguranța aviației

Nr. 3922/91

Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile

astfel cum a fost modificat prin:

- Regulamentul (CE) nr. 2176/96 al Comisiei din 13 noiembrie 1996 de adaptare la progresul științific și tehnic a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului
- Regulamentul (CE) nr. 1069/1999 al Comisiei din 25 mai 1999 de adaptare la progresul științific și tehnic a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului
- Regulamentul (CE) nr. 2871/2000 al Comisiei din 28 decembrie privind adaptarea la progresul științific și tehnic a Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3922/91 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile
- Regulamentul (CE) nr. 1899/2006 din 12 decembrie 2006 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile
- Regulamentul (CE) nr. 1900/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 decembrie 2006 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile
- Regulamentul (CE) nr. 8/2008 al Comisiei din 11 decembrie 2007 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului în ceea ce privește cerințele tehnice și procedurile administrative comune aplicabile transportului aerian comercial
- Regulamentul (CE) nr. 859/2008 al Comisiei din 20 august 2008 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului în ceea ce privește cerințele tehnice și procedurile administrative comune aplicabile transportului aerian comercial

Dispoziții aplicabile: articolele 1-10, 12-13, cu excepția articolului 4 alineatul (1) și a articolului 8 alineatul (2) (a doua teză), anexele I-III

În sensul aplicării articolului 12, „state membre” se citește „state membre ale Uniunii Europene”.

Nr. 216/2008

Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE

Dispoziții aplicabile: articolele 1-68, cu excepția articolului 65, articolul 69 alineatul (1) al doilea paragraf și articolul 69 alineatul (4), anexele I-VI

astfel cum a fost modificat prin:

Regulamentul (CE) nr. 690/2009 al Comisiei din 30 iulie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță

a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE

Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al gestionării traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Directivei 2006/23/CE

Dispoziții aplicabile: articolele 1-3, cu excepția articolului 8a alineatul (5), articolului 8b alineatul (6) și articolului 8c alineatul (10), introduse prin articolul 1 punctul 7 din Regulamentul (CE) nr. 1108/2009, anexa

Nr. 996/2010

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE

Nr. 2003/42

Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă

Dispoziții aplicabile: articolele 1-11, anexele I și II

Nr. 1321/2007

Regulamentul (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei din 12 noiembrie 2007 de stabilire a unor reguli de punere în aplicare pentru înregistrarea, într-un fișier centralizat, a informațiilor privind evenimentele în aviația civilă schimbate în conformitate cu Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului

Dispoziții aplicabile: articolele 1-4

Nr. 1330/2007

Regulamentul (CE) nr. 1330/2007 al Comisiei din 24 septembrie 2007 de stabilire a normelor de aplicare pentru diseminarea către părțile interesate a informațiilor referitoare la evenimentele din aviația civilă menționate la articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului

Dispoziții aplicabile: articolele 1-10, anexele I-II

Nr. 1702/2003

Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție

astfel cum a fost modificat prin:

- Regulamentul (CE) nr. 381/2005 al Comisiei din 7 martie 2005 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003
- Regulamentul (CE) nr. 706/2006 al Comisiei din 8 mai 2006 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 cu privire la perioada în care statele membre pot emite autorizații cu durată limitată
- Regulamentul (CE) nr. 335/2007 al Comisiei din 28 martie 2007 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 în ceea ce privește normele de aplicare pentru certificarea de mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor
- Regulamentul (CE) nr. 375/2007 al Comisiei din 30 martie 2007 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție
- Regulamentul (CE) nr. 287/2008 al Comisiei din 28 martie 2008 privind prelungirea perioadei de valabilitate menționate la articolul 2c alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1702/2003
- Regulamentul (CE) nr. 1057/2008 al Comisiei din 27 octombrie 2008 de modificare a appendicelui II la anexa la Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 în ceea ce privește certificatul de examinare a navigabilității (formularul 15a al EASA)
- Regulamentul (CE) nr. 1194/2009 al Comisiei din 30 noiembrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție

Notă: corectat prin Rectificarea la Regulamentul (CE) nr. 1194/2009 al Comisiei din 30 noiembrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție (JO L 321, 8.12.2009)

Dispoziții aplicabile: articolele 1-4, anexa. Perioadele de tranziție menționate în regulament sunt stabilite de comitetul mixt.

Nr. 2042/2003

Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu

astfel cum a fost modificat prin:

- Regulamentul (CE) nr. 707/2006 al Comisiei din 8 mai 2006 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 cu privire la autorizațiile cu durată limitată și a anexelor I și III

- Regulamentul (CE) nr. 376/2007 al Comisiei din 30 martie 2007 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu
- Regulamentul (CE) nr. 1056/2008 al Comisiei din 27 octombrie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu
- Regulamentul (UE) nr. 127/2010 al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu

Dispoziții aplicabile: articolele 1-6, anexele I-IV

Nr. 104/2004

Regulamentul (CE) nr. 104/2004 al Comisiei din 22 ianuarie 2004 de stabilire a normelor privind organizarea și componența camerei de recurs a Agenției Europene pentru Siguranța Aeriană

Dispoziții aplicabile: articolele 1-7 și anexa

Nr. 593/2007

Regulamentul (CE) nr. 593/2007 al Comisiei din 31 mai 2007 privind onorariile și taxele percepute de Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației

astfel cum a fost modificat prin:

Regulamentul (CE) nr. 1356/2008 al Comisiei din 23 decembrie 2008 de modificare a Regulamentului nr. 593/2007 privind onorariile și taxele percepute de Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației

Dispoziții aplicabile: articolele 1-12, articolul 14 alineatul (2), anexa

Nr. 736/2006

Regulamentul (CE) nr. 736/2006 al Comisiei din 16 mai 2006 privind metodele de lucru ale Agenției Europene pentru Siguranța Aeriană pentru efectuarea de inspecții de standardizare

Dispoziții aplicabile: articolele 1-18

Nr. 768/2006

Regulamentul (CE) nr. 768/2006 al Comisiei din 19 mai 2006 de punere în aplicare a Directivei 2004/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la colectarea și la schimbul de informații referitoare la siguranța aeronavelor care folosesc aeroporturile comunitare și la gestionarea sistemului informațional

Dispoziții aplicabile: articolele 1-5

Nr. 2111/2005

Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE

Dispoziții aplicabile: articolele 1-13, anexa

Regulamentul (CE) nr. 473/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a normelor de aplicare pentru lista comunitară a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului

Dispoziții aplicabile: articolele 1-6 și anexele A-C

Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului, astfel cum a fost modificat ulterior

Dispoziții aplicabile: articolele 1-3 și anexele A și B

D. Securitatea aviației

Regulament-cadru

Nr. 300/2008

Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002

Dispoziții aplicabile: articolele 1-18, articolul 21, anexa

Regulament de completare

Nr. 272/2009

Regulamentul (CE) nr. 272/2009 al Comisiei din 2 aprilie 2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului

astfel cum a fost modificat prin:

- Regulamentul (UE) nr. 720/2011 al Comisiei din 22 iulie 2011 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 272/2009 al Comisiei din 2 aprilie

2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile în ceea ce privește introducerea progresivă a controlului de securitate pentru lichide, aerosoli și geluri în aeroporturile UE

Nr. 1254/2009

Regulamentul (UE) nr. 1254/2009 al Comisiei din 18 decembrie 2009 de stabilire a criteriilor care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative

Nr. 18/2010

Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile

Regulament de punere în aplicare

Nr. 72/2010

Regulamentul (CE) nr. 72/2010 al Comisiei din 26 ianuarie 2010 de stabilire a procedurilor de efectuare a inspecțiilor Comisiei în domeniul securității aeronautice

Nr. 185/2010

Regulamentul (UE) nr. 185/2010 al Comisiei din 4 martie 2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației

astfel cum a fost modificat prin:

- Regulamentul (UE) nr. 357/2010 al Comisiei din 23 aprilie 2010 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 185/2010 din 4 martie 2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației
- Regulamentul (UE) nr. 358/2010 al Comisiei din 23 aprilie 2010 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 185/2010 din 4 martie 2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune privind securitatea aviației
- Regulamentul (UE) nr. 573/2010 al Comisiei din 30 iunie 2010 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 185/2010 din 4 martie 2010 de stabilire a măsurilor de implementare a standardelor de bază comune privind securitatea aviației
- Regulamentul (UE) nr. 983/2010 al Comisiei din 3 noiembrie 2010 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 185/2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației

- Regulamentul (UE) nr. 334/2011 al Comisiei din 7 aprilie 2011 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 185/2010 din 4 martie 2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației

Decizia 2010/774/UE a Comisiei din 13 aprilie 2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune privind securitatea aviației care conțin informațiile menționate la articolul 18 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 (*măsuri privind securitatea aviației puse la dispoziție pe baza principiului „nevoii de a cunoaște”*)

astfel cum a fost modificată prin:

- Decizia 2010/2604/UE a Comisiei din 23 aprilie 2010 de modificare a Deciziei 2010/774/UE a Comisiei din 13 aprilie 2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune privind securitatea aviației care conțin informațiile menționate la articolul 18 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 (*protecția furniturilor de lichide, aerosoli și geluri și de pungi cu sigiliu*)
- Decizia 2010/3572/UE a Comisiei din 30 iunie 2010 de modificare a Deciziei 2010/774/UE a Comisiei din 13 aprilie 2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune privind securitatea aviației care conțin informațiile menționate la articolul 18 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 (*câini dresați pentru detectarea explozibililor*)
- Decizia 2010/9139/UE a Comisiei din 20 decembrie 2010 de modificare a Deciziei 2010/774/UE a Comisiei din 13 aprilie 2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune privind securitatea aviației care conțin informațiile menționate la articolul 18 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 (*detectia metalelor pentru marfă*)

E. Mediu

Nr. 2006/93

Directiva 2006/93/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind reglementarea exploatării avioanelor care intră sub incidența părții a II-a, capitolul 3, volumul 1 din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională, a doua ediție

Dispoziții aplicabile: articolele 1-6 și anexele I și II

Nr. 2002/30

Directiva 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 martie 2002 privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare

Astfel cum a fost modificată sau adaptată prin Actul de aderare din 2003 și prin Actul de aderare din 2005

Dispoziții aplicabile: articolele 1-15, anexele I și II

Nr. 2002/49

Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental

Dispoziții aplicabile: articolele 1-16, anexele I-VI

F. Aspecte sociale

Nr. 2000/79

Directiva 2000/79/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind punerea în aplicare a Acordului european privind organizarea timpului de lucru al personalului mobil din aviația civilă, încheiat de Asociația companiilor europene de navigație aeriană (AEA), Federația europeană a lucrătorilor din transporturi (ETF), Asociația europeană a personalului tehnic navigant (ECA), Asociația europeană a companiilor aviatice din regiunile Europei (ERA) și Asociația internațională a liniilor aeriene rezervate în sistem charter (AICA)

Dispoziții aplicabile: articolele 2-3, anexa

Nr. 2003/88

Directiva 2003/88/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 noiembrie 2003 privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru

Dispoziții aplicabile: articolele 1-19, 21-24 și 26-29

G. Protecția consumatorilor

Nr. 90/314

Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite

Dispoziții aplicabile: articolele 1-10

Nr. 95/46

Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date

Dispoziții aplicabile: articolele 1-34

Nr. 2027/97

Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, astfel cum a fost modificat prin:

- Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 al Consiliului

Dispoziții aplicabile: articolele 1-8

Nr. 261/2004

Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91

Dispoziții aplicabile: articolele 1-17

Nr. 1107/2006

Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului

Dispoziții aplicabile: articolele 1-17, anexele I și II

H. Alte acte legislative

Nr. 80/2009

Regulamentul (CE) nr. 80/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind un cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 2299/89 al Consiliului

Dispoziții aplicabile: articolele 1-18 și anexele I și II

Lista celorlalte state menționate în articolele 3 și 4 și în anexa I

8. Republica Islanda (în temeiul Acordului privind Spațiul Economic European);
 9. Principatul Liechtenstein (în temeiul Acordului privind Spațiul Economic European);
 10. Regatul Norvegiei (în temeiul Acordului privind Spațiul Economic European);
 11. Confederația Elvețiană (în temeiul Acordului dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană).
-