

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 207



Ediția
în limba română

Legislație

Anul 53
6 august 2010

Cuprins

I Acte legislative

DIRECTIVE

- ★ **Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport ⁽¹⁾ 1**
- ★ **Directiva 2010/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind standardele de calitate și siguranță referitoare la organele umane destinate transplantului 14**

IV Acte adoptate înainte de 1 decembrie 2009, în temeiul Tratatului CE, al Tratatului UE și al Tratatului Euratom

2010/417/CE:

- ★ **Decizia Consiliului și a reprezentanților guvernelor statelor membre ale Uniunii Europene reuniți în cadrul Consiliului din 30 noiembrie 2009 cu privire la semnarea și aplicarea provizorie a Acordului privind transportul aerian dintre Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Canada, pe de altă parte 30**
- Acord privind transportul aerian dintre Canada și Comunitatea Europeană și statele sale membre 32**

Preț: 4 EUR

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

I

(Acte legislative)

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2010/40/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 7 iulie 2010

privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport*(Text cu relevanță pentru SEE)*

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Dezvoltarea volumului transportului rutier în Uniune, asociată creșterii economiei europene și cerințelor cetățenilor în materie de mobilitate, reprezintă o cauză principală a creșterii congestiei traficului rutier și a creșterii consumului de energie, precum și o sursă de probleme sociale și de mediu.
- (2) Răspunsul la aceste provocări majore nu se poate limita la măsurile tradiționale, precum extinderea infrastructurii existente de transport rutier. Inovarea va avea un rol important de jucat în definirea soluțiilor adecvate pentru Uniune.

- (3) Sistemele de transport inteligente (STI) sunt aplicații avansate care, fără a fi dotate cu inteligență propriu-zisă, vizează să ofere servicii inovatoare privind modurile de transport și gestionarea traficului și să permită diferiților utilizatori să fie mai bine informați și să utilizeze rețelele de transport într-un mod mai sigur, mai coordonat și mai „inteligent”.

- (4) STI combină telecomunicațiile, electronica și tehnologiile informației cu ingineria în domeniul transporturilor, în vederea planificării, proiectării, operării, întreținerii și gestionării sistemelor de transport. Aplicarea tehnologiilor informației și comunicațiilor în sectorul transportului rutier și la interfețele acestuia cu alte moduri de transport va avea o contribuție semnificativă la îmbunătățirea performanței de mediu, a eficienței, inclusiv a eficienței energetice, a siguranței și securității transportului rutier, inclusiv a transportului de mărfuri periculoase, precum și a securității publice și a mobilității pasagerilor și mărfurilor, asigurând în același timp funcționarea pieței interne, precum și creșterea nivelului competitivității și al ocupării forței de muncă. Cu toate acestea, astfel de aplicații nu ar trebui să aducă atingere aspectelor legate de securitatea națională sau care sunt necesare din punct de vedere al apărării.

- (5) Progresele înregistrate în domeniul aplicării tehnologiilor informației și comunicațiilor la alte moduri de transport ar trebui să se reflecte în prezent în evoluțiile din sectorul transportului rutier, în special în vederea asigurării unui grad mai mare de integrare între transportul rutier și alte moduri de transport.

- (6) În unele state membre sunt deja implementate aplicații naționale ale acestor tehnologii în sectorul transportului rutier. Cu toate acestea, această implementare rămâne fragmentară și necoordonată și nu poate asigura continuitatea geografică a serviciilor STI în întreaga Uniune și la frontierele sale externe.

⁽¹⁾ JO C 277, 17.11.2009, p. 85.⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 23 aprilie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), poziția Consiliului din 10 mai 2010 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), poziția Parlamentului European din 6 iulie 2010 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

- (7) Pentru a asigura implementarea coordonată și efectivă a STI în întreaga Uniune, ar trebui introduse o serie de specificații, inclusiv standarde, după caz, care să stabilească dispoziții și proceduri mai detaliate. Înaintea adoptării oricăror specificații, Comisia ar trebui să evalueze conformitatea acestora cu anumite principii, definite în anexa II. Într-o primă fază, ar trebui acordată prioritate celor patru domenii principale de dezvoltare și implementare a STI. În cadrul acestor patru domenii, ar trebui stabilite acțiuni prioritare pentru dezvoltarea și utilizarea specificațiilor și standardelor. În etapele următoare ale implementării STI, infrastructura STI existentă, implementată de anumite state membre, ar trebui luată în considerare din punct de vedere al progreselor tehnologice și al eforturilor financiare depuse.
- (8) Atunci când se adoptă un act legislativ astfel cum se prevede la articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf din prezenta directivă, textul articolului 5 alineatul (1) a doua teză ar trebui modificat în consecință.
- (9) Specificațiile ar trebui să ia în calcul și să se sprijine, printre altele, pe experiența și rezultatele deja obținute în domeniul STI, în special în contextul inițiativei eSafety, lansate de Comisie în aprilie 2002. Forumul eSafety a fost înființat de Comisie în cadrul inițiativei respective pentru a promova și a continua implementarea recomandărilor în vederea sprijinirii dezvoltării, implementării și utilizării sistemelor eSafety.
- (10) Vehiculele care sunt operate în principal pentru valoarea lor istorică și care au fost pentru prima dată înregistrate și/sau omologate și/sau date în funcțiune înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive și a măsurilor de punere în aplicare ale acesteia nu ar trebui să fie afectate de normele și procedurile stabilite în prezenta directivă.
- (11) STI ar trebui să aibă ca punct de plecare sisteme interoperabile care se bazează pe standarde deschise și publice și care sunt disponibile fără discriminare tuturor furnizorilor și utilizatorilor de aplicații și servicii.
- (12) Implementarea și utilizarea de aplicații și servicii STI va presupune prelucrarea de date cu caracter personal. Aceasta ar trebui efectuată în conformitate cu normele Uniunii, prevăzute, în special, în 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⁽¹⁾ și în Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice⁽²⁾. În cadrul implementării aplicației STI ar trebui aplicate, printre altele,
- principiul limitării scopului și principiul reducerii cantității de date colectate.
- (13) Ar trebui încurajată asigurarea anonimatului drept unul dintre principiile care vizează îmbunătățirea protecției vieții private a persoanelor. În ceea ce privește chestiunile legate de protejarea datelor și a vieții private în cadrul implementării aplicațiilor și serviciilor STI, Comisia ar trebui să consulte în continuare, după caz, Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor și să solicite avizul Grupului de lucru pentru protecția persoanelor în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal, stabilit prin articolul 29 din Directiva 95/46/CE.
- (14) Implementarea și utilizarea aplicațiilor și serviciilor STI, în special a serviciilor de informații din trafic și de călătorie, vor presupune prelucrarea și utilizarea de date rutiere, din trafic și de călătorie care figurează în documente ale organismelor din sectorul public al statelor membre. Prelucrarea și utilizarea acestor date ar trebui să se desfășoare în conformitate cu Directiva 2003/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 noiembrie 2003 privind reutilizarea informațiilor din sectorul public⁽³⁾.
- (15) Acolo unde este cazul, specificațiile ar trebui să includă dispoziții detaliate care să stabilească, pentru componente, procedura de evaluare a conformității sau a gradului în care acestea sunt adecvate pentru utilizare. Aceste dispoziții ar trebui să aibă la bază Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor⁽⁴⁾, în special în ceea ce privește modulele pentru diferitele etape ale procedurilor de evaluare a conformității. Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽⁵⁾ stabilește deja un cadru pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a părților lor sau a echipamentului corespunzător, iar Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽⁶⁾ și Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽⁷⁾ stabilesc reguli privind omologarea de tip a autovehiculelor cu două sau trei roți, respectiv a tractoarelor agricole sau forestiere și a părților lor sau a echipamentului corespunzător. Prin urmare, introducerea de dispoziții privind evaluarea conformității echipamentelor sau a aplicațiilor care se încadrează în domeniul de aplicare al directivelor susmenționate ar duce la duplicarea dispozițiilor acestora. Totodată, deși aceste directive se aplică echipamentelor STI instalate la bordul autovehiculelor, ele nu se aplică echipamentelor și software-ului aferente STI pentru infrastructura rutieră externă. În aceste cazuri, specificațiile ar putea prevedea proceduri de evaluare a conformității. Aceste proceduri ar trebui să fie limitate la elementele care ar fi necesare în fiecare caz separat.

(1) JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

(2) JO L 201, 31.7.2002, p. 37.

(3) JO L 345, 31.12.2003, p. 90.

(4) JO L 218, 13.8.2008, p. 82.

(5) JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

(6) JO L 124, 9.5.2002, p. 1.

(7) JO L 171, 9.7.2003, p. 1.

- (16) În ceea ce privește aplicațiile și serviciile STI pentru care sunt necesare servicii de datare și poziționare exacte și garantate, ar trebui utilizate infrastructuri prin satelit sau orice alte tehnologii care asigură un nivel echivalent de precizie, precum cele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului din 22 decembrie 2004 privind protecția animalelor în timpul transportului și al operațiunilor conexe ⁽¹⁾ și în Regulamentul (CE) nr. 683/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 privind punerea în aplicare în continuare a programelor europene de radionavigație prin satelit (EGNOS și Galileo) ⁽²⁾.
- (17) Tehnologiile inovatoare precum dispozitivele de identificare prin radiofrecvență (RFID) sau EGNOS/Galileo ar trebui utilizate pentru realizarea aplicațiilor STI, în special localizarea și urmărirea mărfurilor în timpul transportului și de la un mod de transport la altul.
- (18) Principalele părți interesate, printre care furnizori de servicii STI, asociații ale utilizatorilor de STI, operatori de transport și de instalații, reprezentanți ai industriei prelucrătoare, parteneri sociali, asociații profesionale și autorități locale, ar trebui să aibă posibilitatea de a oferi consultanță Comisiei cu privire la aspectele comerciale și tehnice ale implementării STI în Uniune. În acest scop Comisia, asigurând o cooperare strânsă cu părțile interesate și cu statele membre, ar trebui să înființeze un grup consultativ pentru STI. Lucrările grupului consultativ ar trebui să se desfășoare într-un mod transparent și rezultatul acestora ar trebui comunicat comitetului instituit în temeiul prezentei directive.
- (19) Ar trebui asigurate condiții uniforme de aplicare pentru adoptarea unor orientări și măsuri facultative în vederea facilitării cooperării statelor membre în privința domeniilor prioritare referitoare la STI, precum și în privința unor orientări referitoare la raportarea de către statele membre și în privința unui program de lucru.
- (20) În conformitate cu articolul 291 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), normele și principiile generale privind mecanismele de care statele membre dispun pentru a controla modul în care Comisia își exercită competențele de executare se stabilesc în prealabil printr-un regulament adoptat în conformitate cu procedura legislativă ordinară. Până la adoptarea respectivului nou regulament, se aplică în continuare Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽³⁾, cu excepția procedurii de reglementare cu control, care nu se aplică.
- (21) Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 290 din TFUE în ceea ce privește adoptarea specificațiilor. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți.
- (22) Pentru a garanta o abordare coordonată, Comisia ar trebui să asigure coerența între activitățile comitetului instituit prin prezenta directivă și cele ale comitetului instituit prin Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității ⁽⁴⁾, ale comitetului instituit prin Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatul de înregistrare în transportul rutier ⁽⁵⁾, ale comitetului instituit prin Directiva 2007/46/CE și ale comitetului instituit prin Directiva 2007/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2007 de instituire a unei infrastructuri pentru informații spațiale în Comunitatea Europeană (Inspire) ⁽⁶⁾.
- (23) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume asigurarea implementării coordonate și coerente a sistemelor de transport inteligente interoperabile în cadrul Uniunii, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și/sau de sectorul privat și, prin urmare, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (24) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare, statele membre sunt încurajate să stabilească, pentru ele însele și în interesul Uniunii, propriile tabele, care să ilustreze, în măsura posibilului, concordanța între prezenta directivă și măsurile de transpunere și pe care să le facă publice,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

- (1) Prezenta directivă stabilește un cadru de sprijinire a implementării și utilizării coordonate și coerente a sistemelor de transport inteligente (STI) în cadrul Uniunii, în special de-a lungul frontierelor dintre statele membre, și prevede condițiile generale necesare în acest scop.
- (2) Prezenta directivă prevede elaborarea specificațiilor pentru acțiuni în cadrul domeniilor prioritare menționate la articolul 2, precum și elaborarea, după caz, a standardelor necesare.
- (3) Prezenta directivă se aplică aplicațiilor și serviciilor STI în domeniul transportului rutier, precum și interfețelor acestora cu alte moduri de transport, fără a aduce atingere aspectelor legate de securitatea națională sau necesare în domeniul apărării.

⁽¹⁾ JO L 3, 5.1.2005, p. 1.

⁽²⁾ JO L 196, 24.7.2008, p. 1.

⁽³⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽⁴⁾ JO L 166, 30.4.2004, p. 124.

⁽⁵⁾ JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

⁽⁶⁾ JO L 108, 25.4.2007, p. 1.

Articolul 2

Domenii prioritare

(1) În sensul prezentei directive, următoarele domenii constituie domenii prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și standarde:

- I. Utilizarea optimă a datelor rutiere, din trafic și de călătorie;
- II. Continuitatea serviciilor STI de management al traficului și al mărfurilor;
- III. Aplicațiile STI pentru siguranța și securitatea rutieră;
- IV. Asigurarea legăturii vehiculului cu infrastructura de transport.

(2) Sfera de aplicare a domeniilor prioritare sunt menționate în anexa I.

Articolul 3

Acțiuni prioritare

În cadrul domeniilor prioritare, următoarele acțiuni constituie acțiuni prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și standarde, astfel cum sunt prevăzute în anexa I:

- (a) furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale;
- (b) furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic;
- (c) datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic, referitoare la siguranța rutieră;
- (d) furnizarea în mod armonizat a unui sistem eCall interoperabil la nivelul UE;
- (e) furnizarea unor servicii de informare referitoare la spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale;
- (f) furnizarea unor servicii de rezervare de spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale.

Articolul 4

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. „sisteme de transport inteligente” sau „STI” înseamnă sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologiile ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport;

2. „interoperabilitate” înseamnă capacitatea sistemelor și a proceselor comerciale care se află la baza acestora de a face schimb de date, informații și cunoștințe;
3. „aplicație STI” înseamnă un instrument operațional pentru aplicarea STI;
4. „serviciu STI” înseamnă furnizarea unei aplicații STI într-un cadru organizațional și operațional bine definit pentru a contribui la siguranța utilizatorilor, la eficiența, confortul și/sau la facilitarea sau sprijinirea operațiunilor de transport și de călătorie;
5. „furnizor de servicii STI” înseamnă orice furnizor, public sau privat, de servicii STI;
6. „utilizator de STI” înseamnă orice utilizator de aplicații sau servicii STI, inclusiv călătorii, participanții la trafic vulnerabili, utilizatorii și operatorii infrastructurii de transport rutier, administratorii parcurilor de vehicule și operatorii serviciilor de urgență;
7. „participanți la trafic vulnerabili” înseamnă participanți la trafic nemotorizați, cum ar fi pietonii, cicliștii, motocicliștii, precum și persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă sau cu capacitate de orientare redusă;
8. „dispozitiv nomad” înseamnă un dispozitiv portabil de comunicare sau de informare, care poate fi adus în interiorul vehiculului pentru a ajuta la conducerea acestuia și/sau la operațiile de transport;
9. „platformă” înseamnă o unitate aflată la bord sau în exterior, care permite implementarea, furnizarea, exploatarea și integrarea aplicațiilor și serviciilor STI;
10. „arhitectură” înseamnă proiectul conceptual care definește structura, comportamentul și integrarea unui sistem dat în mediul său înconjurător;
11. „interfață” înseamnă un dispozitiv între sisteme, care asigură mijlocul prin care acestea se pot conecta și pot interacționa;
12. „compatibilitate” înseamnă capacitatea generală a unui dispozitiv sau a unui sistem de a lucra cu un alt dispozitiv sau sistem fără a avea loc modificări;
13. „continuitatea serviciilor” înseamnă capacitatea de a asigura un serviciu neîntrerupt în rețelele de transport în întreaga Uniune;
14. „date rutiere” înseamnă date referitoare la caracteristicile infrastructurii rutiere, inclusiv la semnele de circulație fixe sau la caracteristicile reglementare ale acestora privind siguranța;
15. „date privind traficul” înseamnă date anterioare și în timp real referitoare la caracteristicile traficului rutier;

16. „date privind călătoria” înseamnă date de bază, precum orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun, necesare în vederea furnizării de informații privind călătoriile multimodale înainte și în timpul călătoriei, pentru a facilita planificarea, rezervarea și adaptarea acestora;
17. „specificație” înseamnă o măsură obligatorie prin care sunt stabilite dispoziții cuprinzând cerințe, proceduri și orice alte norme relevante;
18. „standard” înseamnă un standard astfel cum este definit la articolul 1 alineatul (6) din Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice ⁽¹⁾.

Articolul 5

Implementarea STI

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că specificațiile adoptate de Comisie în conformitate cu articolul 6 se aplică serviciilor și aplicațiilor STI, în momentul implementării acestora, în conformitate cu principiile prevăzute în anexa II. Aceasta nu aduce atingere dreptului fiecărui stat membru de a decide cu privire la implementarea unor astfel de aplicații și servicii pe teritoriul său. Acest drept nu aduce atingere niciunui act legislativ adoptat în temeiul articolului 6 alineatul (2) al doilea paragraf.

(2) Statele membre fac, de asemenea, eforturi în vederea cooperării în ceea ce privește domeniile prioritare, în măsura în care nu s-a adoptat nicio specificație.

Articolul 6

Specificații

(1) Comisia adoptă mai întâi specificațiile necesare pentru a asigura compatibilitatea, interoperabilitatea și continuitatea implementării și utilizării operaționale a STI pentru acțiunile prioritare.

(2) Comisia are drept obiectiv adoptarea specificațiilor pentru una sau mai multe dintre acțiunile prioritare până la 27 februarie 2013.

După caz, în termen de cel mult 12 luni de la adoptarea specificațiilor necesare pentru o acțiune prioritară și după realizarea unei evaluări a impactului cuprinzând o analiză costuri/beneficii, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere în conformitate cu articolul 294 din TFUE, privind implementarea acestei acțiuni prioritare.

(3) Odată stabilite specificațiile necesare pentru acțiunile prioritare, Comisia adoptă specificații care să asigure compati-

litatea, interoperabilitatea și continuitatea implementării și utilizării operaționale a STI pentru alte acțiuni din domeniile prioritare.

(4) În cazul în care acest lucru este relevant și în funcție de domeniul acoperit de specificație, specificația include unul sau mai multe dintre următoarele tipuri de dispoziții:

- (a) dispoziții funcționale care descriu rolul diferitelor părți interesate și fluxul de informații schimbate între acestea;
- (b) dispoziții tehnice care furnizează mijloacele tehnice pentru îndeplinirea dispozițiilor funcționale;
- (c) dispoziții organizatorice care descriu obligațiile procedurale ale diferitelor părți interesate;
- (d) dispoziții referitoare la servicii care descriu diferitele niveluri ale serviciilor și conținutul acestora pentru aplicațiile și serviciile STI.

(5) Fără a aduce atingere procedurilor în temeiul Directivei 98/34/CE, specificațiile stipulează, acolo unde este cazul, condițiile în care statele membre pot să stabilească norme suplimentare privind furnizarea de servicii STI pe întreg teritoriul lor sau pe o parte a acestuia, după ce notifică acest lucru Comisiei și cu condiția ca aceste norme să nu împiedice interoperabilitatea.

(6) După caz, specificațiile se bazează pe oricare dintre standardele prevăzute la articolul 8.

După caz, specificațiile asigură evaluarea conformității în conformitate cu Decizia nr. 768/2008/CE.

Specificațiile respectă principiile enunțate în anexa II.

(7) Comisia realizează o evaluare a impactului, inclusiv o analiză costuri/beneficii, înainte de adoptarea specificațiilor.

Articolul 7

Acte delegate

(1) Comisia poate adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 290 din TFUE, în ceea ce privește specificațiile. La adoptarea actelor delegate, Comisia acționează în conformitate cu dispozițiile relevante din prezenta directivă, în special cu articolul 6 și cu anexa II.

(2) Pentru fiecare dintre acțiunile prioritare se adoptă un act delegat separat.

(3) Pentru actele delegate menționate în prezentul articol, se aplică procedura prevăzută la articolele 12, 13 și 14.

⁽¹⁾ JO L 204, 21.7.1998, p. 37.

*Articolul 8***Standarde**

(1) Standardele necesare pentru asigurarea interoperabilității, compatibilității și continuității implementării și utilizării operaționale a STI se elaborează în cadrul domeniilor prioritare și pentru acțiunile prioritare. În acest scop, după consultarea comitetului menționat la articolul 15, Comisia solicită, în conformitate cu procedura stabilită în Directiva 98/34/CE, organismelor de standardizare relevante să depună toate eforturile necesare pentru a adopta rapid aceste standarde.

(2) La acordarea mandatului organismelor de standardizare sunt respectate principiile enunțate în anexa II, precum și orice dispoziție funcțională inclusă într-o specificație adoptată în conformitate cu articolul 6.

*Articolul 9***Măsuri fără caracter obligatoriu**

Comisia poate adopta orientări și alte măsuri fără caracter obligatoriu pentru a înlesni cooperarea statelor membre cu privire la domeniile prioritare în conformitate cu procedura consultativă prevăzută la articolul 15 alineatul (2).

*Articolul 10***Norme privind confidențialitatea, securitatea și reutilizarea informațiilor**

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru ca prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul operării aplicațiilor și serviciilor STI să fie efectuată în conformitate cu normele Uniunii care protejează drepturile și libertățile fundamentale ale persoanei, și anume Directiva 95/46/CE și Directiva 2002/58/CE.

(2) În mod special, statele membre se asigură că datele cu caracter personal sunt protejate împotriva utilizării abuzive, inclusiv împotriva accesului neautorizat, modificării sau pierderii.

(3) Fără a aduce atingere alineatului (1), pentru a asigura confidențialitatea, se încurajează, după caz, utilizarea datelor anonime în vederea unei bune funcționări a aplicațiilor și serviciilor STI.

Fără a se aduce atingere Directivei 95/46/CE, datele cu caracter personal se prelucrează numai în măsura în care acest lucru este necesar pentru buna funcționare a aplicațiilor și serviciilor STI.

(4) În ceea ce privește aplicarea Directivei 95/46/CE și în special în cazul în care este vorba de categorii speciale de date cu caracter personal, statele membre se asigură, de asemenea, că dispozițiile privind consimțământul asupra prelucrării datelor cu caracter personal în cauză sunt respectate.

(5) Directiva 2003/98/CE este aplicabilă.

*Articolul 11***Normele privind răspunderea**

Statele membre se asigură că aspectele legate de răspundere, referitoare la implementarea și utilizarea aplicațiilor și serviciilor STI, prevăzute în specificațiile adoptate în conformitate cu articolul 6, sunt abordate în conformitate cu dreptul Uniunii, în special cu Directiva 85/374/CEE a Consiliului din 25 iulie 1985 de apropiere a actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre cu privire la răspunderea pentru produsele cu defecte⁽¹⁾, precum și cu legislația națională relevantă.

*Articolul 12***Exercitarea competențelor delegate**

(1) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 7 este conferită Comisiei pentru o perioadă de șapte ani de la 27 august 2010. Comisia prezintă un raport privind competențele delegate cel târziu cu șase luni înainte de încheierea unei perioade de cinci ani de la 27 august 2010.

(2) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(3) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la articolele 13 și 14.

*Articolul 13***Revocarea delegării de competențe**

(1) Parlamentul European sau Consiliul pot revoca delegarea de competențe menționată la articolul 7.

(2) Instituția care a inițiat o procedură internă pentru a decide dacă intenționează să revoce delegarea de competențe întreprinde măsuri pentru a informa cealaltă instituție și Comisia în termen rezonabil înaintea adoptării deciziei finale, indicând competențele delegate care ar putea face obiectul unei revocări, precum și posibilele motive de revocare.

(3) Decizia de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în respectiva decizie. Decizia produce efecte imediat sau la o dată ulterioară menționată în aceasta. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare. Decizia se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

⁽¹⁾ JO L 210, 7.8.1985, p. 29.

Articolul 14**Obiecțiuni la actele delegate**

(1) Parlamentul European sau Consiliul pot formula obiecțiuni la un act delegat în termen de două luni de la data notificării.

La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, termenul respectiv se prelungește cu două luni.

(2) În cazul în care, la expirarea acestui termen, nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni la actul delegat, acesta se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și intră în vigoare la data prevăzută în cuprinsul său.

Actul delegat poate fi publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și poate intra în vigoare înainte de expirarea termenului respectiv, în cazul în care atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia cu privire la intenția lor de a nu formula obiecțiuni.

(3) În cazul în care Parlamentul European sau Consiliul formulează obiecțiuni la un act delegat, acesta nu intră în vigoare. Instituția care formulează obiecțiuni prezintă motivele care au stat la baza acestora.

Articolul 15**Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de Comitetul european pentru STI (EIC).

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 16**Grupul consultativ european pentru STI**

Comisia instituie un Grup consultativ european pentru STI, care îi oferă consultanță cu privire la aspectele comerciale și tehnice ale implementării și utilizării STI în Uniune. Grupul este compus din reprezentanți la nivel înalt ai furnizorilor relevanți de servicii STI, ai asociațiilor de utilizatori, ai operatorilor de transport și de instalații, ai industriei de prelucrare, ai partenerilor sociali, ai asociațiilor profesionale, ai autorităților locale și ai altor entități pertinente.

Articolul 17**Raportarea**

(1) Statele membre prezintă Comisiei până la 27 august 2011 un raport privind activitățile și proiectele lor naționale cu privire la domeniile prioritare.

(2) Statele membre furnizează Comisiei până la 27 august 2012 informații privind acțiunile STI pe plan național preconizate în următorii cinci ani.

Orientările pentru raportarea de către statele membre se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

(3) Ulterior raportului inițial, statele membre prezintă rapoarte la fiecare trei ani privind progresele înregistrate în implementarea acțiunilor menționate la alineatul (1).

(4) Comisia prezintă, o dată la trei ani, Parlamentului European și Consiliului rapoarte privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a prezentei directive. Rapoartele sunt însoțite de o analiză a funcționării și a punerii în aplicare, inclusiv a resurselor financiare utilizate și a celor necesare, a articolelor 5-11 și a articolului 16 și, de asemenea, evaluează necesitatea modificării prezentei directive, dacă este cazul.

(5) În conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 15 alineatul (2), Comisia adoptă un program de lucru până la 27 februarie 2011. În programul de lucru se includ în fiecare an obiective și termene pentru punerea în aplicare a acestuia și, dacă este necesar, se propun adaptările necesare.

Articolul 18**Transpunere**

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 27 februarie 2012.

Atunci când statele membre adoptă respectivele dispoziții, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri, precum și textul acesteia.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 19***Intrarea în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

*Articolul 20***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 7 iulie 2010.

Pentru Parlamentul European
Președintele
J. BUZEK

Pentru Consiliu
Președintele
O. CHASTEL

ANEXA I

DOMENIILE ȘI ACȚIUNILE PRIORITARE

(astfel cum sunt menționate la articolele 2 și 3)

— Domeniul prioritar I: Utilizarea optimă a datelor rutiere, din trafic și de călătorie

Specificațiile și standardele pentru utilizarea optimă a datelor rutiere, din trafic și de călătorie includ următoarele:

1. Specificațiile pentru acțiunea prioritară (a)

Definirea cerințelor necesare pentru a pune la dispoziția utilizatorilor de STI, la nivel transfrontalier, a unor servicii de informare corecte privind călătoriile multimodale la nivelul UE, pe baza:

- disponibilității și accesibilității datelor rutiere corecte existente și a datelor în timp real privind traficul, utilizate în scopul informării furnizorilor de servicii STI cu privire la călătoriile multimodale, fără a aduce atingere siguranței și constrângerilor de gestionare a transportului;
- facilitării schimbului electronic transfrontalier de date între autoritățile publice competente, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați;
- actualizării periodice de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor rutiere și din trafic disponibile, utilizate pentru informarea cu privire la călătoriile multimodale;
- actualizării periodice a informațiilor cu privire la călătoriile multimodale de către furnizorii de servicii STI.

2. Specificațiile pentru acțiunea prioritară (b)

Definirea cerințelor necesare pentru a pune la dispoziția utilizatorilor de STI, la nivel transfrontalier, a unor servicii de informare corecte și în timp real privind traficul la nivelul UE, pe baza:

- disponibilității și accesibilității datelor rutiere corecte existente și a datelor în timp real privind traficul, utilizate în scopul informării în timp real a furnizorilor de servicii STI cu privire la trafic, fără a aduce atingere siguranței și constrângerilor de gestionare a transportului;
- facilitării schimbului electronic transfrontalier de date între autoritățile publice competente, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați;
- actualizării periodice de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor rutiere și din trafic disponibile, utilizate pentru informarea în timp real cu privire la trafic;
- actualizării periodice a informațiilor în timp real cu privire la trafic de către furnizorii de servicii STI.

3. Specificațiile pentru acțiunile prioritare (a) și (b)

3.1. Definirea cerințelor necesare pentru colectarea de către autoritățile publice competente și/sau, dacă este cazul, de către sectorul privat de date rutiere și din trafic (de exemplu, hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate, în special pentru vehiculele grele de mărfuri) și comunicarea acestora către furnizorii de servicii STI, pe baza:

- disponibilității, pentru furnizorii de servicii STI, a datelor rutiere și din trafic existente (de exemplu, hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate), colectate de autoritățile publice competente și/sau de sectorul privat;
- facilitării schimbului electronic de date între autoritățile publice competente și furnizorii de servicii STI;
- actualizării periodice, de către autoritățile publice competente și/sau, dacă este cazul, sectorul privat a datelor rutiere și din trafic (de exemplu, hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate);
- actualizării periodice de către furnizorii de servicii STI a serviciilor și aplicațiilor STI care utilizează aceste date rutiere și din trafic.

3.2. Definirea cerințelor necesare pentru ca datele rutiere și datele privind traficul și serviciile de transport, utilizate pentru hărțile digitale, să fie corecte și accesibile, dacă este posibil, producătorilor de hărți digitale și furnizorilor de servicii conexe, pe baza:

- disponibilității pentru producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii conexe a datelor rutiere și din trafic existente, utilizate pentru hărțile digitale;
- facilitării schimbului electronic de date între autoritățile publice competente, părțile interesate și producătorii privați de hărți digitale și furnizorii privați de servicii conexe;
- actualizării periodice de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor rutiere și din trafic utilizate pentru hărțile digitale;
- actualizării periodice a hărților digitale de către producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii conexe.

4. Specificațiile pentru acțiunea prioritară (c)

Definirea cerințelor minime privind „informațiile universale în materie de trafic” referitoare la siguranța rutieră și furnizate, dacă este posibil, gratuit pentru toți utilizatorii, precum și privind conținutul minim al acestora, pe baza:

- elaborării și utilizării unei liste standardizate de evenimente legate de siguranța rutieră („mesaje universale privind traficul”) care să fie comunicate gratuit utilizatorilor de STI;
- compatibilității „mesajelor universale privind traficul” și integrării acestora în serviciile STI în scopul informării în timp real cu privire la trafic și la călătoriile multimodale.

— **Domeniul prioritar II: Continuitatea serviciilor STI de management al traficului și al mărfurilor**

Specificațiile și standardele pentru continuitatea și interoperabilitatea serviciilor de management al traficului și al mărfurilor, în special privind rețeaua TEN-T, includ următoarele:

1. Specificațiile pentru alte acțiuni

1.1. Definirea măsurilor necesare pentru a elabora o arhitectură-cadru a UE pentru STI, care să abordeze aspectele specifice legate de STI privind interoperabilitatea, continuitatea serviciilor și multimodalitatea, inclusiv de exemplu emiterea de bilete interoperabile multimodale, în cadrul căreia statele membre și autoritățile lor competente, în colaborare cu sectorul privat, să își poată elabora propria arhitectură STI pentru mobilitatea la nivel național, regional sau local.

1.2. Definirea cerințelor minime necesare pentru continuitatea serviciilor STI, în special pentru serviciile transfrontaliere, în vederea gestionării transportului de pasageri în cadrul diferitelor moduri de transport, pe baza:

- facilitării schimburilor electronice de date și informații din trafic la nivel transfrontalier și, după caz, la nivel regional sau între zone urbane și interurbane sau între centrele de informare/de control al traficului implicate și diferite părți interesate;
- utilizării fluxurilor de informații sau a interfețelor de trafic standardizate între centrele de informare/de control al traficului implicate și diferite părți interesate.

1.3. Definirea cerințelor minime necesare pentru continuitatea serviciilor STI pentru gestionarea transportului de mărfuri pe coridoarele de transport și utilizând diferite moduri de transport, pe baza:

- facilitării schimburilor electronice de date și informații din trafic la nivel transfrontalier și, după caz, la nivel regional sau între zone urbane și interurbane sau între centrele de informare/de control al traficului implicate și diferite părți interesate;
- utilizării fluxurilor de informații sau a interfețelor de trafic standardizate între centrele de informare/de control al traficului implicate și diferite părți interesate.

1.4. Definirea măsurilor necesare realizării aplicațiilor STI (în special localizarea și urmărirea mărfurilor în timpul transportului și de la un mod de transport la altul) pentru logistica transporturilor de mărfuri (eFreight), pe baza:

- accesului dezvoltatorilor de aplicații STI la tehnologiile STI pertinente și utilizarea acestora;
- integrarea rezultatelor poziționării în instrumentele și centrele de management al traficului.

1.5. Definirea interfețelor necesare pentru asigurarea interoperabilității și a compatibilității între arhitectura urbană STI și arhitectura europeană STI, pe baza:

- disponibilității datelor privind transportul public, planificarea călătoriilor, cererea de transport, traficul și parcările pentru centrele urbane de control și furnizorii de servicii;
- facilitării schimbului electronic de date între diferitele centre urbane de control și furnizori de servicii pentru transportul public sau privat și pentru toate modurile de transport posibile;
- integrării tuturor datelor și informațiilor pertinente într-o arhitectură unică.

— **Domeniul prioritar III: Aplicațiile STI pentru siguranța și securitatea rutieră**

Specificațiile și standardele pentru aplicațiile STI pentru siguranța și securitatea rutieră includ următoarele:

1. Specificațiile pentru acțiunea prioritară (d)

Definirea măsurilor necesare pentru furnizarea armonizată a unui sistem interoperabil paneuropean eCall, incluzând:

- disponibilitatea datelor obligatorii ale STI aflate la bord care trebuie să facă obiectul schimbului de informații;
- disponibilitatea în centrele de preluare a apelurilor de urgență a echipamentelor necesare pentru recepționarea datelor transmise din vehicule;
- facilitarea schimbului electronic de date între vehicule și centrele de preluare a apelurilor de urgență.

2. Specificațiile pentru acțiunea prioritară (e)

Definirea măsurilor necesare pentru asigurarea unor servicii de informare pe baza STI referitoare la spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale, în special în zonele de serviciu și de repaus din trafic, pe baza:

- disponibilității informațiilor privind parcările pentru utilizatori;
- facilitării schimbului electronic de date între zonele de parcare, centrele rutiere și vehicule.

3. Specificațiile pentru acțiunea prioritară (f)

Definirea măsurilor necesare pentru asigurarea unor servicii de rezervare pe baza STI de spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale, pe baza:

- disponibilității informațiilor privind parcările pentru utilizatori;
- facilitării schimbului electronic de date între zonele de parcare, centrele rutiere și vehicule;
- integrării tehnologiilor STI pertinente atât în vehicule, cât și în zonele de parcare, pentru actualizarea informațiilor privind locurile de parcare disponibile în scopul rezervării.

4. Specificațiile pentru alte acțiuni
- 4.1. Definirea măsurilor necesare pentru sprijinirea siguranței participanților la trafic în ceea ce privește interfața om-mașină de la bordul vehiculelor acestora și utilizarea dispozitivelor nomade în sprijinul conducerii vehiculului și/sau al operației de transport, precum și a securității mijloacelor de comunicare instalate la bord.
- 4.2. Definirea măsurilor necesare pentru îmbunătățirea siguranței și confortului participanților la trafic vulnerabili pentru toate aplicațiile STI relevante.
- 4.3. Definirea măsurilor necesare pentru integrarea în vehicule și în infrastructura rutieră a sistemelor electronice avansate de asistență pentru conducătorul auto, care nu fac obiectul Directivelor 2007/46/CE, 2002/24/CE și 2003/37/CE.

— **Domeniul prioritar IV: Asigurarea legăturii vehiculului cu infrastructura de transport**

Specificațiile și standardele pentru asigurarea legăturii vehiculului cu infrastructura de transport includ următoarele:

1. Specificațiile pentru alte acțiuni
- 1.1. Definirea măsurilor necesare pentru integrarea diferitelor aplicații STI într-o platformă deschisă la bordul vehiculului, pe baza:
 - identificării cerințelor funcționale aferente aplicațiilor STI existente sau planificate;
 - definirii unei arhitecturi de sistem deschis care să definească funcționalitățile și interfețele necesare pentru interoperabilitatea/interconectarea cu sistemele și instalațiile infrastructurii;
 - integrării „plug and play”, în viitor, a aplicațiilor STI noi sau actualizate într-o platformă deschisă instalată la bord;
 - utilizării unui proces de standardizare pentru adoptarea arhitecturii și a specificațiilor privind platforma deschisă instalată la bord.
- 1.2. Definirea măsurilor necesare pentru continuarea dezvoltării și implementării de sisteme cooperative (între vehicule, între vehicul și infrastructură, între infrastructuri), pe baza:
 - facilitării schimbului de date sau informații între vehicule, infrastructuri și între vehicul și infrastructură;
 - disponibilității pentru părțile implicate, vehicul sau infrastructura rutieră, a datelor sau informațiilor pertinente care urmează să fie schimbate;
 - utilizării unui format de mesaj standardizat pentru schimbul de date sau informații între vehicul și infrastructură;
 - definirii unei infrastructuri de comunicare pentru schimbul de date sau informații între vehicule, infrastructuri și între vehicul și infrastructură;
 - utilizării proceselor de standardizare pentru adoptarea arhitecturilor respective.

—

ANEXA II

PRINCIPII PENTRU SPECIFICAȚIILE ȘI IMPLEMENTAREA STI

(astfel cum sunt menționate la articolele 5, 6 și 8)

Adoptarea specificațiilor, acordarea mandatelor pentru standarde și selecționarea și implementarea aplicațiilor și serviciilor STI se bazează pe o evaluare a nevoilor care să implice toate părțile interesate relevante și respectă principiile prezentate în continuare. Aceste măsuri:

- (a) **sunt eficiente** – au o contribuție tangibilă la soluționarea provocărilor-cheie cu care se confruntă transportul rutier european (de exemplu reducerea aglomerării, diminuarea emisiilor, îmbunătățirea eficienței energetice, atingerea unor niveluri ridicate de siguranță și securitate, inclusiv în ceea ce privește participanții vulnerabili la trafic);
 - (b) **sunt eficiente din punctul de vedere al costurilor** – optimizează raportul dintre costuri și rezultate din perspectiva îndeplinirii obiectivelor;
 - (c) **sunt proporționale** – asigură, după caz, diferite niveluri de calitate și de implementare realizabile ale serviciilor, ținând seama de specificitățile locale, regionale, naționale și europene;
 - (d) **sprijină continuitatea serviciilor** – asigură servicii neîntrerupte atât în întreaga Uniune, îndeosebi privind rețeaua transeuropeană, cât și, dacă este posibil, la frontierele sale externe, atunci când serviciile STI sunt implementate. Ar trebui asigurată continuitatea serviciilor la un nivel adaptat caracteristicilor rețelelor de transport care fac legătura între țări și, după caz, între regiuni, precum și între orașe și zonele rurale;
 - (e) **asigură interoperabilitatea** – asigură faptul că sistemele și procesele comerciale care se află la baza acestora au capacitatea de a face schimb de date, informații și cunoștințe, pentru a permite furnizarea eficientă a serviciilor STI;
 - (f) **sprijină compatibilitatea inversă** – asigură, după caz, capacitatea sistemelor STI de a lucra cu sistemele existente care au același scop, fără a împiedica dezvoltarea noilor tehnologii;
 - (g) **respectă caracteristicile infrastructurilor și rețelelor naționale existente** – țin seama de diferențele inerente dintre caracteristicile rețelelor de transport, îndeosebi în ceea ce privește mărimea volumului de trafic și condițiile meteorologice din trafic;
 - (h) **promovează egalitatea accesului** – nu împiedică și nu discriminează în ceea ce privește accesul la aplicațiile și serviciile STI de către participanții vulnerabili la trafic;
 - (i) **sprijină maturitatea** – demonstrează, după o evaluare adecvată a riscului, robustețea sistemelor STI inovatoare, printr-un nivel suficient de dezvoltare tehnică și prin exploatare operațională;
 - (j) **asigură calitatea datării și a poziționării** – utilizează infrastructuri prin satelit sau orice tehnologie care asigură niveluri echivalente de precizie pentru scopurile aplicațiilor și serviciilor STI pentru care sunt necesare servicii de datare și poziționare globale, continue, exacte și garantate;
 - (k) **înlesnesc intermodalitatea** – la implementarea STI, după caz, țin seama de coordonarea diferitelor moduri de transport;
 - (l) **respectă coerența** – țin seama de normele, politicile și activitățile existente ale Uniunii care sunt relevante în domeniul STI, îndeosebi în domeniul standardizării.
-

DIRECTIVA 2010/45/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 7 iulie 2010****privind standardele de calitate și siguranță referitoare la organele umane destinate transplantului**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 168 alineatul (4),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

având în vedere avizul Autorității Europene pentru Protecția Datelor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

(1) În ultimii 50 de ani, transplantul de organe a devenit o practică medicală răspândită pe plan mondial, care a adus mari beneficii pentru sute de mii de pacienți. Utilizarea organelor umane (denumite în continuare „organe”) pentru transplant s-a intensificat în mod constant în cursul ultimelor două decenii. În prezent, transplantul de organe este tratamentul care prezintă cel mai bun raport cost-eficiență în cazul insuficienței renale în stadiu terminal, în timp ce, în cazul insuficienței în stadiu terminal a unor organe cum sunt ficatul, plămânii și inima, reprezintă singurul tratament disponibil.

(2) Cu toate acestea, utilizarea organelor pentru transplant presupune riscuri. Ținând seama de utilizarea terapeutică pe scară largă a organelor pentru transplant, acestea ar trebui să prezinte o calitate și o siguranță care să reducă la minimum riscurile de transmitere a bolilor. Existența unor sisteme naționale și internaționale în domeniul transplantului bine organizate și aplicarea celor mai bune cunoștințe în domeniu, tehnologii și tratamente

medicale inovatoare disponibile pot reduce în mod semnificativ pentru primitor riscurile asociate transplantului de organe.

(3) În plus, pentru ca organele să fie disponibile pentru a fi folosite în scopuri terapeutice, trebuie ca cetățenii Uniunii să fie pregătiți pentru a le dona. Pentru a proteja sănătatea publică și pentru a împiedica transmiterea bolilor prin aceste organe, ar trebui luate măsuri de precauție în cursul prelevării, transportului și utilizării lor.

(4) În fiecare an au loc schimburi de organe între statele membre. Schimbul de organe este un mijloc important de a spori numărul organelor disponibile și de a asigura o mai bună compatibilitate între donator și primitor, îmbunătățind astfel calitatea transplantului. Acesta are o importanță deosebită pentru tratamentul optim al anumitor pacienți, cum ar fi cei care necesită tratament de urgență, pacienții hipersensibilizați sau pacienții pediatrici. Organele disponibile ar trebui să poată traversa frontierele fără probleme și întârzieri inutile.

(5) Cu toate acestea, transplantul se efectuează de către spitale sau profesioniști care intră sub incidența unor jurisdicții diferite și există diferențe semnificative între statele membre în ceea ce privește cerințele de calitate și siguranță.

(6) Prin urmare, se impune existența unor standarde comune de calitate și siguranță la nivelul Uniunii, pentru prelevarea, transportul și utilizarea organelor. Respectivele standarde ar facilita schimbul de organe, ceea ce ar aduce beneficii în fiecare an pentru mii de pacienți europeni care au nevoie de acest tip de tratament. Legislația Uniunii ar trebui să garanteze că organele respectă standardele recunoscute de calitate și siguranță. Astfel de standarde ar contribui la asigurarea populației cu privire la faptul că organele prelevate în alt stat membru prezintă aceleași garanții fundamentale de calitate și de siguranță ca și cele provenind din țara lor.

(7) Practicile inacceptabile de donare și transplant de organe includ traficul cu organe, care este uneori legat de traficul de ființe umane în vederea prelevării de organe, care constituie o violare gravă a drepturilor fundamentale și, în special, a demnității umane și a integrității fizice. Prezenta directivă, deși vizează în primul rând siguranța și calitatea organelor, contribuie indirect la combaterea traficului de organe prin instituirea autorităților competente, autorizarea centrelor de transplant, definirea condițiilor de prelevare și instituirea sistemelor de trasabilitate.

⁽¹⁾ JO C 306, 16.12.2009, p. 64.

⁽²⁾ JO C 192, 15.8.2009, p. 6.

⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 19 mai 2010 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 29 iunie 2010.

- (8) În conformitate cu articolul 168 alineatul (7) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), măsurile adoptate în temeiul articolului 168 alineatul (4) litera (a) nu aduc atingere dispozițiilor naționale privind utilizarea organelor în scopuri medicale și, prin urmare, actului chirurgical de transplant în sine. Cu toate acestea, în vederea respectării obiectivului de reducere a riscurilor asociate transplantului de organe, este necesar să se includă în domeniul de aplicare al directivei anumite dispoziții privind transplantul și, în special, dispoziții care să vizeze abordarea situațiilor neintenționate și neprevăzute care pot avea loc în timpul transplantului și care ar putea afecta calitatea și siguranța organelor.
- (9) Pentru a reduce riscurile și a maximiza avantajele transplantului, statele membre trebuie să aplice un cadru eficient privind calitatea și siguranța. Cadrul respectiv ar trebui să fie pus în aplicare și să fie menținut de-a lungul întregului lanț, de la donare la transplant sau distrugere, și ar trebui să acopere personalul medical și organizarea, sediul, echipamentele, materialele, documentația și păstrarea datelor în cauză. Dacă este necesar, cadrul privind calitatea și siguranța ar trebui să prevadă audituri. Statele membre ar trebui să poată delega realizarea activităților prevăzute în temeiul cadrului privind calitatea și siguranța organismelor specifice considerate adecvate în conformitate cu dispozițiile naționale, inclusiv organizațiilor europene de schimb de organe.
- (10) Autoritățile competente ar trebui să supravegheze respectarea condițiilor de prelevare prin autorizarea unor centre de prelevare. Respectivul centre de prelevare ar trebui să beneficieze de existența unei organizații adecvate, a unui personal calificat sau instruit corespunzător și competent și a unor echipamente și materiale adecvate.
- (11) Raportul riscuri-avantaje reprezintă o abordare fundamentală în cazul transplantului de organe. Din cauza penuriei de organe și a naturii inerente de a pune viața în pericol a bolilor care necesită transplant de organe, avantajele globale ale transplantului de organe sunt mari și sunt acceptate mai multe riscuri decât în cazul sângelui sau al majorității tratamentelor bazate pe utilizarea țesuturilor și celulelor. Clinicianul are un rol important în acest context, decizând dacă un organ este adecvat sau nu pentru transplant. Prezenta directivă stabilește informațiile care sunt necesare pentru a realiza această evaluare.
- (12) Evaluarea potențialilor donatori înaintea transplantului reprezintă un aspect esențial al transplantului de organe. Această evaluare trebuie să ofere informații suficiente pentru a permite centrului de transplant să efectueze o analiză adecvată a riscurilor și a avantajelor. Este necesar să fie identificate și documentate riscurile și caracteristicile organului pentru a permite alocarea acestuia unui primitor adecvat. Ar trebui colectate informații din istoricul medical al potențialului donator, din examenul clinic și din teste suplimentare, în vederea evaluării corespunzătoare a organului și a donatorului. Pentru a obține un istoric exact, fiabil și obiectiv, echipa medicală ar trebui să realizeze un interviu cu donatorul viu sau, ori de câte ori se consideră necesar și adecvat, cu familia donatorului decedat, în cadrul căruia echipa medicală ar trebui să informeze în mod corespunzător persoanele intervievate cu privire la posibilele riscuri și consecințe ale donării și transplantului. Interviuul respectiv prezintă o importanță deosebită datorită constrângerilor de timp ale procesului de donare de la persoane decedate, care reduc posibilitatea de a elimina boli transmisibile potențial grave.
- (13) Penuria de organe disponibile pentru transplant și constrângerile de timp ale procesului de donare și de transplant de organe impun luarea în considerare a situațiilor în care echipa care efectuează transplantul nu are la dispoziție unele dintre informațiile necesare pentru evaluarea organului și a donatorului prevăzută în partea A din anexă, care prevede o serie de date minime obligatorii. În aceste cazuri particulare, echipa medicală ar trebui să evalueze riscul special la care este expus primitorul potențial din cauza lipsei de informații și dacă nu se efectuează transplantul organului în cauză. În cazul în care, din cauza unor circumstanțe speciale, nu poate fi realizată la timp evaluarea completă a organului, în conformitate cu partea A din anexă, organul respectiv poate fi considerat adecvat transplantului în cazul în care lipsa transplantului ar putea expune primitorul potențial la un risc mai ridicat. Partea B din anexă, care face referire la o serie de informații suplimentare ar trebui să permită evaluarea mai detaliată a organului și a donatorului.
- (14) Ar trebui stabilite norme eficiente pentru transportul organelor, pentru a optimiza durata ischemiei și pentru a reduce deteriorarea organelor. Respectând principiul confidențialității medicale, recipientul folosit pentru organe ar trebui să fie etichetat într-un mod clar și să fie însoțit de documentația necesară.
- (15) Sistemul de transplant ar trebui să asigure trasabilitatea organelor de la donare la primire și să permită alertarea în cazul apariției unei complicații neașteptate. Prin urmare, ar trebui să fie instituit un sistem pentru a detecta și examina incidentele și reacțiile adverse grave, pentru a proteja interesul vital al persoanelor în cauză.
- (16) Este foarte frecvent ca un donator de organe să fie, de asemenea, un donator de țesuturi. Cerințele privind calitatea și siguranța organelor ar trebui să completeze sistemul referitor la țesuturi și celule care există în prezent în Uniune, prevăzut în Directiva 2004/23/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind stabilirea standardelor de calitate și securitate pentru donarea, obținerea, controlul, prelucrarea, conservarea, stocarea și distribuția țesuturilor și a celulelor umane⁽¹⁾ și să fie legate de acesta. Acest lucru nu înseamnă în mod obligatoriu că sistemul referitor la organe și sistemul referitor la țesuturi și celule ar trebui să fie conectate electronic între ele. Autoritatea competentă ar trebui să detecteze orice reacție adversă neașteptată la un donator sau la un primitor al unui organ și să o raporteze în cadrul sistemului de notificare a incidentelor și reacțiilor adverse grave privind țesuturile, prevăzut în directiva menționată.

(1) JO L 102, 7.4.2004, p. 48.

- (17) Personalul medical care participă direct la donarea, testarea, evaluarea, prelevarea, conservarea, transportul și transplantul organelor ar trebui să fie calificat sau instruit corespunzător și competent. Consiliul Europei a recunoscut importanța numirii unor coordonatori de transplant intraspitalicești. Rolul coordonatorului de transplant sau al echipei de coordonare de transplant ar trebui recunoscut ca un element esențial pentru a spori nu numai eficiența procedurilor de donare și transplant, ci și calitatea și siguranța organelor care urmează să fie transplantate.
- (18) Ca principiu general, schimbul de organe cu țări terțe ar trebui să fie supervizat de autoritatea competentă. Schimbul de organe cu țări terțe ar trebui să fie permis numai în cazul în care sunt îndeplinite standarde echivalente celor prevăzute în prezenta directivă. Cu toate acestea, ar trebui să se țină seama de rolul important pe care îl dețin organizațiile europene de schimb de organe existente în ceea ce privește schimbul de organe între statele membre și țările terțe care participă în cadrul acestor organizații.
- (19) Altruismul constituie un factor important în donarea de organe. Pentru a garanta calitatea și siguranța organelor, programele de transplant de organe ar trebui să se bazeze pe principiile donării voluntare și neremunerate. Acest lucru este esențial deoarece încălcarea acestor principii ar putea fi asociată cu riscuri inacceptabile. Atunci când donarea nu este voluntară și/sau are loc în vederea obținerii unui câștig financiar, calitatea procesului donării ar putea fi afectată, deoarece îmbunătățirea calității vieții sau salvarea vieții unei persoane nu constituie principalul și/sau singurul obiectiv. Chiar dacă procesul se desfășoară conform unor standarde de calitate adecvate, un istoric medical obținut fie de la potențialul donator viu, fie de la familia potențialului donator decedat, atunci când aceștia urmăresc obținerea unui câștig financiar sau sunt supuși oricărei constrângeri, poate să nu fie îndeajuns de exact în ceea ce privește afecțiunile și/sau bolile care ar putea fi transmise de la donatori la primitori. Aceasta ar putea ridica probleme de siguranță pentru primitorii potențiali deoarece echipa medicală ar dispune de posibilități limitate pentru realizarea unei evaluări adecvate a riscului. Ar trebui reamintită Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, în special principiul prevăzut la articolul 3 alineatul (2) litera (c). Principiul respectiv este, de asemenea, consacrat în articolul 21 din Convenția privind drepturile omului și biomedicina a Consiliului Europei, convenție care a fost ratificată de numeroase state membre. Acesta se reflectă, de asemenea, în Principiile Directoare privind transplantul de celule, țesuturi și organe umane elaborate de Organizația Mondială a Sănătății, conform cărora corpul uman și părțile acestuia nu pot face obiectul tranzacțiilor comerciale.
- (20) Alte principii recunoscute la nivel internațional care guvernează practicile de donare și transplant includ, printre altele, certificarea sau confirmarea decesului în conformitate cu dispozițiile naționale înainte de prelevarea de organe de la persoanele decedate și alocarea organelor pe baza unor criterii transparente, nediscriminatorii și științifice. Acestea ar trebui reamintite și luate în considerare în contextul Planului de acțiune privind donarea și transplantul de organe elaborat de Comisie.
- (21) În cadrul Uniunii există mai multe moduri de exprimare a consimțământului pentru donare, incluzând sistemele de consimțământ informat și explicit pentru donarea de organe (opting-in), în care consimțământul trebuie obținut în mod explicit, și sistemele de consimțământ prezumat (opting-out), în care donarea poate avea loc numai dacă nu există nicio dovadă de obiecție în privința donării. Pentru a permite persoanelor fizice să-și exprime intențiile de donare, anumite state membre au elaborat registre specifice în care cetățenii înregistrează aceste intenții. Prezenta directivă nu aduce atingere sistemelor foarte diverse de exprimare a consimțământului existente în statele membre. În plus, prin intermediul Planului său de acțiune privind donarea și transplantul de organe, Comisia intenționează să sensibilizeze opinia publică cu privire la donarea de organe și, în special, să dezvolte mecanisme de facilitare a identificării donatorilor de organe în Europa.
- (22) Articolul 8 din 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 ⁽¹⁾ interzice în principiu prelucrarea datelor privind sănătatea, stabilind derogări limitate. Directiva 95/46/CE prevede, de asemenea, necesitatea adoptării de către responsabilul pentru prelucrare a măsurilor tehnice și de organizare corespunzătoare pentru a proteja datele cu caracter personal împotriva distrugerii accidentale sau ilegale sau împotriva pierderii accidentale, modificării, dezvăluirii sau accesului neautorizat și împotriva oricăror altor forme ilegale de prelucrare. Ar trebui să se prevadă reguli de confidențialitate stricte și măsuri de siguranță pentru protecția datelor cu caracter personal ale donatorilor și primitorilor în conformitate cu Directiva 95/46/CE. De asemenea, autoritatea competentă poate consulta autoritatea națională de protecție a datelor cu privire la elaborarea unui cadru pentru transferul de date despre organe spre și din țări terțe. Ca principiu general, identitatea primitorului (primitorilor) nu ar trebui dezvăluită donatorului sau familiei sale sau invers, fără a se aduce atingere legislației în vigoare în statele membre care ar putea autoriza, în anumite condiții, ca aceste informații să fie puse la dispoziția donatorului sau familiilor donatorilor și primitorilor de organe.

(¹) JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

- (23) În majoritatea statelor membre donarea de la persoane în viață coexistă cu donarea provenită de la persoane decedate. Donarea de la persoane în viață a evoluat în timp astfel încât se pot obține rezultate bune chiar și atunci când nu există o legătură genetică între donator și primitor. Donatorii vii ar trebui să fie evaluați corespunzător pentru a stabili dacă este indicat ca aceștia să doneze, cu scopul de a reduce la minimum riscul transmiterii de boli către primitori. În plus, donatorii vii se confruntă cu riscuri privind atât testarea în vederea compatibilității lor ca donatori, cât și procedura de prelevare a organului. Complicațiile pot fi de ordin medical, chirurgical, social, financiar sau psihologic. Nivelul riscului depinde în special de tipul de organ care face obiectul donării. Prin urmare, donările de la persoanele în viață trebuie să se efectueze într-un mod prin care să se reducă la minimum riscurile fizice, psihologice și sociale pentru donatorul în cauză și pentru primitor și să nu fie afectată încrederea cetățenilor în comunitatea medicală. Potențialul donator viu trebuie să fie în măsură să ia o decizie în mod independent pe baza tuturor informațiilor relevante și ar trebui să fie informat în prealabil cu privire la scopul și natura donării, consecințele și riscurile acesteia. În acest context și pentru a garanta respectarea principiilor care reglementează donarea, ar trebui asigurat cel mai înalt nivel de protecție posibil pentru donatorii vii. De asemenea, ar trebui menționat faptul că unele state membre sunt semnatare ale Convenției privind drepturile omului și biomedicina a Consiliului Europei și ale protocolului adițional referitor la transplantul de organe și de țesuturi de origine umană. O informare completă, o evaluare corectă și un control adecvat sunt măsuri recunoscute la nivel internațional, menite să protejeze donatorii vii, contribuind, de asemenea, la asigurarea calității și siguranței organelor.
- (24) Autoritățile competente din statele membre ar trebui să dețină un rol esențial în asigurarea calității și siguranței organelor de-a lungul întregului lanț, de la donare la transplant, precum și în evaluarea calității și siguranței acestora pe durata recuperării pacientului și a monitorizării ulterioare a acestuia. În acest scop, pe lângă sistemul de raportare a incidentelor și reacțiilor adverse grave, este necesară o colectare a datelor relevante din perioada post-transplant în vederea unei evaluări mai cuprinzătoare a calității și siguranței organelor destinate transplantului. Schimbul de astfel de informații între statele membre ar facilita, la nivelul Uniunii, îmbunătățirea în continuare a procesului de donare și de transplant. Astfel cum s-a subliniat în recomandarea Rec(2006) 15 a Comitetului de Miniștri al Consiliului Europei adresată statelor membre privind cadrul, funcțiile și responsabilitățile unei organizații naționale de transplant (ONT), este preferabil să existe o singură organizație fără scop lucrativ oficial recunoscută, cu o competență generală în materie de donare, alocare, trasa-bilitate și identificare a responsabilităților. Cu toate acestea, în special în funcție de repartizarea competențelor în cadrul statelor membre, diverse organisme locale, regionale, naționale și/sau internaționale se pot asocia pentru a coordona donarea, alocarea și/sau transplantul, în măsura în care cadrul stabilit garantează responsabilitatea, cooperarea și eficiența.
- (25) Statele membre ar trebui să stabilească regimul sancțiunilor aplicabile în cazul nerespectării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și să asigure punerea în aplicare a sancțiunilor. Respectivele sancțiuni ar trebui să fie eficace, proporționale și descu-rajante.
- (26) Comisia ar trebui să dispună de competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din TFUE în vederea adaptării anexei. Comisia ar trebui să completeze sau să modifice datele minime specificate în partea A din anexă numai în cazurile excepționale justificate de un risc grav pentru sănătatea umană, sau să modifice datele suplimentare specificate în partea B din anexă în vederea adaptării acesteia la progresele științifice și la activitatea desfășurată la nivel internațional în domeniul calității și siguranței organelor destinate trans-plantului. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți.
- (27) Schimbul de organe între statele membre necesită adoptarea de către Comisie a unor norme uniforme cu privire la procedurile de transmitere a informațiilor refe-ritoare la evaluarea organului și a donatorului, precum și asigurarea trasabilității organelor și raportarea inci-dentelor și reacțiilor adverse grave cu scopul de a garanta cele mai înalte standarde de calitate și siguranță ale organelor care fac obiectul schimburilor. În conformitate cu articolul 291 din TFUE, normele și principiile generale privind mecanismele pe care le au la dispoziție statele membre pentru a controla modul în care Comisia își exercită competențele de executare se stabilesc în prealabil printr-un regulament adoptat în conformitate cu procedura legislativă ordinară. Până la adoptarea noului regulament, se aplică în continuare dispozițiile Deciziei 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾, cu excepția procedurii de reglementare cu control, care nu se aplică.
- (28) Deoarece obiectivele prezentei directive, și anume stabilirea standardelor de calitate și siguranță pentru organele destinate transplantului uman, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, datorită dimensiunilor acțiunii, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidia-rității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat anterior, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,

(1) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiect

Prezenta directivă stabilește normele vizând asigurarea unor standarde de calitate și de siguranță pentru organele umane (denumite în continuare „organe”) destinate transplantului uman, în vederea garantării unui nivel ridicat de protecție a sănătății umane.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică donării, testării, evaluării, prelevării, conservării, transportului și transplantului de organe destinate transplantului.

(2) În cazul în care astfel de organe sunt utilizate în scopul cercetării, prezenta directivă nu se aplică decât dacă acestea sunt destinate transplantului uman.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

- (a) „autorizare” înseamnă autorizare, acreditare, desemnare, acordare a unei licențe sau înregistrare, în funcție de conceptele utilizate și practicile din fiecare stat membru;
- (b) „autoritate competentă” înseamnă orice autoritate, organism, organizație și/sau instituție responsabile de punerea în aplicare a cerințelor prezentei directive;
- (c) „distrugere” înseamnă destinația finală a unui organ în cazul în care nu este utilizat pentru transplant;
- (d) „donator” înseamnă o persoană care donează unul sau mai multe organe, indiferent dacă donarea a avut loc în timpul vieții persoanei în cauză sau după decesul acesteia;
- (e) „donare” înseamnă faptul de a dona organe destinate transplantului;
- (f) „evaluarea donatorului” înseamnă colectarea de informații relevante cu privire la caracteristicile donatorului, necesare pentru a evalua eligibilitatea acestuia în vederea donării de organe, pentru a efectua o evaluare adecvată a riscurilor, pentru a reduce la minimum riscurile pentru primitor și pentru a optimiza alocarea organelor;

- (g) „organizație europeană de schimb de organe” înseamnă o organizație non-profit, publică sau privată, consacrată schimbului național și transfrontalier de organe, ale cărei țări membre sunt în majoritate state membre;
- (h) „organ” înseamnă o parte diferențiată a corpului uman, formată din diferite țesuturi, care își menține structura, vascularizarea și capacitatea de a-și îndeplini funcțiile fiziologice, având un nivel semnificativ de autonomie. Constituie organ în înțelesul arătat și o parte a unui organ, dacă este destinată utilizării în corpul uman în același scop ca și organul întreg, menținându-se cerințele legate de structură și vascularizare;
- (i) „evaluarea organului” înseamnă colectarea de informații relevante cu privire la caracteristicile organului, necesare pentru a evalua compatibilitatea sa, pentru a efectua o evaluare adecvată a riscurilor, pentru a reduce la minimum riscurile pentru primitor și pentru a optimiza alocarea organelor;
- (j) „prelevare” înseamnă un proces prin care organele donate devin disponibile;
- (k) „centru de prelevare” înseamnă o unitate sanitară, o echipă sau un departament din cadrul unui spital, o persoană sau oricare alt organism care realizează sau coordonează prelevarea de organe și este autorizat pentru această activitate de autoritatea competentă în conformitate cu cadrul de reglementare din statul membru respectiv;
- (l) „conservare” înseamnă utilizarea unor agenți chimici, modificarea condițiilor de mediu sau alte mijloace folosite pentru a împiedica sau pentru a întârzia deteriorarea biologică sau fizică a organelor, de la prelevare la transplant;
- (m) „primitor” înseamnă o persoană care beneficiază de un transplant al unui organ;
- (n) „incident advers grav” înseamnă orice incident nedorit și neașteptat intervenit în orice etapă a lanțului, de la donare la transplant, care ar putea determina transmiterea unei boli transmisibile, decesul sau punerea în pericol a vieții sau care poate provoca o invaliditate sau o incapacitate a pacientului sau care poate provoca sau prelungește spitalizarea sau morbiditatea;
- (o) „reacție adversă gravă” înseamnă o reacție nedorită, inclusiv o boală transmisibilă, la donatorul viu sau la primitor, intervenită în orice etapă a lanțului, de la donare la transplant, care este fatală, pune în pericol viața sau provoacă o invaliditate sau o incapacitate a pacientului sau care provoacă sau prelungește spitalizarea sau morbiditatea;

- (p) „proceduri operaționale” înseamnă instrucțiunile scrise care descriu etapele dintr-un proces specific, inclusiv materialele și metodele care trebuie utilizate și rezultatul final preconizat;
- (q) „transplant” înseamnă procesul prin care se urmărește restaurarea anumitor funcții ale corpului uman prin transferul unui organ de la un donator către un primitor;
- (r) „centru de transplant” înseamnă o unitate sanitară, o echipă sau un departament din cadrul unui spital sau oricare alt organism care realizează transplantul de organe și este autorizat pentru această activitate de autoritatea competentă în conformitate cu cadrul de reglementare din statul membru respectiv;
- (s) „trasabilitate” înseamnă capacitatea de a localiza și identifica organul în orice etapă a lanțului, de la donare la transplant sau distrugere, inclusiv capacitatea:
- de a identifica donatorul și centrul de prelevare;
 - de a identifica primitorul (primitorii) și centrul (centrele) de transplant; precum și
 - de a localiza și a identifica toate informațiile fără caracter personal relevante privind produsele și materialele care intră în contact cu organul respectiv.
- (d) prelevarea, conservarea, ambalarea și etichetarea organelor, în conformitate cu articolele 5, 6 și 8;
- (e) transportul organelor în conformitate cu articolul 8;
- (f) asigurarea trasabilității, în conformitate cu articolul 10, garantând respectarea normelor de drept al Uniunii și de drept național cu privire la protecția datelor cu caracter personal și la confidențialitate;
- (g) raportarea exactă, rapidă și verificabilă a incidentelor și reacțiilor adverse grave, în conformitate cu articolul 11 alineatul (1);
- (h) gestionarea incidentelor și reacțiilor adverse grave în conformitate cu articolul 11 alineatul (2).

Procedurile operaționale prevăzute la literele (f), (g) și (h) precizează, printre altele, responsabilitățile care revin centrelor de prelevare, organizațiilor europene de schimb de organe și centrelor de transplant.

(3) În plus, cadrul privind calitatea și siguranța garantează că personalul medical implicat în toate etapele lanțului, de la donare la transplant sau distrugere, este calificat sau instruit corespunzător și competent, și instituie programe de instruire specifice adresate acestui personal.

CAPITOLUL II

CALITATEA ȘI SIGURANȚA ORGANELOR

Articolul 4

Cadru privind calitatea și siguranța

- (1) Statele membre garantează instituirea unui cadru privind calitatea și siguranța pentru a acoperi toate etapele lanțului, de la donare la transplant sau distrugere, cu respectarea normelor prevăzute în prezenta directivă.
- (2) Cadrul privind calitatea și siguranța prevede adoptarea și punerea în aplicare a unor proceduri operaționale pentru:
- (a) verificarea identității donatorului;
- (b) verificarea informațiilor privind consimțământul donatorului sau al familiei donatorului, autorizarea sau absența oricăror obiecții, în conformitate cu normele naționale care se aplică la locul în care se efectuează donarea și prelevarea;
- (c) verificarea evaluării complete a organului și a donatorului în conformitate cu articolul 7 și cu anexa;

Articolul 5

Centre de prelevare

- (1) Statele membre se asigură că prelevarea se realizează în centre de prelevare sau este efectuată de centre de prelevare care respectă normele stabilite în prezenta directivă.
- (2) Statele membre furnizează, la solicitarea Comisiei sau a unui alt stat membru, informații privind criteriile naționale de autorizare a centrelor de prelevare.

Articolul 6

Prelevarea de organe

- (1) Statele membre se asigură că activitățile medicale din cadrul centrelor de prelevare, precum selecția și evaluarea donatorului, sunt realizate cu avizul și sub îndrumarea unui medic, în înțelesul Directivei 2005/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind recunoașterea calificărilor profesionale⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 255, 30.9.2005, p. 22.

(2) Statele membre se asigură că prelevarea are loc în săli de operație care sunt concepute, construite, menținute și folosite în conformitate cu standardele corespunzătoare și cu cele mai bune practici medicale pentru a garanta calitatea și siguranța organelor prelevate.

(3) Statele membre se asigură că materialul și echipamentele folosite pentru prelevare sunt utilizate în conformitate cu legislația, standardele și orientările relevante ale Uniunii, cele internaționale și cele naționale referitoare la sterilizare și la dispozitivele medicale.

Articolul 7

Evaluarea organului și a donatorului

(1) Statele membre se asigură că se realizează o evaluare înainte de transplant a tuturor donatorilor și a tuturor organelor prelevate de la aceștia, prin colectarea informațiilor prezentate în anexă.

Informațiile menționate în partea A din anexă cuprind o serie de date minime care trebuie colectate la fiecare donare. Informațiile menționate în partea B din anexă cuprind o serie de date suplimentare care trebuie colectate pe baza deciziei echipei medicale, ținând seama de disponibilitatea unor astfel de informații și de circumstanțele specifice cazului.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), dacă, într-un anumit caz, în urma unei analize riscuri-beneficii, inclusiv a unor situații de urgență care pun viața în pericol, beneficiile estimate pentru primitor depășesc riscurile pe care le implică existența unor date incomplete, un organ poate fi luat în considerare pentru transplant, chiar dacă nu sunt disponibile toate datele minime specificate în partea A din anexă.

(3) Pentru a respecta cerințele de calitate și siguranță stabilite în prezenta directivă, echipa medicală întreprinde măsuri pentru a obține toate informațiile necesare de la donatorii vii și, în acest scop, le oferă informațiile de care au nevoie pentru a înțelege consecințele donării. În cazul donărilor provenite de la persoane decedate, ori de câte ori este posibil și adecvat, echipa medicală întreprinde măsuri pentru a obține aceste informații de la familia donatorului decedat sau de la alte persoane. Echipa medicală depune, de asemenea, eforturi pentru a atrage atenția tuturor părților cărora li se solicită informații cu privire la importanța transmiterii rapide a acestor informații.

(4) Testele necesare pentru evaluarea organului și a donatorului sunt efectuate de laboratoare care dispun de personal

calificat sau instruit corespunzător și competent și de echipamente și materiale adecvate.

(5) Statele membre se asigură că organizațiile, centrele și laboratoarele implicate în evaluarea organului și a donatorului aplică proceduri corespunzătoare pentru a permite ca informațiile din evaluarea organului și a donatorului să ajungă la centrul de transplant în timp util.

(6) În cazul în care au loc schimburi de organe între statele membre, respectivele state membre se asigură că informațiile din evaluarea organului și a donatorului, astfel cum sunt prezentate în anexă, sunt transmise statului membru cu care are loc schimbul de organe, cu respectarea procedurilor stabilite de Comisie în temeiul articolului 29.

Articolul 8

Transportul organelor

(1) Statele membre se asigură că următoarele cerințe sunt îndeplinite:

(a) organizațiile, centrele sau societățile implicate în transportul de organe aplică proceduri corespunzătoare pentru a asigura integritatea organelor pe durata transportului, precum și un timp de transport adecvat;

(b) recipientele folosite pentru transportul organelor poartă etichete cu următoarele informații:

(i) identificarea centrului de prelevare și a entității în care a avut loc prelevarea, inclusiv adresele și numerele de telefon ale acestora;

(ii) identificarea centrului de transplant de destinație, inclusiv adresa și numărul de telefon ale acestuia;

(iii) precizarea că ambalajul conține un organ, indicându-se tipul de organ, și, dacă este cazul, localizarea acestuia pe stânga sau pe dreapta, precum și mențiunea „FRAGIL”;

(iv) condiții de transport recomandate, inclusiv instrucțiuni privind păstrarea recipientului la o temperatură și într-o poziție corespunzătoare;

(c) organele transportate sunt însoțite de un raport privind evaluarea organului și a donatorului.

(2) Cerințele prevăzute la alineatul (1) litera (b) nu sunt obligatorii atunci când transportul are loc în cadrul aceleiași unități.

*Articolul 9***Centre de transplant**

- (1) Statele membre se asigură că transplantul se realizează în centre de transplant sau este efectuat de centre de transplant care respectă normele stabilite în prezenta directivă.
- (2) Autoritatea competentă precizează în autorizația emisă activitățile pe care centrul de transplant în cauză le poate desfășura.
- (3) Înainte de realizarea transplantului, centrele de transplant verifică:
 - (a) evaluarea completă a organului și a donatorului, redactată în conformitate cu articolul 7 și cu anexa;
 - (b) respectarea condițiilor de conservare și de transport pentru organele transportate.
- (4) Statele membre furnizează, la solicitarea Comisiei sau a unui alt stat membru, informații privind cerințele naționale care stau la baza autorizării centrelor de transplant.

*Articolul 10***Trasabilitate**

- (1) Statele membre garantează trasabilitatea de la donator la primitor și invers a tuturor organelor prelevate, alocate și al căror transplant a fost efectuat pe teritoriul lor, în scopul de a proteja sănătatea donatorilor și a primitorilor.
- (2) Statele membre asigură aplicarea unui sistem de identificare a donatorului și a primitorului, care poate identifica fiecare donare și fiecare dintre organele și primitorii asociate acesteia. În ceea ce privește acest sistem, statele membre garantează instituirea unor măsuri privind confidențialitatea și securitatea datelor, în conformitate cu dispozițiile Uniunii și cu cele naționale, astfel cum se prevede la articolul 16.
- (3) Statele membre se asigură că:
 - (a) autoritatea competentă sau celelalte organisme implicate în etapele lanțului, de la donare la transplant sau distrugere, păstrează datele necesare asigurării trasabilității în toate etapele lanțului, de la donare la transplant sau distrugere, precum și informațiile din evaluarea organului și a donatorului, precizate în anexă, în conformitate cu cadrul privind calitatea și siguranța;
 - (b) datele necesare pentru trasabilitatea completă sunt păstrate timp de cel puțin 30 de ani după donare. Astfel de date pot fi stocate în format electronic.

- (4) În cazul în care au loc schimburi de organe între statele membre, respectivele state membre transmit informațiile necesare pentru a asigura trasabilitatea organelor, cu respectarea procedurilor stabilite de Comisie în temeiul articolului 29.

*Articolul 11***Sistem de raportare și gestionarea incidentelor și a reacțiilor adverse grave**

- (1) Statele membre asigură existența unui sistem de raportare, investigare, înregistrare și transmitere a informațiilor relevante și necesare privind incidentele adverse grave care ar putea influența calitatea și siguranța organelor și care ar putea fi generate de testarea, evaluarea, prelevarea, conservarea și transportul organelor, precum și privind orice reacții adverse grave observate în cursul transplantului sau după acesta, care ar putea avea legătură cu aceste activități.
- (2) Statele membre garantează instituirea unei proceduri operaționale pentru gestionarea incidentelor și reacțiilor adverse grave, în conformitate cu cadrul privind calitatea și siguranța.
- (3) În special și în ceea ce privește alineatele (1) și (2), statele membre garantează instituirea unor proceduri operaționale pentru raportarea în timp util:
 - (a) către autoritatea competentă și centrul de prelevare sau centrul de transplant în cauză a oricăror incidente și reacții adverse grave;
 - (b) către autoritatea competentă a măsurilor de gestionare luate în cazul unor incidente și reacții adverse grave.
- (4) În cazul în care are loc un schimb de organe între statele membre, respectivele state membre asigură raportarea incidentelor și reacțiilor adverse grave, în conformitate cu procedurile stabilite de Comisie în temeiul articolului 29.
- (5) Statele membre asigură interconectarea dintre sistemul de raportare menționat la alineatul (1) din prezentul articol și sistemul de notificare instituit în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Directiva 2004/23/CE.

*Articolul 12***Personalul medical**

Statele membre se asigură că personalul medical direct implicat în toate etapele lanțului, de la donare la transplant sau distrugerea organelor, este calificat sau instruit corespunzător și competent pentru îndeplinirea atribuțiilor și că i se oferă instruire profesională în domeniu, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (3).

CAPITOLUL III

**PROTECȚIA DONATORULUI ȘI A PRIMITORULUI
SELECTAREA ȘI EVALUAREA DONATORILOR***Articolul 13***Principiile care reglementează donarea de organe**

(1) Statele membre se asigură că donarea de organe de la donatori decedați și de la donatori vii este voluntară și neremunerată.

(2) Principiul neremunerării nu împiedică donatorii în viață să primească o compensație, cu condiția ca aceasta să se limiteze strict la acoperirea cheltuielilor și a pierderii veniturilor cauzate de donare. Statele membre stabilesc condițiile în care se pot acorda astfel de compensații, astfel încât acestea să nu reprezinte stimulente financiare sau beneficii de orice fel pentru un donator potențial.

(3) Statele membre interzic acțiunile de mediatizare cu privire la nevoia sau la disponibilitatea de organe atunci când prin acțiunile respective se urmărește să se ofere sau să se obțină un câștig financiar sau un avantaj comparabil.

(4) Statele membre se asigură că prelevarea de organe nu urmărește obținerea unor profituri.

*Articolul 14***Cerințe privind consimțământul**

Prelevarea de organe se efectuează numai după îndeplinirea tuturor cerințelor privind consimțământul sau autorizarea sau a cerințelor privind absența oricăror obiecții, în vigoare în statul membru respectiv.

*Articolul 15***Aspecte privind calitatea și siguranța donărilor de la persoane în viață**

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a asigura cel mai înalt nivel de protecție posibil pentru donatorii vii în vederea garantării pe deplin a calității și siguranței organelor destinate transplantului.

(2) Statele membre se asigură că donatorii vii sunt selectați în funcție de sănătatea lor și de istoricul medical, de către profesioniști calificați sau instruiți corespunzător și competenți în domeniu. Astfel de evaluări ar putea duce la excluderea persoanelor în cazul cărora donarea ar putea prezenta riscuri inacceptabile pentru starea de sănătate a acestora.

(3) Statele membre se asigură că se păstrează un registru sau o evidență a donatorilor vii, în conformitate cu dispozițiile Uniunii și cu cele naționale privind protecția datelor cu caracter personal și confidențialitatea statistică.

(4) Statele membre depun eforturi în vederea monitorizării donatorilor vii și instituie un sistem, în conformitate cu dispozițiile naționale, pentru a identifica, raporta și gestiona orice eveniment care ar putea fi legat de calitatea și siguranța organului donat și, prin urmare, de siguranța primitorului, precum și orice reacție adversă gravă care ar putea apărea în urma donării.

*Articolul 16***Protecția datelor cu caracter personal, confidențialitate și securitatea prelucrării**

Statele membre se asigură că drepturile fundamentale în materie de protecție a datelor cu caracter personal sunt protejate în mod integral și eficient în cadrul tuturor activităților de donare și transplant de organe, în conformitate cu dispozițiile Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal, și anume Directiva 95/46/CE, în special articolul 8 alineatul (3), articolele 16 și 17 și articolul 28 alineatul (2) din directiva respectivă. În conformitate cu Directiva 95/46/CE, statele membre iau toate măsurile necesare pentru a asigura:

(a) confidențialitatea și securitatea datelor prelucrate, în conformitate cu articolele 16 și 17 din Directiva 95/46/CE. Orice accesare neautorizată a datelor sau a sistemelor, care face posibilă identificarea donatorilor sau a primitorilor se sancționează în conformitate cu articolul 23 din prezenta directivă;

(b) anonimatul datelor donatorilor și primitorilor, prelucrate în cadrul prezentei directive, cu excepția cazurilor permise de articolul 8 alineatele (2) și (3) din Directiva 95/46/CE și a dispozițiilor naționale de punere în aplicare a acestei directive. Orice utilizare a sistemelor sau a datelor care face posibilă identificarea donatorilor sau primitorilor în vederea urmăririi donatorilor sau primitorilor pentru alte scopuri decât în cazurile permise de articolul 8 alineatele (2) și (3) din Directiva 95/46/CE, inclusiv în scopuri medicale, și de dispozițiile naționale de punere în aplicare a acestei directive, se sancționează în conformitate cu articolul 23 din prezenta directivă;

(c) respectarea principiilor privind calitatea datelor prevăzute la articolul 6 din Directiva 95/46/CE.

CAPITOLUL IV

OBLIGAȚIILE AUTORITĂȚILOR COMPETENTE ȘI SCHIMBUL DE INFORMAȚII*Articolul 17***Desemnarea și atribuțiile autorităților competente**

(1) Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente.

Statele membre pot delega sau pot permite unei autorități competente să delege o parte sau toate sarcinile care i-au fost încredințate în conformitate cu prezenta directivă unei alte entități considerate corespunzătoare în conformitate cu dispozițiile naționale. Un astfel de organism poate, de asemenea, asista autoritatea competentă în îndeplinirea atribuțiilor sale.

(2) Autoritatea competentă ia, cu precădere, următoarele măsuri:

(a) instituie și actualizează permanent un cadru privind calitatea și siguranța, în conformitate cu articolul 4;

(b) se asigură că centrele de prelevare și centrele de transplant sunt controlate sau auditate periodic pentru a garanta respectarea cerințelor din prezenta directivă;

(c) acordă, suspendă sau retrage, după caz, autorizațiile pentru centrele de prelevare sau pentru centrele de transplant sau interzice acestora să își desfășoare activitățile în cazul în care măsurile de control demonstrează că centrele respective nu respectă cerințele din prezenta directivă;

(d) instituie un sistem de raportare și de gestionare a incidentelor și reacțiilor adverse grave, în conformitate cu articolul 11 alineatele (1) și (2);

(e) formulează ghiduri adecvate pentru instituțiile sanitare, profesioniști și alte părți implicate în toate etapele lanțului, de la donare la transplant sau distrugere, care pot include ghiduri privind colectarea de informații relevante din perioada post-transplant pentru a evalua calitatea și siguranța organelor transplantate;

(f) participă, ori de câte ori este posibil, la rețeaua de autorități competente menționată la articolul 19 și coordonează la nivel național contribuția la activitățile rețelei;

(g) supervizează schimbul de organe cu celelalte state membre și cu țările terțe, în conformitate cu articolul 20 alineatul (1);

(h) se asigură că drepturile fundamentale în materie de protecție a datelor cu caracter personal sunt protejate în mod integral și eficient în cadrul tuturor activităților de transplant de organe, în conformitate cu dispozițiile Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal, în special Directiva 95/46/CE.

Articolul 18

Registre și rapoarte privind centrele de prelevare și centrele de transplant

(1) Statele membre se asigură că autoritatea competentă:

(a) păstrează un registru al activităților centrelor de prelevare și ale centrelor de transplant, inclusiv numărul total al donatorilor vii și decedați, tipurile și numărul de organe prelevate și transplantate sau distruse, în conformitate cu dispozițiile Uniunii și cu cele naționale privind protecția datelor cu caracter personal și confidențialitatea statistică;

(b) elaborează și pune la dispoziția publicului un raport anual privind activitățile menționate la litera (a);

(c) instituie și menține o evidență actualizată a centrelor de prelevare și a centrelor de transplant.

(2) Statele membre furnizează, la solicitarea Comisiei sau a unui alt stat membru, informații privind evidența centrelor de prelevare și a centrelor de transplant.

Articolul 19

Schimbul de informații

(1) Comisia instituie o rețea a autorităților competente pentru schimbul de informații referitoare la experiența dobândită cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive.

(2) Atunci când este cazul, se pot asocia acestei rețele experți în domeniul transplantului de organe, reprezentanți ai organizațiilor europene de schimb de organe, precum și autorități de supraveghere pentru protecția datelor și alte părți relevante.

CAPITOLUL V

SCHIMBUL DE ORGANE CU ȚĂRI TERȚE ȘI CU ORGANIZAȚII EUROPENE DE SCHIMB DE ORGANE

Articolul 20

Schimbul de organe cu țări terțe

(1) Statele membre se asigură că schimbul de organe provenind din sau spre țări terțe este supervizat de autoritatea competentă. În acest scop, autoritatea competentă și organizația europeană de schimb de organe pot încheia acorduri cu omologii din țări terțe.

(2) Activitatea de supervizare a schimburilor de organe cu țări terțe poate fi delegată de către statele membre organizațiilor europene de schimb de organe.

(3) Schimbul de organe menționat la alineatul (1) este permis numai în cazul în care:

- (a) se poate stabili trasabilitatea de la donator la primitor și invers;
- (b) respectă cerințe în materie de calitate și siguranță echivalente cu cele prevăzute în prezenta directivă.

Articolul 21

Organizații europene de schimb de organe

Statele membre pot încheia sau pot permite unei autorități competente să încheie acorduri cu organizații europene de schimb de organe, cu condiția ca aceste organizații să asigure respectarea cerințelor prevăzute în prezenta directivă, delegându-le acestor organizații, printre altele, următoarele:

- (a) realizarea activităților prevăzute de cadrul privind calitatea și siguranța;
- (b) atribuții specifice legate de schimbul de organe între state membre și între acestea și țări terțe.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 22

Rapoarte privind prezenta directivă

(1) Statele membre raportează Comisiei până la 27 august 2013 și, ulterior, la fiecare trei ani, cu privire la activitățile întreprinse în legătură cu dispozițiile prezentei directive și cu privire la experiența dobândită în urma punerii sale în aplicare.

(2) Până la 27 august 2014 și, ulterior, la fiecare trei ani, Comisia transmite Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social și Comitetului Regiunilor un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive.

Articolul 23

Sanctiuni

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și întreprind toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a sancțiunilor. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și

descurajante. Statele membre comunică aceste dispoziții Comisiei până la 27 august 2012 și informează de îndată Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a acestora.

Articolul 24

Adaptarea anexei

Comisia poate adopta acte delegate în conformitate cu articolul 25 și sub rezerva condițiilor stabilite la articolele 26, 27 și 28 cu scopul de:

- (a) a completa sau a modifica datele minime specificate în partea A din anexă numai în cazuri excepționale justificate de un risc grav pentru sănătatea umană, considerat ca atare pe baza progreselor științifice;
- (b) a completa sau a modifica datele suplimentare specificate în partea B din anexă în vederea adaptării acestora la progresele științifice și la activitatea desfășurată la nivel internațional în domeniul calității și siguranței organelor destinate transplantului.

Articolul 25

Exercitarea delegării

(1) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 24 este conferită Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 27 august 2010. Comisia prezintă un raport privind competențele delegate cu cel mult șase luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani. Delegarea competențelor se prelungește automat pentru perioade cu durată identică, cu excepția cazurilor în care Parlamentul European sau Consiliul o revocă în conformitate cu articolul 26.

(2) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(3) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei sub rezerva condițiilor prevăzute la articolele 26 și 27.

(4) În cazul apariției unui nou risc grav pentru sănătatea umană, atunci când motive de maximă urgență o impun, procedura prevăzută la articolul 28 se aplică actelor delegate adoptate în conformitate cu articolul 24 litera (a).

Articolul 26

Revocarea delegării

(1) Delegarea de competențe menționată la articolul 24 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu.

(2) Instituția care a inițiat o procedură internă pentru a decide dacă intenționează să revoce delegarea de competențe informează celălalt legislator și Comisia în timp util înaintea adoptării deciziei finale, indicând competențele delegate care ar putea face obiectul unei revocări, precum și posibilele motive ale acesteia.

(3) Decizia de revocare duce la încetarea delegării competențelor specificate în respectiva decizie. Decizia produce efecte imediat sau de la o dată ulterioară, menționată în decizie. Aceasta nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare. Decizia se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 27

Obiecții la actele delegate

(1) Parlamentul European sau Consiliul se poate opune unui act delegat în termen de două luni de la data notificării.

La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, acest termen se prelungește cu două luni.

(2) În cazul în care, la expirarea acestui termen, nici Parlamentul European, nici Consiliul nu s-a opus actului delegat, acesta se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și intră în vigoare la data menționată în cuprinsul său.

Actul delegat poate fi publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și intră în vigoare înainte de expirarea perioadei respective dacă atât Parlamentul European, cât și Consiliul, au informat Comisia cu privire la intenția lor de a nu ridica obiecții.

(3) În cazul în care Parlamentul European sau Consiliul se opune actului delegat, acesta nu intră în vigoare. Instituția care formulează obiecțiuni își expune motivele care au stat la baza acestora.

Articolul 28

Procedura de urgență

(1) Actele delegate adoptate în temeiul prezentului articol intră imediat în vigoare și se aplică atât timp cât nu se formulează nicio obiecție în conformitate cu alineatul (2). Notificarea unui act delegat adoptat în temeiul prezentului articol transmisă Parlamentului European și Consiliului prezintă motivele pentru care s-a recurs la procedura de urgență.

(2) Parlamentul European sau Consiliul se poate opune actului delegat adoptat în temeiul prezentului articol, în conformitate

cu procedura menționată la articolul 27 alineatul (1). Într-un astfel de caz, actul nu se mai aplică. Instituția care se opune unui astfel de act delegat își expune motivele.

Articolul 29

Măsuri de punere în aplicare

În cazul în care are loc un schimb de organe între statele membre, Comisia adoptă norme detaliate în vederea punerii în aplicare în mod uniform a prezentei directive, în conformitate cu procedura menționată la articolul 30 alineatul (2) în ceea ce privește:

(a) procedurile privind transmiterea informațiilor referitoare la evaluarea organului și a donatorului, precizate în anexă, în conformitate cu articolul 7 alineatul (6);

(b) procedurile privind transmiterea informațiilor necesare pentru a garanta trasabilitatea organelor, în conformitate cu articolul 10 alineatul (4);

(c) procedurile privind raportarea incidentelor și reacțiilor adverse grave, în conformitate cu articolul 11 alineatul (4).

Articolul 30

Comitetul

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru transplantul de organe, denumit în continuare „comitetul”.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din decizia menționată anterior. Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

Articolul 31

Transpunere

(1) Statele membre asigură punerea în aplicare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 27 august 2012. Acestea informează de îndată Comisia cu privire la actele respective.

Atunci când statele membre adoptă măsurile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Prezenta directivă nu împiedică statele membre să mențină sau să introducă norme mai stricte, în măsura în care acestea sunt în conformitate cu dispozițiile Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene.

(3) Statele membre comunică Comisiei textele dispozițiilor de drept intern adoptate în domeniul reglementat de prezenta directivă.

CAPITOLUL VII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 32

Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 33

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 7 iulie 2010.

Pentru Parlamentul European

Președintele

J. BUZEK

Pentru Consiliu

Președintele

O. CHASTEL

ANEXĂ

EVALUAREA ORGANULUI ȘI A DONATORULUI

PARTEA A

Date minime

Date minime: informații cuprinse în evaluarea organului și a donatorului care trebuie colectate pentru fiecare donare, în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf și fără a aduce atingere articolului 7 alineatul (2).

Date minime

Entitatea unde a avut loc prelevarea și alte date generale

Tipul de donator

Grupa sanguină

Sex

Cauza decesului

Data decesului

Data nașterii sau vârsta estimată

Greutate

Înălțime

Consumul de droguri de gradul 4 (în antecedente sau în prezent)

Neoplazia malignă (în antecedente sau în prezent)

Alte boli transmisibile (în prezent)

Testele pentru HIV, HCV, HBV

Informații de bază pentru a evalua starea de funcționare a organului donat

PARTEA B

Date suplimentare

Date suplimentare: informații cuprinse în evaluarea organului și a donatorului care trebuie colectate în plus față de datele minime specificate în partea A, pe baza deciziei echipei medicale, ținând seama de disponibilitatea unor astfel de informații și de circumstanțele specifice cazului, în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf.

Date suplimentare*Date generale*

Date de contact ale centrului de prelevare și ale entității în care a avut loc prelevarea, necesare pentru coordonarea, alocarea și trasabilitatea organelor de la donatori la primitori și invers.

Date privind donatorul

Date demografice și antropometrice necesare garantării compatibilității dintre donator/organ și primitor.

Istoricul medical al donatorului

Istoricul medical al donatorului, în special condițiile care ar putea afecta compatibilitatea organelor destinate transplantului și care implică riscul de transmitere a unei boli.

Date fizice s.l. clinice

Date rezultate în urma examenului clinic, care sunt necesare pentru a evalua menținerea stării fiziologice a donatorului potențial, precum și orice constatare cu privire la condiții care nu au fost descoperite în timpul examinării istoricului medical al donatorului și care ar putea afecta compatibilitatea organelor destinate transplantului sau ar putea implica riscul de transmitere a unei boli.

Date de laborator

Date necesare pentru a evalua caracteristicile funcționale ale organelor și pentru a descoperi eventualele boli transmisibile și posibilele contraindicații pentru donarea de organe.

Imagistică medicală

Explorări cu ajutorul imagisticii medicale pentru a evalua starea anatomică a organelor destinate transplantului.

Terapie

Tratamente administrate donatorului și care sunt relevante pentru a evalua starea funcțională a organelor și compatibilitatea în vederea donării de organe, în special folosirea antibioticelor, a suportului inotropic și a transfuziei.

Declarația Parlamentului European, a Consiliului și a Comisiei privind articolul 290 din TFUE

Parlamentul European, Consiliul și Comisia declară că dispozițiile prezentei directive se aplică fără a aduce atingere vreunei poziții viitoare a instituțiilor față de punerea în aplicare a articolului 290 din TFUE sau a actelor legislative individuale care cuprind astfel de dispoziții.

Declarația Comisiei Europene (urgență)

Comisia Europeană se angajează să furnizeze Parlamentului European și Consiliului toate informațiile privind posibilitatea ca un act delegat să fie adoptat prin procedură de urgență. De îndată ce serviciile Comisiei estimează că un act delegat poate fi adoptat prin procedură de urgență, acestea informează cu titlu informal secretariatele Parlamentului European și Consiliului.

IV

(Acte adoptate înainte de 1 decembrie 2009, în temeiul Tratatului CE, al Tratatului UE și al Tratatului Euratom)

**DECIZIA CONSILIULUI ȘI A REPREZENTANȚILOR GUVERNELOR STATELOR MEMBRE ALE
UNIUNII EUROPENE REUNIȚI ÎN CADRUL CONSILIULUI**

din 30 noiembrie 2009

**cu privire la semnarea și aplicarea provizorie a Acordului privind transportul aerian dintre
Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Canada, pe de altă parte**

(2010/417/CE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE ȘI REPREZENTANȚII GUVERNELOR
STATELOR MEMBRE REUNIȚI ÎN CADRUL CONSILIULUI,

aprobă în numele Comunității, sub rezerva unei decizii a Consiliului privind încheierea acordului.

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2), coroborat cu articolul 300 alineatul (2) primul paragraf prima teză,

Textul acordului este anexat la prezenta decizie.

întrucât:

(2) Președintele Consiliului este autorizat să desemneze persoana (persoanele) împuternicită (împuternicite) să semneze acordul în numele Comunității, sub rezerva încheierii acestuia.

(1) Comisia a negociat în numele Comunității și al statelor membre un acord privind transportul aerian cu Canada (denumit în continuare „acordul”) în conformitate cu decizia Consiliului de autorizare a Comisiei în vederea deschiderii negocierilor.

Articolul 2

Aplicarea provizorie

Până la intrarea sa în vigoare, acordul se va aplica cu titlu provizoriu de către Comunitate și de către statele sale membre, în conformitate cu dreptul național aplicabil, din prima zi a lunii care urmează datei ultimei note prin care părțile și-au notificat reciproc încheierea procedurilor interne relevante pentru aplicarea provizorie a acordului.

(2) Acordul a fost parafat la 30 noiembrie 2008.

(3) Acordul negociat de Comisie ar trebui semnat și aplicat provizoriu de către Comunitate și de către statele membre în conformitate cu dreptul național aplicabil, sub rezerva încheierii sale la o dată ulterioară.

Articolul 3

Comitetul mixt

(4) Este necesar să se stabilească dispozițiile procedurale adecvate pentru participarea Comunității și a statelor membre la Comitetul mixt instituit în temeiul articolului 17 din acord și la procedurile de soluționare a diferendelor prevăzute la articolul 21 din acord, precum și pentru punerea în aplicare a anumitor dispoziții ale acordului privind securitatea și siguranța,

(1) Comunitatea și statele membre sunt reprezentate în cadrul Comitetului mixt instituit în temeiul articolului 17 din acord de reprezentanți ai Comisiei și ai statelor membre.

(2) Poziția adoptată de Comunitate și de statele sale membre în cadrul Comitetului mixt cu privire la chestiuni de competență exclusiv comunitară, pentru care nu este necesară adoptarea unei decizii cu efecte juridice, se stabilește de către Comisie și se notifică în prealabil Consiliului și statelor membre.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Semnarea

(1) Semnarea Acordului privind transportul aerian dintre Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Canada, pe de altă parte (denumit în continuare „acordul”) se

(3) În ceea ce privește deciziile Comitetului mixt privind chestiuni care intră în domeniul de competență comunitară, poziția adoptată de Comunitate și de statele sale membre se adoptă de către Consiliu cu majoritate calificată, pe baza unei propuneri prezentate de Comisie, cu excepția cazului în care Tratatul de instituire a Comunității Europene cuprinde dispoziții contrare privind procedurile de vot aplicabile.

(4) În ceea ce privește deciziile Comitetului mixt privind chestiuni care intră în domeniul de competență al statelor membre, poziția Comunității și a statelor sale membre este adoptată de către Consiliu, hotărând în unanimitate, la propunerea Comisiei sau a statelor membre, cu excepția cazului în care un stat membru a informat Secretariatul General al Consiliului în termen de o lună de la adoptarea respectivei poziții că poate să aprobe decizia Comitetului mixt numai cu acordul propriilor organe legislative datorită unei rezerve de examinare parlamentare.

(5) Poziția Comunității și a statelor sale membre în cadrul Comitetului mixt se prezintă de către Comisie, cu excepția domeniilor care țin de competența exclusivă a statelor membre, caz în care aceasta va fi prezentată de către Președinția Consiliului sau de către Comisie, în cazul în care Consiliul decide astfel.

Articolul 4

Soluționarea diferendelor

(1) Comisia reprezintă Comunitatea și statele membre în cadrul procedurilor de soluționare a diferendelor în temeiul articolului 21 din acord.

(2) O decizie privind suspendarea sau reintroducerea aplicării drepturilor în temeiul articolului 21 alineatul (7) din acord se ia de către Consiliu pe baza unei propuneri a Comisiei. Consiliul decide cu majoritate calificată.

(3) Orice altă măsură corespunzătoare care se adoptă în temeiul articolului 21 din acord cu privire la chestiuni care intră în domeniul de competență exclusivă a Comunității se ia de către Comisie, cu sprijinul unui comitet special format din reprezentanți ai statelor membre numiți de către Consiliu.

Articolul 5

Informarea Comisiei

(1) Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la orice decizie pe care au intenția de a o adopta în temeiul articolului 3 din acord referitoare la refuzul, revocarea, suspendarea sau limitarea autorizației unei companii aeriene din Canada.

(2) Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la orice cerere sau notificare formulată sau primită de acestea în temeiul articolului 6 (Siguranța aviației civile) din acord.

(3) Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la orice cerere sau notificare formulată sau primită de acestea în temeiul articolului 7 (Securitatea aeriană civilă) din acord.

Adoptată la Bruxelles, 30 noiembrie 2009.

Pentru Consiliu

Președintele

B. ASK

ACORD**privind transportul aerian dintre Canada și Comunitatea Europeană și statele sale membre**

CUPRINS

| <i>Articol</i> | <i>Titlu</i> |
|----------------|---|
| 1 | Titluri și definiții |
| 2 | Acordarea de drepturi |
| 3 | Desemnare, autorizare și revocare |
| 4 | Investiții |
| 5 | Aplicarea dispozițiilor legale |
| 6 | Siguranța aviației civile |
| 7 | Securitatea aviației civile |
| 8 | Taxe vamale, impozite și tarife |
| 9 | Statistici |
| 10 | Interesele consumatorilor |
| 11 | Disponibilitatea aeroporturilor și a infrastructurilor și a serviciilor aeronautice |
| 12 | Tarife pentru utilizarea aeroporturilor și a infrastructurilor și serviciilor aeronautice |
| 13 | Cadrul comercial |
| 14 | Mediul concurențial |
| 15 | Gestionarea traficului aerian |
| 16 | Continuarea desemnărilor și autorizațiilor |
| 17 | Comitetul mixt |
| 18 | Mediul |
| 19 | Chestiuni legate de forța de muncă |
| 20 | Cooperarea internațională |
| 21 | Soluționarea diferendelor |
| 22 | Modificarea |
| 23 | Intrarea în vigoare și aplicarea provizorie |
| 24 | Denunțarea acordului |
| 25 | Înregistrarea acordului |
| 26 | Relația cu alte acorduri |

ACORD PRIVIND TRANSPORTUL AERIAN

CANADA,

pe de o parte,

și

REPUBLICA AUSTRIA,

REGATUL BELGIEI,

REPUBLICA BULGARIA,

REPUBLICA CIPRU,

REPUBLICA CEHĂ,

REGATUL DANEMARCEI,

REPUBLICA ESTONIA,

REPUBLICA FINLANDA,

REPUBLICA FRANCEZĂ,

REPUBLICA FEDERALĂ GERMANIA,

REPUBLICA ELENĂ,

REPUBLICA UNGARĂ,

IRLANDA,

REPUBLICA ITALIANĂ,

REPUBLICA LETONIA,

REPUBLICA LITUANIA,

MARELE DUCAT AL LUXEMBURGULUI,

MALTA,

REGATUL ȚĂRILOR DE JOS,

REPUBLICA POLONĂ,

REPUBLICA PORTUGHEZĂ,

ROMÂNIA,

REPUBLICA SLOVACĂ,

REPUBLICA SLOVENIA,

REGATUL SPANIEI,

REGATUL SUEDEI,

REGATUL UNIT AL MARII BRITANII ȘI IRLANDEI DE NORD,

fiind semnatori ai Tratatului de instituire a Comunității Europene și state membre ale Uniunii Europene (denumite în continuare „statele membre”),

și COMUNITATEA EUROPEANĂ,

pe de altă parte,

Canada și statele membre fiind parte la Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago, la 7 decembrie 1944, împreună cu Comunitatea Europeană;

DORIND să promoveze un sistem de transport aerian bazat pe concurența dintre companiile aeriene pe o piață supusă unui minim de intervenție și reglementare din partea statului;

DORIND să-și promoveze interesele în sectorul transportului aerian;

RECUNOSCÂND importanța unui transport aerian eficient pentru promovarea comerțului, a turismului și a investițiilor;

DORIND să îmbunătățească serviciile aeriene;

DORIND să asigure cel mai înalt nivel de siguranță și securitate a transportului aerian;

DECIȘI să obțină beneficiile potențiale oferite de cooperarea în materie de reglementare și, în măsura posibilului, armonizarea reglementărilor și a abordărilor;

RECUNOSCÂND beneficiile potențiale importante care pot fi obținute din servicii aeriene competitive și dintr-o industrie de servicii aeriene viabile;

DORIND să stimuleze un mediu competitiv pentru serviciile aeriene, recunoscând totodată că, în absența unor condiții de concurență echitabile pentru companiile aeriene, nu se pot obține beneficii potențiale;

DORIND să ofere companiilor aeriene oportunitatea corectă și echitabilă de a furniza servicii aeriene în temeiul prezentului acord;

DORIND să maximizeze beneficiile pentru pasageri, expeditori, companii aeriene și aeroporturi și pentru angajații acestora, precum și pentru alte părți care beneficiază indirect;

SUBLINIIND importanța protejării mediului în cadrul dezvoltării și punerii în aplicare a politicii aeronautice internaționale;

LUÂND notă de importanța protecției consumatorilor și a încurajării unui nivel corespunzător de protecție a consumatorilor în domeniul serviciilor aeriene;

LUÂND notă de importanța capitalului pentru industria aeronautică pentru dezvoltarea viitoare a serviciilor aeriene;

DORIND să încheie un acord privind transportul aerian, care să completeze convenția menționată,

AU CONVENIT DUPĂ CUM URMEAZĂ:

Articolul 1

Titluri și definiții

(1) Titlurile utilizate în prezentul acord îndeplinesc numai o funcție de referință.

(2) În sensul prezentului acord și în lipsa unor dispoziții contrare:

(a) „autorități aeronautice” înseamnă orice autoritate sau persoană împuternicită de către părți pentru a exercita funcțiile prevăzute în prezentul acord;

(b) „servicii aeriene” înseamnă servicii aeriene regulate pe rutele specificate în prezentul acord pentru transportul de pasageri și de mărfuri, inclusiv de corespondență, sub formă de servicii separate sau mixte;

(c) „acord” înseamnă prezentul acord, orice anexă la acesta, precum și orice modificare a acordului sau a oricărei anexe;

(d) „companie aeriană” înseamnă o companie aeriană care a fost desemnată și autorizată în conformitate cu articolul 3 din prezentul acord;

(e) „parte” înseamnă fie Canada, fie statele membre și Comunitatea Europeană, luate împreună sau individual;

- (f) „convenție” înseamnă Convenția privind Aviația Civilă Internațională deschisă spre semnare la Chicago în cea de-a șaptea zi a lunii decembrie 1944 și care include toate anexele adoptate în temeiul articolului 90 al respectivei convenții și toate modificările anexelor sau ale convenției în temeiul articolelor 90 și 94 din aceasta, în măsura în care respectivele anexe și modificări au fost adoptate de Canada și statele membre; și
- (g) „teritoriu” înseamnă, pentru Canada, regiunile sale terestre (continentale și insulare), apele interioare și apele teritoriale, astfel cum sunt stabilite în dreptul său intern, și include spațiul aerian de deasupra acestor regiuni; iar pentru statele membre ale Comunității Europene, regiunile terestre (continentale și insulare), apele interioare și apele teritoriale cărora li se aplică Tratatul de instituire a Comunității Europene și în condițiile stabilite prin tratatul respectiv și prin orice alt instrument care succede acestuia, și include spațiul aerian de deasupra regiunilor respective; se înțelege că aplicarea prezentului acord în cazul aeroportului Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice respective ale Regatului Spaniei și Regatului Marii Britanii cu privire la diferendul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul și menținerii suspendării aplicării, în cazul aeroportului Gibraltar, a măsurilor Comunității Europene privind transportul aerian în vigoare la 18 septembrie 2006 între statele membre, în conformitate cu Declarația ministerială referitoare la aeroportul Gibraltar adoptată la Cordoba la 18 septembrie 2006.

Articolul 2

Acordarea de drepturi

- (1) Fiecare parte acordă celeilalte părți următoarele drepturi pentru desfășurarea serviciilor de transport aerian de către companiile aeriene ale celeilalte părți:
- (a) dreptul de a survola teritoriul său fără a ateriza;
- (b) dreptul de a efectua escale în scopuri necomerciale pe teritoriul său;
- (c) în măsura permisă de prezentul acord, dreptul de a face escale pe teritoriul său pe rutele specificate în prezentul acord în scopul îmbarcării și debarcării de pasageri și de mărfuri, inclusiv corespondență, sub formă de servicii separate sau mixte; și
- (d) celelalte drepturi specificate în prezentul acord.
- (2) Fiecare parte acordă de asemenea celeilalte părți drepturile specificate la alineatul (1) literele (a) și (b) din prezentul articol pentru companiile aeriene ale celeilalte părți, altele decât cele menționate la articolul 3 (Desemnare, autorizare și revocare) din prezentul acord.

Articolul 3

Desemnare, autorizare și revocare

- (1) Părțile recunosc că licențele sau alte forme de autorizare eliberate de către cealaltă parte pentru operarea de servicii

aeriene în temeiul prezentului acord constituie o desemnare în temeiul prezentului acord. La cererea autorităților aeronautice ale uneia dintre părți, autoritățile aeronautice ale celeilalte părți care au eliberat licența sau altă formă de autorizare verifică statutul unor astfel de licențe sau autorizații.

(2) La primirea cererilor din partea unei companii aeriene desemnate a uneia dintre părți, în forma și modul stabilite, cealaltă parte acordă, în conformitate cu actele sale cu putere de lege și cu normele sale administrative, autorizațiile și permisele solicitate astfel încât compania aeriană respectivă să poată desfășura serviciile aeriene într-un termen procedural minim, cu condiția ca:

- (a) respectiva companie aeriană să se încadreze în cerințele cuprinse în actele cu putere de lege și normele administrative aplicate în mod obișnuit de autoritățile aeronautice ale părții care acordă autorizațiile și permisele;
- (b) respectiva companie aeriană să respecte actele cu putere de lege și normele administrative ale părții care acordă autorizațiile și permisele;
- (c) sub rezerva dispozițiilor din anexa 2, în cazul unei companii aeriene din Canada, controlul efectiv asupra companiei aeriene să fie deținut de cetățeni ai oricăreia dintre părți, compania aeriană să fie o companie aeriană canadiană potrivit licenței deținute și să aibă sediul principal în Canada; în cazul unei companii aeriene dintr-un stat membru, controlul efectiv al companiei aeriene să fie deținut de cetățeni ai oricăreia dintre părți sau ai Islandei, Liechtensteinului, Norvegiei sau Elveției, compania aeriană să fie o companie aeriană comunitară potrivit licenței deținute și să aibă sediul principal într-un stat membru; și
- (d) compania aeriană să opereze în conformitate cu condițiile stabilite în prezentul acord.

(3) O parte poate refuza acordarea autorizațiilor sau permiselor menționate la alineatul (2) din prezentul articol și poate revoca, suspenda, impune condiții sau limita autorizațiile sau permisele de operare sau poate lua alte măsuri de suspendare ori limitare a operațiunilor companiei sau companiilor aeriene ale celeilalte părți în cazul în care respectiva companie aeriană nu se conformează dispozițiilor de la alineatul (2) sau în cazul în care s-a stabilit de către o parte că condițiile de pe teritoriul celeilalte părți nu corespund unui mediu concurențial echitabil, ceea ce dezavantajează semnificativ sau dăunează companiei sau companiilor sale aeriene, în conformitate cu articolul 14 alineatul (5) (Mediul concurențial).

(4) Drepturile enumerate la alineatul (3) din prezentul articol se exercită numai după consultări în cadrul Comitetului mixt, cu excepția cazului în care sunt necesare măsuri imediate pentru a preveni încălcarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative menționate la alineatul (2) sau a cazului în care, din motive de siguranță sau securitate, este necesar să se acționeze în conformitate cu dispozițiile articolului 6 (Siguranța aviației civile) și ale articolului 7 (Securitatea aviației civile).

Articolul 4

Investiții

Fiecare parte permite deținerea în proprietate integrală a companiilor sale aeriene de către cetățeni ai Canadei, ai unui stat membru sau ai unor state membre, sub rezerva condițiilor din anexa 2 la prezentul acord.

Articolul 5

Aplicarea dispozițiilor legale

Fiecare parte cere respectarea:

- (a) legislației, a normelor și a procedurilor sale cu privire la admiterea pe teritoriul său, șederea sau plecarea de pe acesta a unei aeronave angajate în navigația aeriană internațională, sau la operarea și navigarea unei astfel de aeronave de către companiile aeriene la intrarea, plecarea și pe perioada șederii pe teritoriul respectiv; și
- (b) actelor cu putere de lege și a normelor sale administrative cu privire la admiterea pe teritoriul său, șederea sau plecarea de pe acesta a pasagerilor, a membrilor echipajului și a mărfurilor, inclusiv a corespondenței (cum ar fi normele privind intrarea, verificarea, tranzitul, securitatea aviației civile, imigrația, pașapoartele, controlul vamal și carantina) de către companiile aeriene și de către sau în numele pasagerilor, de către membrii echipajului și de către mărfuri, inclusiv corespondența, cu ocazia tranzitului, admiterii, plecării de pe teritoriul respectiv, precum și pe perioada șederii pe teritoriul respectiv. La aplicarea acestor acte cu putere de lege și norme administrative, fiecare parte acordă companiilor aeriene, în condiții similare, un tratament care nu este mai puțin favorabil decât tratamentul acordat propriilor companii aeriene sau oricărei alte companii aeriene care operează servicii aeriene internaționale similare.

Articolul 6

Siguranța aviației civile

(1) Părțile reafirmă importanța cooperării strânse în domeniul siguranței aviației. În acest context, părțile se angajează să coopereze în continuare, inclusiv cu privire la operațiunile aeriene, în special pentru a permite schimbul de informații care ar putea avea impact asupra siguranței navigației aeriene internaționale, participarea părților la activitățile de supraveghere ale fiecărei părți sau desfășurarea unor activități comune de supraveghere în domeniul siguranței aviației civile și dezvoltarea de proiecte și inițiative comune, inclusiv cu țări terțe. Cooperarea va fi dezvoltată în cadrul Acordului privind siguranța aviației civile dintre Canada și Comunitatea Europeană, încheiat la Praga la 6 mai 2009, în ceea ce privește aspectele reglementate de acordul respectiv.

(2) Certificatele de navigabilitate, certificatele de competență și licențele, eliberate sau validate de către una dintre părți prin intermediul autorităților sale aeronautice, în conformitate cu dispozițiile aplicabile din Acordul privind siguranța aviației civile dintre Canada și Comunitatea Europeană, sunt recunoscute drept valabile de către cealaltă parte și de către autori-

tățile aeronautice ale acesteia în scopul operării serviciilor aeriene, cu condiția ca respectivele certificate sau licențe să fi fost eliberate sau validate în temeiul și în conformitate cel puțin cu standardele stabilite de convenție.

(3) În cazul în care privilegiile sau condițiile licențelor sau certificatelor menționate la alineatul (2) de mai sus, eliberate de autoritățile aeronautice ale uneia dintre părți oricărei persoane sau oricărei companii aeriene sau cu privire la orice aeronavă utilizată în operarea serviciilor aeriene, ar permite aplicarea unor standarde mai puțin stricte decât standardele minime stabilite în temeiul convenției și respectiva diferență a fost înregistrată la Organizația Aviației Civile Internaționale sau în cazul în care respectivele autorități ar aplica un standard sau standarde care sunt mai ridicate decât standardele stabilite în temeiul convenției, sau altele decât cele din convenție, cealaltă parte poate solicita consultări între părți în cadrul Comitetului mixt în vederea clarificării practicii respective. Până la atingerea consensului în cadrul consultărilor, și în spiritul unui regim de acceptare reciprocă a certificatelor și licențelor, părțile continuă să recunoască certificatele și licențele validate de autoritățile aeronautice ale celeilalte părți. În cazul în care Acordul privind siguranța aviației civile dintre Canada și Comunitatea Europeană, încheiat la Praga la 6 mai 2009, cuprinde dispoziții care reglementează acceptarea reciprocă a certificatelor și licențelor, fiecare parte aplică dispozițiile respective.

(4) În conformitate cu legislația aplicabilă și în cadrul Acordului privind siguranța aviației civile dintre Canada și Comunitatea Europeană, încheiat la Praga la 6 mai 2009, în ceea ce privește aspectele reglementate de acordul respectiv, părțile se angajează să asigure acceptarea reciprocă a certificatelor și licențelor.

(5) Orice parte sau autoritățile aeronautice competente ale acesteia pot solicita în orice moment consultări cu cealaltă parte sau cu autoritățile aeronautice competente ale acesteia cu privire la standardele și cerințele de siguranță aplicate și administrate de autoritățile aeronautice respective. În cazul în care, în urma unor astfel de consultări, partea sau autoritățile sale aeronautice competente, care au solicitat consultările, constată că cealaltă parte sau autoritățile aeronautice competente ale acesteia nu aplică și nu administrează în mod eficace standardele și cerințele de siguranță în domeniile respective, care, în cazul în care nu s-a decis altfel, sunt cel puțin egale cu standardele minime stabilite în temeiul convenției, cealaltă parte sau autoritățile aeronautice competente ale acesteia sunt notificate cu privire la aceste constatări și la pașii considerați necesari pentru a se conforma la aceste standarde minime. Neluarea de către cealaltă parte sau de către autoritățile aeronautice competente ale acesteia a măsurilor corective corespunzătoare în termen de cincisprezece (15) zile, sau într-un alt termen convenit, constituie un temei pentru partea sau pentru autoritățile aeronautice competente ale acesteia, care au solicitat consultările, să revoce, să suspende sau să limiteze autorizațiile de operare sau permisele tehnice, sau să suspende sau să limiteze în alt mod operațiunile unei companii aeriene pentru care răspunderea privind supravegherea siguranței revine celeilalte părți sau autorităților aeronautice competente ale acesteia.

(6) Fiecare parte acceptă că orice aeronavă operată de sau în numele unei companii aeriene a unei părți poate, atunci când se află pe teritoriul celeilalte părți, să facă obiectul unei inspecții la sol efectuate de către autoritățile aeronautice ale celeilalte părți, în vederea verificării validității documentelor relevante ale aeronavei și ale membrilor echipajului, precum și a stării în care se prezintă aeronava și echipamentele sale, cu condiția ca o asemenea examinare să nu producă întârzieri nejustificate în operarea aeronavei.

(7) Dacă autoritățile aeronautice ale uneia dintre părți, după desfășurarea unei inspecții la sol, constată că o aeronavă sau operarea unei aeronave nu satisface standardele minime în vigoare, în conformitate cu convenția, sau constată lipsa unei întrețineri și a unei administrări eficiente a standardelor de siguranță în vigoare în conformitate cu convenția, autoritățile aeronautice ale părții respective notifică autoritățile aeronautice ale celeilalte părți responsabile cu supravegherea siguranței companiei aeriene care operează aeronava cu privire la respectivele constatări și la pașii pe care îi consideră necesari pentru conformarea la standardele minime respective. Neluarea măsurilor corective corespunzătoare în termen de cincisprezece (15) zile constituie temei de revocare, suspendare sau limitare a autorizațiilor de operare sau a permiselor tehnice, sau de luare a altor măsuri de suspendare sau limitare a operațiunilor companiei aeriene care operează aeronava. Aceleași măsuri se pot lua și în cazul refuzului accesului în vederea inspecției la sol.

(8) Fiecare parte, prin intermediul autorităților aeronautice competente ale acesteia, are dreptul de a lua măsuri imediate, inclusiv dreptul de a revoca, suspenda sau limita autorizațiile de operare sau permisele tehnice, sau alte măsuri de suspendare sau limitare a operațiunilor unei companii aeriene a celeilalte părți, în cazul în care consideră acest lucru necesar ținând seama de o amenințare imediată la adresa siguranței aviației civile. Atunci când este posibil, partea care ia astfel de măsuri încearcă să se consulte în prealabil cu cealaltă parte.

(9) Orice măsură luată de către o parte sau de către autoritățile aeronautice competente ale acesteia în conformitate cu alineatele (5), (7) sau (8) din prezentul articol este revocată odată ce nu mai există temeiul în baza căruia s-a luat respectiva măsură.

Articolul 7

Securitatea aviației civile

(1) În conformitate cu drepturile și obligațiile ce le revin în temeiul dreptului internațional, părțile reafirmă că obligația lor reciprocă de a proteja securitatea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilegală constituie o parte integrantă a prezentului acord.

(2) Fără a limita caracterul general al drepturilor și obligațiilor ce le revin în temeiul dreptului internațional, părțile acționează în special în conformitate cu dispozițiile Convenției privind infracțiunile și anumite alte acte comise la bordul aeronavelor, încheiată la Tokio la 14 septembrie 1963, ale Convenției pentru combaterea capturării ilicite a aeronavelor,

încheiată la Haga la 16 decembrie 1970, ale Convenției pentru combaterea actelor ilicite îndreptate împotriva siguranței aviației civile, semnată la Montreal la 23 septembrie 1971, ale Protocolului cu privire la reprimarea actelor ilicite de violență în aeroporturile destinate aviației civile internaționale, încheiat la Montreal la 24 februarie 1988, și ale Convenției cu privire la marcajul explozibililor plastici și în folie în scopul detectării, încheiată la Montreal la 1 martie 1991, precum și ale oricărui alt acord multilateral care reglementează securitatea aviației civile și care are caracter obligatoriu pentru părți.

(3) Părțile își acordă reciproc, la cerere, toată asistența necesară pentru prevenirea actelor de capturare ilegală a aeronavelor civile și a altor acte ilegale comise împotriva siguranței acestor aeronave, a pasagerilor și a echipajului acestora, a aeroporturilor și a instalațiilor și serviciilor de navigație aeriană, precum și a oricărei alte amenințări la adresa securității aviației civile.

(4) Părțile acționează în conformitate cu dispozițiile privind securitatea aviației civile stabilite de Organizația Aviației Civile Internaționale și desemnate ca anexe la Convenția privind aviația civilă internațională în măsura în care aceste dispoziții privind securitatea sunt aplicabile părților. Părțile solicită operatorilor aeronavelor înmatriculate pe teritoriul lor, operatorilor aeronavelor cu sediul principal sau reședința permanentă pe teritoriul lor, precum și operatorilor aeroporturilor de pe teritoriul lor să acționeze în conformitate cu aceste dispoziții privind securitatea aviației civile. În consecință, fiecare parte informează la cerere cealaltă parte cu privire la orice diferențe dintre normele și practicile sale și standardele de securitate a aviației civile prevăzute în anexele menționate în prezentul alineat, atunci când aceste diferențe depășesc sau completează standardele respective și sunt relevante pentru operatorii celeilalte părți. Fiecare parte poate solicita în orice moment consultări cu cealaltă parte, care să se desfășoare fără întârziere nejustificată, pentru a discuta aceste diferențe.

(5) În condițiile respectării depline și reciproce a suveranității statelor, fiecare parte este de acord că operatorilor de aeronave menționați la alineatul (4) din prezentul articol li se poate solicita să respecte dispozițiile privind securitatea aviației civile menționate la alineatul respectiv stabilite de cealaltă parte pentru intrarea pe teritoriul său, plecarea de pe respectivul teritoriu sau pe perioada în care se află pe acesta. Fiecare parte se asigură că pe teritoriul său se aplică în mod eficace măsuri adecvate pentru protecția aeronavei și pentru efectuarea controalelor de securitate ale pasagerilor, ale membrilor echipajului, ale bagajelor, ale bagajelor de mână, ale mărfurilor, ale corespondenței și ale proviziilor la bord înaintea îmbarcării sau încărcării.

(6) Părțile sunt de acord să concluzioneze în vederea recunoașterii reciproce a standardelor de securitate și să colaboreze strâns cu privire la măsurile de control al calității pe bază de reciprocitate. Părțile sunt de asemenea de acord, după caz și pe baza unor decizii luate separat de părți, să creeze condițiile prealabile pentru punerea în aplicare a controlului unic de securitate pentru zborurile între teritoriile părților, ceea ce înseamnă scutirea de la un nou control a pasagerilor, bagajelor și/sau

mărfurilor aflate în tranzit. În acest scop, părțile încheie acorduri administrative care permit consultări cu privire la măsurile privind securitatea aviației civile existente sau planificate, precum și cooperarea și schimbul de informații cu privire la măsurile de control al calității puse în aplicare de către părți. Părțile se consultă reciproc cu privire la măsurile de securitate planificate care prezintă importanță pentru operatorii situați pe teritoriul celeilalte părți la aceste acorduri administrative.

(7) Fiecare parte răspunde, în măsura posibilului, la solicitările celeilalte părți de luare de măsuri speciale și rezonabile de securitate pentru a răspunde unei anumite amenințări la adresa unui anumit zbor sau a unei anumite serii de zboruri.

(8) Părțile convin să coopereze în privința inspecțiilor de securitate pe care le efectuează pe oricare teritoriu prin stabilirea de mecanisme, inclusiv acorduri administrative, pentru schimbul reciproc de informații cu privire la rezultatele acestor inspecții de securitate. Părțile convin să examineze favorabil solicitările de participare, ca observatori, la inspecțiile de securitate efectuate de cealaltă parte.

(9) În cazul unei capturări ilegale a unei aeronave civile sau al unei amenințări în acest sens, sau în cazul altor acte ilegale comise împotriva siguranței aeronavei, a pasagerilor, a membrilor echipajului, a aeroporturilor sau a instalațiilor de navigație aeriană, părțile își acordă reciproc asistență prin facilitarea comunicațiilor și prin alte măsuri adecvate, cu scopul de a pune capăt rapid și în siguranță unui astfel de incident sau unei amenințări în acest sens.

(10) În cazul în care o parte are motive rezonabile să creadă că cealaltă parte s-a îndepărtat de dispozițiile prezentului articol, partea respectivă poate solicita consultări prin intermediul autorităților sale competente. Astfel de consultări încep în termen de cincisprezece (15) zile de la primirea unei asemenea solicitări. Neajungerea la o înțelegere satisfăcătoare în termen de cincisprezece (15) zile de la începerea consultărilor constituie motive pentru partea care a solicitat consultările să ia măsuri de refuz, revocare, suspendare sau de impunere a unor condiții corespunzătoare cu privire la autorizațiile companiilor aeriene ale celeilalte părți. În cazul unei situații de urgență sau pentru a preveni viitoare încălcări ale dispozițiilor prezentului articol, partea care consideră că cealaltă parte s-a îndepărtat de la dispozițiile prezentului articol poate lua în orice moment măsurile temporare adecvate.

(11) Fără a aduce atingere necesității de a lua măsuri imediate în vederea protejării securității transportului, părțile afirmă că, atunci când se au în vedere măsuri de securitate, fiecare parte trebuie să evalueze posibilele efecte negative din punct de vedere economic și operațional asupra operării serviciilor aeriene în temeiul prezentului acord și, în măsura permisă de lege, să ia în considerare astfel de factori atunci când stabilește ce măsuri

sunt necesare și adecvate pentru a aborda preocupările respective legate de securitate.

Articolul 8

Taxe vamale, impozite și tarife

(1) În măsura maximă permisă de actele cu putere de lege și normele administrative naționale și pe bază de reciprocitate, fiecare parte scutește companiile aeriene ale celeilalte părți de orice restricții la import, taxe asupra proprietății și impozite pe capital, taxe vamale, accize și de orice taxe sau tarife similare care sunt impuse de părți și care nu au la bază costurile serviciilor prestate, în ceea ce privește aeronavele care operează în cadrul serviciilor de transport aerian internațional, echipamentele acestora, combustibilul, lubrifianții, consumabilele de natură tehnică, echipamentul la sol, piesele de schimb (inclusiv motoarele), proviziile aeronavelor (incluzând alimente, băuturi și spirtoase, tutun și alte produse destinate vânzării și uzului pasagerilor în cantități limitate pe durata zborului, fără să se limiteze la acestea), precum și alte articole destinate utilizării sau utilizate exclusiv în relație cu operarea sau întreținerea aeronavei angajate în transportul aerian internațional.

(2) De asemenea, în măsura maximă permisă de actele cu putere de lege și normele administrative naționale și pe bază de reciprocitate, fiecare parte scutește de la plata taxelor, impozitelor, redevențelor și tarifelor menționate la alineatul (1) din prezentul articol, cu excepția tarifelor calculate pe baza costului serviciului prestat:

(a) proviziile de bord introduse sau furnizate pe teritoriul unei părți și care sunt imbarcate, în cantități rezonabile, pentru a fi utilizate la bordul aeronavelor unei companii aeriene care aparține celeilalte părți, angajate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste provizii sunt destinate pentru a fi folosite doar pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului respectiv;

(b) echipamentele la sol și piesele de schimb (inclusiv motoarele) introduse pe teritoriul unei părți pentru service-ul, întreținerea sau repararea aeronavelor unei companii aeriene a celeilalte părți, utilizate în transportul aerian internațional, precum și echipamentele informatice și părțile componente destinate handlingului pasagerilor sau al mărfurilor, sau controalelor de securitate;

(c) combustibilul, lubrifianții și consumabilele de natură tehnică introduse sau furnizate pe teritoriul uneia dintre părți pentru a fi utilizate la bordul unei aeronave a unei companii aeriene a celeilalte părți, angajate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste consumabile sunt destinate pentru a fi folosite pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului menționat; și

(d) materialele tipărite, inclusiv biletele de avion, copertile biletelor, facturile pentru transportul aerian și alte materiale publicitare aferente distribuite gratuit de către compania aeriană.

(3) Echipamentele de bord obișnuite, precum și materialele și proviziile păstrate în mod normal la bordul aeronavelor și utilizate de către o companie aeriană a unei părți pot fi descărcate pe teritoriul celeilalte părți numai cu aprobarea autorităților vamale de pe teritoriul respectiv. În acest caz, se poate solicita ca aceste echipamente, materiale și provizii să fie plasate sub supravegherea autorităților menționate până la momentul în care sunt reexportate sau transferate în alt mod, în conformitate cu normele în domeniul vamal.

(4) Scutirile prevăzute de prezentul articol sunt de asemenea acordate în cazul în care companiile aeriene ale unei părți au încheiat contracte cu o altă companie aeriană, care beneficiază în mod similar de astfel de scutiri din partea celeilalte părți, în vederea împrumutului sau a transferului pe teritoriul celeilalte părți a articolelor menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol.

(5) Dispozițiile convențiilor respective în vigoare dintre un stat membru și Canada privind evitarea dublei impuneri a venitului și a capitalului nu sunt afectate de prezentul acord.

Articolul 9

Statistici

(1) Fiecare parte furnizează celeilalte părți statisticile impuse de actele cu putere de lege și normele administrative interne și, la cerere, alte date statistice disponibile care pot fi solicitate în limite rezonabile în vederea examinării operării serviciilor aeriene.

(2) Părțile cooperează în cadrul Comitetului mixt pentru facilitarea schimbului de date statistice în scopul monitorizării dezvoltării serviciilor aeriene.

Articolul 10

Interesele consumatorilor

(1) Fiecare parte recunoaște importanța protejării intereselor consumatorilor și poate lua sau poate solicita companiilor aeriene să ia măsuri rezonabile și proporționale, pe bază nediscriminatorie, cu privire la următoarele aspecte, fără a se limita însă la acestea:

- (a) cerințe de protejare a fondurilor avansate companiilor aeriene;
- (b) inițiative de compensare în cazul refuzului la îmbarcare;
- (c) rambursarea pasagerilor;
- (d) divulgarea publică a identității transportatorului aerian care operează efectiv aeronava;

(e) capacitatea financiară a propriilor companii aeriene;

(f) asigurarea de răspundere civilă pentru vătămarea corporală a pasagerilor; și

(g) stabilirea de măsuri de accesibilitate.

(2) Părțile se angajează să se consulte, în cadrul Comitetului mixt, cu privire la chestiuni legate de interesul consumatorilor, inclusiv în ceea ce privește măsurile pe care le au în vedere, în scopul ajungerii la abordări compatibile, în măsura posibilului.

Articolul 11

Disponibilitatea aeroporturilor și a infrastructurilor și serviciilor aeronautice

(1) Fiecare parte se asigură că aeroporturile, căile aeriene, controlul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană, securitatea aviației civile, handlingul la sol și alte infrastructuri și servicii aferente care se furnizează pe teritoriul său sunt disponibile în vederea utilizării de către companiile aeriene ale celeilalte părți, pe bază nediscriminatorie, atunci când se stabilesc mecanisme de utilizare.

(2) În cea mai mare măsură posibilă, părțile iau toate măsurile rezonabile pentru a asigura accesul efectiv la infrastructuri și servicii, în funcție de constrângerile juridice, operaționale și fizice și pe bază de oportunități echitabile și egale, și a transparenței în ceea ce privește procedurile de obținere a accesului.

(3) Fiecare parte se asigură că procedurile, instrucțiunile și normele sale de gestionare a sloturilor orare aplicabile aeroporturilor de pe teritoriul său se aplică în mod transparent, eficace și nediscriminatoriu.

(4) În cazul în care o parte consideră că cealaltă parte încalcă prezentul articol, aceasta poate notifica celeilalte părți constatările sale și solicita consultări în temeiul articolului 17 (Comitetul mixt) alineatul (4).

Articolul 12

Tarife pentru utilizarea aeroporturilor și a infrastructurilor și serviciilor aeronautice

(1) Fiecare parte se asigură că tarifele de utilizare care pot fi impuse de către autoritățile sau organismele competente ale unei părți companiilor aeriene ale celeilalte părți, pentru utilizarea serviciilor de navigație aeriană și control al traficului aerian, sunt corecte, rezonabile, corelate cu costurile și nediscriminatorii. În orice situație, aceste tarife de utilizare se evaluează pentru companiile aeriene ale celeilalte părți în condiții care nu sunt mai puțin favorabile decât cele mai favorabile condiții acordate oricărei alte companii aeriene.

(2) Fiecare parte se asigură că tarifele de utilizare care pot fi impuse de către autoritățile sau organismele sale competente companiilor aeriene ale celeilalte părți, pentru utilizarea aeroportului, a infrastructurilor și serviciilor de securitate a aviației civile și a infrastructurilor și serviciilor conexe, sunt corecte, rezonabile, nu sunt discriminatorii pe nedrept și sunt distribuite echitabil între categoriile de utilizatori. Aceste tarife pot reflecta, fără însă a-l depăși, costul integral suportat de autoritățile sau organismele competente pentru furnizarea infrastructurilor de securitate a aviației civile și aeroportuare și a serviciilor corespunzătoare la aeroportul respectiv sau în cadrul sistemului aeroportului respectiv. Aceste tarife de utilizare pot include o rentabilitate moderată a activelor după amortizare. Infrastructurile și serviciile care fac obiectul acestor tarife de utilizare sunt furnizate pe baze eficiente și economice. În orice situație, aceste tarife nu pot fi evaluate pentru companiile aeriene ale celeilalte părți în condiții mai puțin favorabile decât cele mai favorabile condiții acordate oricărei alte companii aeriene la momentul evaluării acestora.

(3) Fiecare parte încurajează consultările între autoritățile sau organismele competente de pe teritoriul său și companiile aeriene sau organismele lor reprezentative care utilizează serviciile și infrastructurile și încurajează autoritățile sau organismele competente și companiile aeriene sau organismele lor reprezentative să facă schimb de astfel de informații, deoarece acestea pot fi necesare pentru a permite evaluarea precisă a caracterului moderat al tarifelor de utilizare, în conformitate cu principiile prevăzute la alineatele (1) și (2) din prezentul articol. Fiecare parte încurajează autoritățile competente să informeze utilizatorii într-un termen rezonabil cu privire la orice propunere de modificare a tarifelor de utilizare, pentru a permite autorităților respective să ia în considerare opiniile exprimate de utilizatori înainte de efectuarea respectivelor modificări.

(4) În cadrul procedurilor de soluționare a diferendelor în conformitate cu articolul 21 (Soluționarea diferendelor), nicio parte nu este considerată a fi încălcat dispozițiile prezentului articol, cu excepția cazului în care:

- (a) aceasta nu efectuează, într-un interval de timp rezonabil, o reexaminare a tarifului sau a practicii care face obiectul plângerii celeilalte părți; sau
- (b) în urma unei astfel de reexaminări, nu ia toate măsurile pe care le-ar putea lua pentru a corecta orice tarif sau practică incompatibile cu dispozițiile prezentului articol.

Articolul 13

Cadrul comercial

(1) Fiecare parte permite companiilor aeriene ale celeilalte părți oportunitatea egală și echitabilă de a furniza servicii aeriene în temeiul prezentului acord.

Capacitate

(2) Fiecare parte permite oricărei companii aeriene ale celeilalte părți să stabilească frecvența și capacitatea serviciilor aeriene pe care le oferă în temeiul prezentului acord pe baza criteriilor comerciale de piață ale companiei aeriene. Nicio parte nu limitează unilateral volumul traficului, frecvența sau regularitatea serviciului, tipul sau tipurile de aeronave operate de companiile aeriene ale celeilalte părți și nici nu pretinde depunerea de către companiile aeriene ale celeilalte părți a programelor pentru zborurile regulate sau charter sau a planurilor operaționale, cu excepția cazurilor cu motivație tehnică, operațională sau de mediu (calitatea aerului și zgomotul la nivel local), în temeiul condițiilor uniforme conforme cu articolul 15 din convenție.

Partajarea codurilor

(3) (a) Sub rezerva cerințelor de reglementare aplicate în mod normal unor astfel de operațiuni de către fiecare parte, orice companie aeriană a celeilalte părți poate încheia acorduri de cooperare în scopul:

- (i) menținerii serviciilor sale aeriene pe rutele specificate prin vânzarea serviciilor de transport sub propriul cod pentru zboruri operate de către orice companie aeriană din Canada sau din statele membre și/sau din orice țară terță și/sau un furnizor de servicii de transport la suprafață (terestru sau maritim) din orice țară;

- (ii) efectuării traficului sub codul oricărei alte companii aeriene, cu condiția ca aceasta să fi fost autorizată de autoritățile aeronautice ale unei părți să vândă servicii de transport sub propriul cod pentru zboruri operate de orice companie aeriană a uneia dintre părți.

- (b) O parte poate solicita tuturor companiilor aeriene implicate în partajarea codurilor să dețină autorizațiile corespunzătoare pentru rutele pe care le operează.

- (c) O parte nu refuză autorizarea serviciilor de partajare a codurilor prevăzute la alineatul (3) litera (a) punctul (i) din prezentul articol pe motiv că compania aeriană care operează aeronava nu are dreptul de a efectua trafic sub codurile altor companii aeriene.

- (d) Părțile solicită tuturor companiilor aeriene care au încheiat astfel de acorduri de partajare a codurilor să se asigure că pasagerii sunt pe deplin informați cu privire la identitatea operatorului și la modul de transport pentru fiecare segment al călătoriei.

Handlingul la sol

(4) Fiecare parte permite companiilor aeriene ale celeilalte părți, atunci când operează pe teritoriul său:

- (a) pe bază de reciprocitate, să efectueze propriile servicii de handling la sol pe teritoriul său și, la propria alegere, să își asigure furnizarea integrală sau parțială a serviciilor de handling la sol de către un agent autorizat de autoritățile competente proprii pentru furnizarea de astfel de servicii; și
- (b) să furnizeze servicii de handling la sol altor companii aeriene care operează pe același aeroport, cu condiția obținerii unei autorizații și cu respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative aplicabile.
- (5) Exercitarea drepturilor prevăzute la alineatul (4) literele (a) și (b) din prezentul articol nu face obiectul altor limitări fizice sau operaționale în afară de cele care derivă în principal din considerații de siguranță sau de securitate a aeroportului. Orice limitări se aplică uniform și în condiții nu mai puțin favorabile decât condițiile cele mai favorabile oferite oricărei companii aeriene din orice țară care furnizează servicii aeriene internaționale similare la momentul la care se impun limitările respective.

Reprezentanții companiilor aeriene

- (6) Fiecare parte permite:
- (a) companiilor aeriene ale celeilalte părți, pe bază de reciprocitate, să aducă și să mențină pe teritoriul său reprezentanți și personal comercial, managerial, de vânzări, tehnic, operațional, precum și alte categorii de personal specializat, în conformitate cu necesitățile impuse de serviciile lor;
- (b) satisfacerea acestor cerințe de personal, la opțiunea companiilor aeriene ale celeilalte părți, de către propriul personal sau utilizând serviciile oricărei alte organizații, companii sau companii aeriene care operează pe teritoriul său și care este autorizată să efectueze astfel de servicii pentru alte companii aeriene; și
- (c) companiilor aeriene ale celeilalte părți să își stabilească sedii pe teritoriul său pentru promovarea și vânzarea serviciilor sale de transport aerian și a activităților conexe.
- (7) Fiecare parte solicită reprezentanților și personalului companiilor aeriene ale celeilalte părți să se supună actelor sale cu putere de lege și normelor sale administrative. În conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative respective:
- (a) fiecare parte acordă, într-un interval de timp minim, autorizațiile de muncă, vizele turistice și alte documente similare necesare reprezentanților și personalului menționați la alineatul (6) din prezentul articol; și
- (b) fiecare parte facilitează și accelerează aprobarea oricăror cereri de autorizații de muncă pentru personalul care efectuează anumite sarcini temporare pe perioade care nu depășesc nouăzeci (90) de zile.

Vânzări, cheltuieli locale și transfer de fonduri

- (8) Fiecare parte permite companiilor aeriene ale celeilalte părți:
- (a) să efectueze vânzări de servicii de transport aerian pe teritoriul său, direct sau, la latitudinea companiilor aeriene, prin intermediul agenților acestora, precum și să vândă servicii de transport în moneda teritoriului lor sau, la latitudinea companiilor aeriene, în monede liber convertibile ale altor țări, iar orice persoană este liberă să achiziționeze astfel de servicii de transport în moneda acceptată de respectivele companii aeriene;
- (b) să plătească cheltuielile locale, inclusiv achizițiile de combustibil, pe teritoriul său, în moneda locală sau, la latitudinea companiilor aeriene, în monede liber convertibile; și
- (c) să schimbe și să transfere în străinătate, la cerere, fondurile obținute în cursul operațiunilor lor. Schimbul valutar și transferul sunt permise fără restricții sau întârziere la cursurile de schimb de pe piața valutară pentru plățile curente la momentul trimiterii solicitării de transfer și nu fac obiectul niciunei taxe, cu excepția taxelor obișnuite percepute de bănci pentru asemenea tranzacții.

Servicii intermodale

- (9) Fiecare parte permite companiilor aeriene care operează:
- (a) servicii mixte de pasageri, să folosească servicii de transport de suprafață (terestru sau maritim) în conexiune cu serviciile aeriene. Respectivul servicii de transport pot fi furnizate de companiile aeriene prin acorduri cu transportatorii de suprafață sau companiile aeriene pot opta pentru a efectua ele însele transportul de suprafață;
- (b) servicii de transport de mărfuri, să folosească fără nicio restricție în conexiune cu serviciile aeriene orice fel de transport de suprafață (terestru sau maritim) pentru mărfuri de la sau până la orice puncte situate pe teritoriile părților sau în țări terțe, inclusiv transportul de la și până la toate aeroporturile cu facilități vamale și inclusiv, după caz, dreptul de a transporta mărfuri prin vamă în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile; accesul la facilitățile și procedurile vamale pentru mărfurile transportate la suprafață sau pe calea aerului; precum și de a opta pentru efectuarea propriului transport de mărfuri la suprafață, cu respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative naționale care reglementează respectivul transport, sau de a furniza acest transport prin acorduri cu alți transportatori de suprafață, inclusiv transport de suprafață efectuat de alte companii aeriene din orice altă țară; și
- (c) servicii intermodale, să furnizeze, la un preț unic direct, servicii combinate de transport aerian și de suprafață, cu condiția ca pasagerii și expeditorii să fie corect informați cu privire la datele privind serviciile respective.

Stabilirea prețurilor

(10) Părțile permit stabilirea liberă a prețurilor de către companiile aeriene pe baza concurenței libere și echitabile. Niciuna dintre părți nu va lua măsuri unilaterale împotriva introducerii sau continuării practicării unui preț pentru servicii de transport internațional cu destinația sau provenind de pe teritoriul propriu.

(11) Părțile nu vor impune transmiterea prețurilor către autoritățile aeronautice.

(12) Părțile permit autorităților aeronautice să poarte discuții cu privire la aspecte cum ar fi, fără a se limita la, prețurile care ar putea fi nejustificate, nerezonabile sau discriminatorii.

Sistemele informatizate de rezervare

(13) Părțile aplică actele cu putere de lege și normele administrative proprii aferente operațiunilor sistemelor informatizate de rezervare de pe teritoriile lor, pe bază echitabilă și nediscriminatorie.

Franciza și utilizarea mărcilor

(14) Companiile aeriene ale oricărei părți pot furniza servicii aeriene în temeiul prezentului acord, pe baza unui acord de franciză sau de utilizare a mărcilor cu companii, inclusiv companii aeriene, dacă compania aeriană care furnizează serviciile aeriene respective dispune de autorizația corespunzătoare de rută, îndeplinește condițiile prevăzute de actele cu putere de lege și normele administrative naționale, și sub rezerva aprobării de către autoritățile aeronautice.

Închirierea aeronavelor cu echipaj

(15) În scopul furnizării de servicii aeriene în temeiul prezentului acord, cu condiția ca compania aeriană care furnizează serviciile respective și operatorul aeronavei în baza unui astfel de acord să dețină autorizațiile necesare, companiile aeriene ale părților pot furniza servicii aeriene în temeiul prezentului acord utilizând aeronave și echipaje puse la dispoziție de alte companii aeriene, inclusiv din alte țări, sub rezerva aprobării de către autoritățile aeronautice. În sensul prezentului alineat, companiilor aeriene care operează aeronava nu li se cere să dispună de autorizația de rută aferentă.

Zboruri charter/neregulate

(16) Dispozițiile de la articolele 4 (Investiții), 5 (Aplicarea dispozițiilor legale), 6 (Siguranța aviației civile), 7 (Securitatea aviației civile), 8 (Taxe vamale, impozite și tarife), 9 (Statistici), 10 (Interesele consumatorilor), 11 (Disponibilitatea aeroporturilor și a infrastructurilor și a serviciilor aeronautice), 12 (Tarife pentru utilizarea aeroporturilor și a infrastructurilor și a serviciilor aeronautice), 13 (Cadrul comercial), 14 (Mediul concurențial), 15 (Gestionarea traficului aerian), 17 (Comitetul

mixt) și 18 (Mediul) din prezentul acord se aplică de asemenea zborurilor charter și altor zboruri neregulate operate de transportatorii aeriени ai unei părți cu destinația sau provenind de pe teritoriul celeilalte părți.

(17) La acordarea autorizațiilor și permiselor solicitate de un transportator aerian în urma solicitării dreptului de a opera zboruri charter și alte zboruri neregulate, părțile acționează într-un interval procedural minim.

Articolul 14

Mediul concurențial

(1) Părțile confirmă că obiectivul lor comun este de a institui un mediu concurențial echitabil pentru operarea serviciilor aeriene. Părțile recunosc că practicile concurențiale echitabile ale companiilor aeriene sunt mai probabile în cazul în care companiile aeriene respective funcționează pe o bază integral comercială și nu sunt subvenționate de către stat. De asemenea, părțile recunosc că aspecte precum, dar nelimitate la: condițiile de privatizare a companiilor aeriene, eliminarea subvențiilor care denaturează concurența, accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructurile și serviciile aeroportuare, precum și la sistemele informatizate de rezervare sunt factori-cheie pentru realizarea unui mediu concurențial echitabil.

(2) Dacă o parte constată că pe teritoriul celeilalte părți există condiții care ar putea prejudicia mediul concurențial echitabil și operarea de către companiile aeriene proprii a serviciilor aeriene în conformitate cu prezentul acord, atunci respectiva parte poate prezenta celeilalte părți observații în acest sens. Aceasta poate, de asemenea, să solicite convocarea unei reuniuni a Comitetului mixt. Părțile acceptă că măsura în care o subvenție sau o altă intervenție ar putea prejudicia atingerea obiectivelor acordului cu privire la mediul concurențial reprezintă un subiect legitim de dezbatere în cadrul Comitetului mixt.

(3) Subiectele care pot fi discutate în temeiul prezentului articol 14 includ, fără a se limita la: injecțiile de capital, subvenționarea încrucișată, ajutoarele nerambursabile, garanțiile, proprietatea, reducerea sau scutirea de impozite, protecția împotriva falimentului sau asigurarea de către orice entitate guvernamentală. Sub rezerva dispozițiilor de la articolul 14 alineatul (4), o parte, cu notificarea celeilalte părți, poate contacta entitățile guvernamentale competente de pe teritoriul celeilalte părți, inclusiv entități la nivel statal, provincial sau local, pentru a discuta chestiuni legate de prezentul articol.

(4) Părțile recunosc cooperarea dintre autoritățile lor respective din domeniul concurenței atestată de Acordul dintre Guvernul Canadei și Comunitățile Europene cu privire la aplicarea legislațiilor acestora în domeniul concurenței, încheiat la Bonn la 17 iunie 1999.

(5) Dacă, în urma consultărilor din cadrul Comitetului mixt, una dintre părți consideră că persistă condițiile prevăzute la articolul 14 alineatul (2) și că acest lucru este susceptibil să conducă la dezavantaje sau la prejudicii semnificative în dauna companiei sau companiilor sale aeriene, aceasta poate lua măsuri în acest sens. O parte poate lua măsuri în temeiul prezentului alineat începând cu prima dintre datele următoare: data stabilirii de către Comitetul mixt, printr-o decizie a acestuia, a procedurilor și a criteriilor pentru aplicarea unor astfel de măsuri sau un an de la data la care prezentul acord este aplicat cu titlu provizoriu de către părți sau de la care acesta intră în vigoare. Orice măsură luată în temeiul prezentului alineat este adecvată, proporțională și limitată la strictul necesar în ceea ce privește domeniul de aplicare și durata. Măsurile vizează exclusiv entitatea care beneficiază de condițiile prevăzute la alineatul (2) și nu aduc atingere dreptului oricărei părți de a lua măsuri în temeiul articolului 21 (Soluționarea diferendelor).

Articolul 15

Gestionarea traficului aerian

Părțile cooperează la tratarea chestiunilor care țin de supravegherea siguranței și de politici cu privire la gestionarea traficului aerian, în vederea optimizării eficienței globale, a reducerii costurilor și a sporirii siguranței și capacității sistemelor existente. Părțile își încurajează furnizorii de servicii de navigație aeriană proprii să continue colaborarea cu privire la interoperabilitate în scopul continuării integrării sistemelor ambelor părți în măsura posibilului, a reducerii impactului aviației asupra mediului și, după caz, a schimbului de informații.

Articolul 16

Continuarea desemnărilor și autorizațiilor

(1) Orice companie aeriană din Canada sau dintr-un stat membru deținătoare a unei desemnări din partea guvernului țării sale în temeiul unui acord de transport aerian cu Canada, înlocuit de prezentul acord, se consideră a fi o companie aeriană desemnată să opereze servicii aeriene.

(2) Până la eliberarea unei licențe sau a unei autorizații noi sau modificate în temeiul prezentului acord, orice companie aeriană din Canada sau dintr-un stat membru deținător al unei licențe sau autorizații eliberate de autoritățile aeronautice ale unei părți, valabile pentru operarea de servicii aeriene la data intrării în vigoare a prezentului acord, dispune în continuare de toate autorizațiile prevăzute de licența sau autorizația respectivă și este considerată a avea autorizarea de a opera servicii aeriene în conformitate cu prezentul acord.

(3) Niciun element din prezentul acord nu împiedică obținerea, de către o companie aeriană a unei părți care nu a fost menționată la alineatele (1) sau (2) din prezentul articol, a desemnării sau a autorizației de a opera servicii aeriene.

Articolul 17

Comitetul mixt

(1) Părțile instituie prin prezentul acord un comitet compus din reprezentanți ai părților (denumit în continuare „Comitetul mixt”).

(2) Comitetul mixt identifică autoritățile aeronautice și alte autorități competente cu privire la chestiuni reglementate de prezentul acord și facilitează contactele dintre acestea.

(3) Comitetul mixt se reunește după cum și când este necesar și cel puțin o dată pe an. Oricare dintre părți poate solicita convocarea unei reuniuni.

(4) Orice parte poate, de asemenea, solicita reunirea Comitetului mixt pentru consultări cu privire la orice chestiune legată de interpretarea sau aplicarea prezentului acord și pentru a încerca să soluționeze orice probleme ridicate de cealaltă parte. Reuniunea se organizează cât mai curând posibil, însă nu mai târziu de două luni de la data primirii solicitării, cu excepția cazului în care părțile decid altfel.

(5) Comitetul mixt adoptă decizii în cazurile prevăzute în mod expres de acord.

(6) Comitetul mixt stimulează cooperarea dintre părți și poate examina orice chestiune legată de funcționarea sau de punerea în aplicare a prezentului acord, incluzând următoarele, fără însă a se limita la acestea:

(a) examinarea condițiilor de piață care afectează serviciile aeriene în temeiul prezentului acord;

(b) schimbul de informații, inclusiv consiliere cu privire la modificările legislației și politicilor interne care afectează acordul;

(c) examinarea domeniilor care ar putea fi incluse ulterior în acord, inclusiv recomandarea unor eventuale modificări ale acordului;

(d) recomandări cu privire la condițiile, procedurile și modificările necesare pentru ca noile state membre să devină părți la prezentul acord; și

(e) discutarea unor chestiuni legate de investiții, proprietate și control și confirmarea îndeplinirii condițiilor pentru deschiderea progresivă a drepturilor de trafic, în conformitate cu anexa 2 la prezentul acord.

(7) Comitetul mixt dezvoltă cooperarea și stimulează schimburile la nivel de experți cu privire la noile inițiative legislative sau de reglementare.

(8) Comitetul mixt își aprobă, prin decizie, regulamentul de procedură.

(9) Toate deciziile Comitetului mixt se iau prin consens.

Articolul 18**Mediul**

(1) Părțile recunosc importanța protecției mediului în cadrul dezvoltării și punerii în aplicare a politicii aeronautice internaționale.

(2) Fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor părților în conformitate cu dreptul internațional și cu convenția, fiecare parte are dreptul în jurisdicția sa suverană să ia și să aplice măsurile corespunzătoare privind efectele transportului aerian asupra mediului, cu condiția ca asemenea măsuri să fie aplicate indiferent de naționalitate.

(3) Părțile recunosc că raportul dintre costurile și beneficiile măsurilor de protecție a mediului trebuie să fie evaluat atent în procesul de elaborare a politicii aeronautice internaționale. În cazul în care o parte examinează un proiect de măsuri de protecție a mediului, aceasta ar trebui să estimeze posibilele efecte negative asupra exercitării drepturilor prevăzute în prezentul acord și, dacă măsurile respective sunt adoptate, ea ar trebui să acționeze pentru a contracara orice astfel de efecte negative.

(4) Părțile recunosc importanța conclucrării și, în cadrul discuțiilor multilaterale, a examinării efectelor aviației asupra mediului și economiei, precum și a asigurării faptului că orice măsuri de contracarare a acestor efecte sunt pe deplin conforme cu obiectivele prezentului acord.

(5) În cazul adoptării unor măsuri de protecție a mediului, standardele de protecție a mediului adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale în anexele la convenție trebuie respectate, în afara cazurilor în care au fost făcute notificări privind diferențe față de aceste standarde.

(6) Părțile vor depune eforturi pentru a se consulta reciproc cu privire la aspecte legate de protecția mediului, inclusiv asupra măsurilor planificate care sunt susceptibile a avea efecte semnificative asupra serviciilor aeriene internaționale reglementate de prezentul acord, în vederea ajungerii la abordări compatibile, în măsura posibilului. Consultările încep în termen de 30 de zile de la primirea solicitării în acest sens, sau în orice alt termen stabilit de comun acord.

Articolul 19**Chestiuni legate de forța de muncă**

(1) Părțile recunosc importanța luării în considerare a efectelor prezentului acord asupra forței de muncă, a ocupării forței de muncă și a condițiilor de muncă.

(2) Oricare dintre părți poate solicita convocarea unei reuniuni a Comitetului mixt în temeiul articolului 17, în vederea discutării chestiunilor referitoare la forța de muncă menționate la alineatul (1) din prezentul articol.

Articolul 20**Cooperarea internațională**

În conformitate cu dispozițiile articolului 17, părțile pot supune atenției Comitetului mixt chestiuni legate de:

- (a) transportul aerian și organizațiile internaționale;
- (b) evoluții posibile în relațiile dintre părți și alte țări în domeniul transportului aerian; și
- (c) tendințe în acordurile bilaterale sau multilaterale,

inclusiv, acolo unde este posibil, propuneri de elaborare a unor poziții coordonate în aceste domenii.

Articolul 21**Soluționarea diferendelor**

(1) În cazul unui diferend între părți cu privire la interpretarea sau aplicarea prezentului acord, părțile depun mai întâi eforturi de soluționare a diferendului prin consultări oficiale în cadrul Comitetului mixt. Consultările oficiale încep cât mai curând posibil și fără a se aduce atingere dispozițiilor de la articolul 17 alineatul (4), în termen de cel mult 30 de zile de la data primirii de către una dintre părți a cererii scrise formulate de cealaltă parte, cu trimitere la prezentul articol, cu excepția cazului în care părțile decid altfel.

(2) Dacă diferendul nu se soluționează în termen de 60 de zile de la primirea cererii de consultări oficiale, prin consensul părților, diferendul poate fi deferit spre soluționare unei persoane sau unui organism. Dacă părțile nu ajung la un consens în acest sens, diferendul este înaintat, la cererea oricărei părți, unui tribunal arbitral format din trei arbitri, în conformitate cu procedurile descrise în continuare.

(3) În termen de 30 de zile de la primirea cererii de arbitraj, fiecare parte implicată în diferend desemnează un arbitru independent. Un al treilea arbitru este numit într-un termen suplimentar de 45 de zile, prin acordul celor doi arbitri desemnați de către părți. Dacă una dintre părți nu desemnează un arbitru în termenul stabilit, sau dacă cel de-al treilea arbitru nu este numit în termenul stabilit, oricare dintre părți poate solicita președintelui Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale să numească arbitrul sau arbitrii necesari, după caz. Dacă președintele are aceeași naționalitate ca una dintre părți, numirea se face de către vicepreședintele cu vechimea cea mai mare care nu poate fi descalificat din același motiv. În orice caz, cel de-al treilea arbitru trebuie să fie resortisant al unui stat terț, să îndeplinească funcția de președinte al tribunalului arbitral și să stabilească locul unde se va desfășura arbitrajul.

(4) Tribunalul arbitral își stabilește propriile reguli de procedură și calendarul lucrărilor.

(5) La cererea uneia dintre părți, tribunalul arbitral poate ordona celeilalte părți la diferend să pună în aplicare măsuri corective temporare până la pronunțarea deciziei definitive a tribunalului.

(6) Tribunalul încearcă să prezinte o decizie scrisă în termen de 180 de zile de la primirea cererii de arbitraj. Tribunalul decide cu majoritatea membrilor săi.

(7) Dacă tribunalul hotărăște că a existat o încălcare a prezentului acord, iar partea responsabilă nu procedează la înlăturarea ei sau nu ajunge la o înțelegere cu cealaltă parte pe baza unei soluții reciproc satisfăcătoare în termen de 30 de zile de la notificarea hotărârii tribunalului arbitral, cealaltă parte poate suspenda acordarea drepturilor echivalente care reies din prezentul acord până când se ajunge la o înțelegere în privința soluționării diferendului.

(8) Cheltuielile tribunalului arbitral se suportă în mod egal de către părțile la diferend.

(9) În sensul prezentului articol, Comunitatea Europeană și statele membre acționează împreună.

Articolul 22

Modificarea

Toate modificările la prezentul acord pot fi stabilite de comun acord de către părți în temeiul consultărilor desfășurate în conformitate cu articolul 17 (Comitetul mixt) din prezentul acord. Modificările intră în vigoare în conformitate cu dispozițiile articolului 23 (Intrarea în vigoare și aplicarea provizorie).

Articolul 23

Intrarea în vigoare și aplicarea provizorie

(1) Prezentul acord intră în vigoare la o lună de la data ultimei note diplomatice prin care părțile confirmă finalizarea tuturor procedurilor necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului acord. În scopul acestui schimb de note, Comunitatea Europeană și statele sale membre desemnează Secretariatul General al Consiliului Uniunii Europene. Canada trimite Secretariatului General al Consiliului Uniunii Europene nota diplomatică sau notele diplomatice destinate Comunității Europene și statelor membre ale acesteia, iar Secretariatul General al Consiliului Uniunii Europene trimite Canadei notele diplomatice din partea Comunității Europene și a statelor membre ale acesteia. Nota sau notele diplomatice din partea Comunității Europene și a statelor sale membre conțin comunicări din partea fiecărui stat membru prin care se confirmă finalizarea procedurilor necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului acord.

(2) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la alineatul (1) al prezentului articol, părțile convin să aplice prezentul acord cu titlu provizoriu, în conformitate cu dispozițiile de drept intern ale părților, începând cu prima zi a lunii ulterioare datei ultimei note diplomatice prin care părțile și-au notificat reciproc finalizarea procedurilor interne relevante pentru aplicarea provizorie a prezentului acord.

Articolul 24

Denunțarea acordului

O parte poate, în orice moment, să înainteze celeilalte părți, pe căi diplomatice, o notificare scrisă privind decizia sa de a

denunța prezentul acord. Notificarea se comunică simultan Organizației Aviației Civile Internaționale și Secretariatului Organizației Națiunilor Unite. Acordul încetează la un (1) an de la data primirii notificării de către cealaltă parte, cu excepția cazului în care notificarea privind denunțarea acordului este retrasă de comun acord înainte de expirarea acestui termen. În absența confirmării de primire de către cealaltă parte, notificarea se consideră a fi fost primită la paisprezece (14) zile de la primirea notificării de către Organizația Aviației Civile Internaționale și de către Secretariatul Organizației Națiunilor Unite.

Articolul 25

Înregistrarea acordului

În conformitate cu articolul 102 din Carta Organizației Națiunilor Unite, prezentul acord și toate modificările acestuia se înregistrează la Organizația Aviației Civile Internaționale și la Secretariatul Organizației Națiunilor Unite după intrarea sa în vigoare. Cealaltă parte este informată cu privire la înregistrare imediat ce aceasta a fost confirmată de către secretariatele Organizației Aviației Civile Internaționale și Organizației Națiunilor Unite.

Articolul 26

Relația cu alte acorduri

(1) În cazul în care devin părți la un acord multilateral sau validează o decizie adoptată de Organizația Aviației Civile Internaționale sau de o altă organizație interguvernamentală internațională care tratează chestiuni reglementate de prezentul acord, părțile se consultă în cadrul Comitetului mixt pentru a stabili măsura în care prezentul acord este afectat de dispozițiile deciziei sau acordului multilateral și dacă prezentul acord ar trebui revizuit pentru a lua în considerare astfel de evoluții.

(2) Pe perioada aplicării provizorie în temeiul articolului 23 alineatul (2) (Intrarea în vigoare și aplicarea provizorie) din acord, acordurile bilaterale în vigoare enumerate în anexa 3 la prezentul acord se suspendă, cu excepția celor prevăzute în anexa 2 la prezentul acord. La intrarea în vigoare în temeiul articolului 23 alineatul (1) din prezentul acord, prezentul acord înlocuiește dispozițiile relevante din acordurile bilaterale enumerate în anexa 3 la prezentul acord, cu excepția celor prevăzute în anexa 2 la prezentul acord.

DREPT CARE, subsemnații, autorizați în mod corespunzător în acest sens, au semnat prezentul acord.

ÎNCHEIAT în duplicat la Bruxelles, la șaptesprezece decembrie 2009 în limbile bulgară, cehă, daneză, olandeză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, maghiară, italiană, letonă, lituaniană, malteză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă, suedeză, fiecare dintre versiunile lingvistice fiind în egală măsură autentică.

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



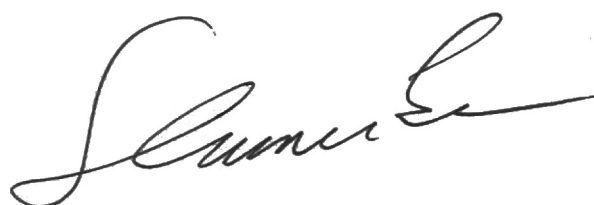
Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

За Република България



Za Českou republiku



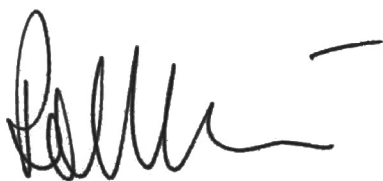
På Kongeriget Danmarks vegne



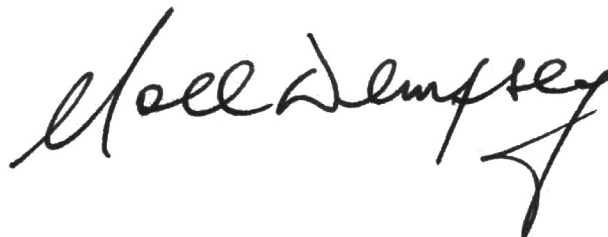
Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



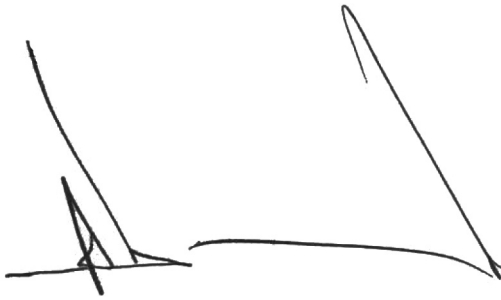
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



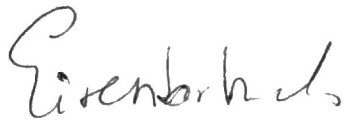
Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



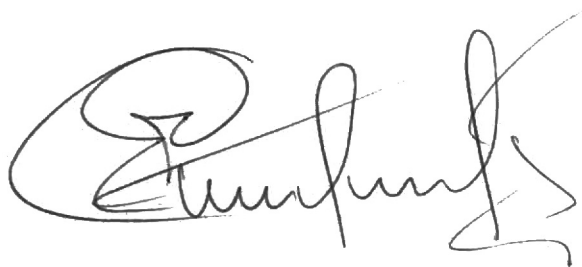
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



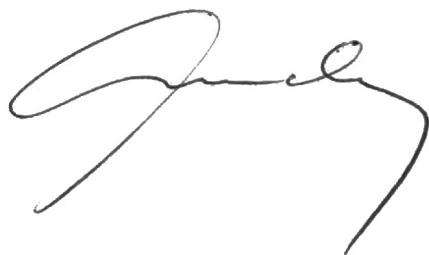
Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo

A handwritten signature in black ink, consisting of several vertical, slightly curved strokes that resemble a stylized 'S' or a series of parallel lines.

Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, featuring a prominent, sweeping curve that starts from the left and ends with a long, horizontal tail on the right.

Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style with a large, sweeping initial letter and a long, horizontal tail.

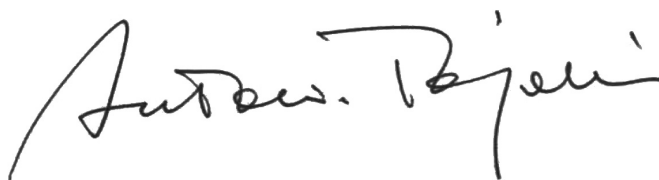
För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial letter and a long, horizontal tail.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейската общност
 Por la Comunidad Europea
 Za Evropské společenství
 For Det Europæiske Fællesskab
 Für die Europäische Gemeinschaft
 Euroopa Ühenduse nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
 For the European Community
 Pour la Communauté européenne
 Per la Comunità europea
 Eiropas Kopienas vārdā
 Europos bendrijos vardu
 az Európai Közösség részéről
 Ghall-Komunità Ewropea
 Voor de Europese Gemeenschap
 W imieniu Wspólnoty Europejskiej
 Pela Comunidade Europeia
 Pentru Comunitatea Europeană
 Za Európske spoločenstvo
 Za Evropsko skupnost
 Euroopan yhteisön puolesta
 På Europeiska gemenskapens vägnar

For Canada
 Pour le Canada



—

ANEXA 1

TABLOUL DE ZBOR

1. În sensul dispozițiilor de la articolul 2 alineatul (1) litera (c) din prezentul acord, fiecare parte permite companiilor aeriene ale celeilalte părți să furnizeze servicii de transport aerian pe rutele specificate în continuare:

(a) Pentru companiile aeriene ale Canadei:

Puncte anterioare – Puncte situate în Canada – Puncte intermediare – Puncte situate în statele membre – Puncte ulterioare

(b) Pentru companiile aeriene din Comunitatea Europeană:

Puncte anterioare – Puncte situate în statele membre – Puncte intermediare – Puncte situate în Canada – Puncte ulterioare

2. Companiile aeriene ale unei părți pot, pe oricare dintre zboruri sau pe toate zborurile și la propria alegere:

(a) opera zboruri într-o direcție sau în ambele;

(b) combina diferite numere de zbor în cadrul unei singure operațiuni de zbor a unei aeronave;

(c) deservi puncte anterioare, intermediare și ulterioare și puncte situate pe teritoriul oricăreia dintre părți, în orice combinație și în orice ordine;

(d) omita escalele la orice punct sau puncte;

(e) transfere traficul de la oricare dintre aeronavele sale la oricare altă aeronavă a sa, fără nicio limitare în ceea ce privește modificarea tipului sau a numărului zborului operat în orice punct;

(f) deservi puncte anterioare oricărui punct situat pe teritoriul părții respective, cu sau fără schimbarea aeronavei sau a numărului de zbor, precum și oferi și face publicitate serviciilor respective ca servicii directe;

(g) face escale la orice punct, indiferent dacă acesta este situat pe teritoriul sau în afara teritoriului oricăreia dintre părți;

(h) face astfel încât traficul să tranziteze puncte intermediare și puncte situate pe teritoriul celeilalte părți;

(i) combina traficul pe aceeași aeronavă, indiferent de originea traficului respectiv; și

(j) furniza servicii prin partajare de coduri în conformitate cu dispozițiile de la articolul 13 (Cadrul comercial) alineatul (3) din prezentul acord,

fără limitări de direcție sau geografice și fără pierderea niciunui drept de a efectua traficul de altfel autorizat în conformitate cu prezentul acord.

—

ANEXA 2

DISPOZIȚII PRIVIND DISPONIBILITATEA DREPTURILOR

SECȚIUNEA 1

Proprietatea și controlul asupra companiilor aeriene ale celor două părți

1. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la articolul 4 (Investiții), deținerea proprietății asupra companiilor aeriene ale unei părți de către resortisanți ai tuturor celorlalte părți este permisă, pe bază de reciprocitate, în măsura permisă de actele cu putere de lege și normele administrative interne ale Canadei privind investițiile străine în companiile aeriene.
2. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la articolul 3 (Desemnare, autorizare și revocare) alineatul (2) litera (c) și de la articolul 4 (Investiții) din acord, în locul articolului 3 (Desemnare, autorizare și revocare) alineatul (2) litera (c) se aplică următoarea dispoziție privind proprietatea și controlul companiilor aeriene, atât timp cât actele cu putere de lege și normele administrative menționate în secțiunea 2 punctul 2 literele (c) și (d) din prezenta anexă nu dispun altfel:

„în cazul unei companii aeriene din Canada, o parte substanțială a proprietății și controlul efectiv asupra companiei aeriene sunt deținute de resortisanți canadieni, compania aeriană este autorizată drept companie aeriană canadiană, iar această companie aeriană are sediul principal în Canada; în cazul unei companii aeriene dintr-un stat membru, o parte substanțială a proprietății și controlul efectiv al companiei aeriene sunt deținute de resortisanți ai statelor membre, ai Islandei, ai Liechtensteinului, ai Norvegiei sau ai Elveției, compania aeriană este autorizată drept companie aeriană comunitară, iar această companie aeriană are sediul principal într-un stat membru.”

SECȚIUNEA 2

Disponibilitatea progresivă a drepturilor de trafic

1. La exercitarea drepturilor de trafic stabilite la punctul 2 din prezenta secțiune, companiile aeriene ale părților beneficiază de flexibilitatea operațională permisă potrivit anexei 1 punctul 2.
2. Fără a se aduce atingere drepturilor de trafic stabilite în anexa 1 la prezentul acord:
 - (a) în cazul în care actele cu putere de lege și normele administrative interne ale ambelor părți permit resortisanților celeilalte părți să dețină și să controleze până la 25 la sută din acțiunile cu drept de vot ale companiilor aeriene ale acesteia, se aplică următoarele drepturi:
 - (i) pentru servicii mixte de pasageri și servicii all-cargo, pentru companiile aeriene canadiene, dreptul de a furniza servicii de transport internațional între orice puncte situate în Canada și orice puncte situate în statele membre; pentru companiile aeriene comunitare, dreptul de a furniza servicii aeriene între orice puncte situate în statele membre și orice puncte situate în Canada. În plus, pentru serviciile mixte de pasageri și pentru serviciile all-cargo, pentru companiile aeriene ale uneia dintre părți, dreptul de a furniza servicii de transport aerian internațional spre și dinspre puncte situate în țări terțe via orice puncte situate pe teritoriul părții respective, cu sau fără schimbarea aeronavei sau a numărului de zbor, precum și dreptul de a oferi și de a face publicitate serviciilor respective ca servicii directe;
 - (ii) pentru toate serviciile all-cargo, pentru companiile aeriene ale ambelor părți, dreptul de a furniza servicii de transport internațional între teritoriul celeilalte părți și puncte situate în țări terțe împreună cu servicii între puncte situate pe teritoriul propriu și puncte situate pe teritoriul celeilalte părți;
 - (iii) pentru serviciile mixte de pasageri și pentru serviciile all-cargo, pentru companiile aeriene ale ambelor părți, drepturile de operare prevăzute de acordurile bilaterale privind transportul aerian între Canada și statele membre enumerate în anexa 3 secțiunea 1, precum și drepturile de operare prevăzute în convențiile care se aplică între Canada și statele membre în mod individual, după cum se menționează în anexa 3 secțiunea 2. Fiind vorba de drepturi aferente celei de-a cincea libertăți în ceea ce privește punctele ulterioare specificate la prezentul punct, orice limitare alta decât limitările geografice, limitările vizând numărul de puncte și limitările de frecvență specificate nu se mai aplică; și
 - (iv) pentru o mai mare certitudine, drepturile prevăzute la punctele anterioare (i) și (ii) pot fi exercitate în cazul în care nu a existat niciun acord sau nicio dispoziție bilaterală la data aplicării provizorii sau a intrării în vigoare a prezentului acord sau în cazul în care drepturile prevăzute de un acord care au fost disponibile imediat înainte de aplicarea provizorie sau intrarea în vigoare a prezentului acord nu erau la fel de liberale ca drepturile prevăzute la punctele anterioare (i) și (ii);

- (b) în cazul în care actele cu putere de lege și normele administrative interne ale ambelor părți permit resortisanților celeilalte părți să dețină și să controleze până la 49 la sută din acțiunile cu drept de vot din companiile aeriene ale acestora, se aplică următoarele drepturi, în plus față de cele prevăzute la punctul 2 litera (a):
- (i) pentru serviciile mixte de pasageri, pentru companiile aeriene ale ambelor părți, drepturile aferente celei de-a cincea libertăți se exercită în orice puncte intermediare și, pentru companiile aeriene canadiene, între orice puncte situate într-un stat membru și orice puncte situate în alt stat membru, cu condiția ca, în cazul companiilor aeriene canadiene, serviciul să includă un punct situat în Canada, iar în cazul companiilor aeriene comunitare, să includă un punct situat în orice stat membru;
 - (ii) pentru serviciile mixte de pasageri, pentru companiile aeriene canadiene, drepturile aferente celei de-a cincea libertăți se exercită între orice puncte situate în statele membre și orice puncte situate în Maroc, Elveția, Spațiul Economic European și pe teritoriul celorlalți membri ai spațiului aerian comun european; și
 - (iii) pentru serviciile all-cargo, pentru companiile aeriene ale unei părți, fără condiția de a se deservi un punct situat pe teritoriul părții respective, dreptul de a furniza servicii de transport internațional între puncte situate pe teritoriul celeilalte părți și puncte situate într-o țară terță;
- (c) în cazul în care actele cu putere de lege și normele administrative interne ale ambelor părți permit resortisanților celeilalte părți să înființeze o companie aeriană pe teritoriul celeilalte părți în scopul furnizării de servicii aeriene interne și internaționale și în temeiul articolului 17 (Comitetul mixt) alineatul (5), alineatul (6) litera (e) și alineatul (9) din prezentul acord, se aplică următoarele drepturi în plus față de dispozițiile punctului 2 literele (a) și (b):
- (i) pentru serviciile mixte de pasageri, pentru companiile aeriene ale ambelor părți, drepturile aferente celei de-a cincea libertăți se exercită în orice puncte ulterioare, fără limitare de frecvență;
- (d) în cazul în care actele cu putere de lege și normele administrative interne ale ambelor părți permit proprietatea și controlul integral al companiilor aeriene ale acestora de către resortisanți ai celeilalte părți și ambele părți permit aplicarea integrală a anexei 1, în temeiul articolului 17 (Comitetul mixt) alineatul (5), alineatul (6) litera (e) și alineatul (9) din prezentul acord și în temeiul confirmării de către părți prin procedurile proprii, dispozițiile anexei 2 sus-menționate nu se mai aplică și intră în vigoare anexa 1.
-

ANEXA 3

ACORDURILE BILATERALE DINTRE CANADA ȘI STATELE MEMBRE ALE COMUNITĂȚII EUROPENE

SECȚIUNEA 1

Conform dispozițiilor articolului 26 din prezentul acord, următoarele acorduri bilaterale încheiate între Canada și statele membre se suspendă sau se înlocuiesc cu prezentul acord:

- (a) Republica Austria: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Federal al Austriei privind transportul aerian, semnat la 22 iunie 1993;
- (b) Regatul Belgiei: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Belgiei privind transportul aerian, semnat la 13 mai 1986;
- (c) Republica Cehă: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Cehe privind transportul aerian, semnat la 13 martie 1996; Schimbul de note de modificare a acordului, semnat la 28 aprilie 2004 și 28 iunie 2004;
- (d) Regatul Danemarcei: Acordul dintre Canada și Danemarca privind serviciile aeriene dintre cele două țări, semnat la 13 decembrie 1949; Schimbul de note dintre Canada și Danemarca privind Acordul privind transportul aerian semnat între cele două țări la Ottawa la 13 decembrie 1949, semnat la 13 decembrie 1949; Schimbul de note dintre Canada și Danemarca de modificare a Acordului din 1949 privind serviciile aeriene, semnat la 16 mai 1958;
- (e) Republica Finlanda: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Finlandei privind serviciile aeriene dintre și din afara teritoriilor lor respective, semnat la 28 mai 1990. Schimbul de note constituind un Acord de modificare a Acordului dintre Guvernul Canadei și Guvernul Finlandei privind serviciile aeriene dintre și din afara teritoriilor lor respective, încheiat la Helsinki la 28 mai 1990, semnat la 1 septembrie 1999;
- (f) Republica Franceză: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Franceze privind transportul aerian, semnat la 15 iunie 1976. Schimbul de note dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Franceze de modificare a Acordului privind transportul aerian semnat la Paris la 15 iunie 1976, semnat la 21 decembrie 1982;
- (g) Republica Federală Germania: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Federale Germania privind transportul aerian, semnat la 26 martie 1973; Schimbul de note dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Federale Germania de modificare a Acordului privind transportul aerian, semnat la Ottawa la 26 martie 1973, semnat la 16 decembrie 1982 și la 20 ianuarie 1983;
- (h) Republica Elenă: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Elene privind transportul aerian, semnat la 20 august 1984; Schimbul de note constituind un Acord între Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Elene de modificare a Acordului privind transportul aerian, încheiat la Toronto la 20 august 1984, semnat la 23 iunie 1995 și la 19 iulie 1995;
- (i) Republica Ungară: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Ungare privind transportul aerian, semnat la 7 decembrie 1998;
- (j) Irlanda: Acordul dintre Canada și Irlanda privind serviciile aeriene dintre cele două țări, semnat la 8 august 1947; Schimbul de note (19 aprilie și 31 mai 1948) dintre Canada și Irlanda de modificare a Acordului privind serviciile aeriene dintre cele două țări, semnat la 31 mai 1948; Schimbul de note dintre Canada și Irlanda constituind un Acord de modificare a anexelor la Acordul privind transportul aerian din 8 august 1947, semnat la 9 iulie 1951. Schimbul de note dintre Canada și Irlanda de modificare a Acordului privind transportul aerian dintre cele două țări din 8 august 1947, semnat la 23 decembrie 1957;
- (k) Republica Italiană: Acordul dintre Canada și Italia privind serviciile aeriene, semnat la 2 februarie 1960; Schimbul de note dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Italiene constituind un Acord de modificare a Acordului privind serviciile aeriene, astfel cum se specifică în procesul-verbal convenit din 28 aprilie 1972, semnat la 28 august 1972;

- (l) Regatul Țărilor de Jos: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Regatului Țărilor de Jos privind transportul aerian, semnat la 2 iunie 1989; Schimbul de note dintre Guvernul Canadei și Guvernul Regatului Țărilor de Jos constituind un Acord privind operarea zborurilor neregulate (charter), semnat la 2 iunie 1989;
- (m) Republica Polonă: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Populare Polone privind transportul aerian, semnat la 14 mai 1976; Schimbul de note constituind un Acord între Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Populare Polone privind articolele IX, XI, XIII și XV ale Acordului privind transportul aerian semnat la 14 mai 1976, semnat la aceeași dată;
- (n) Republica Portugheză: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Portugaliei privind serviciile aeriene între teritoriile canadiene și portugheze, semnat la 25 aprilie 1947. Schimbul de note dintre Guvernul Canadei și Guvernul Portugaliei de modificare a alineatelor (3) și (4) din anexa la Acordul privind serviciile aeriene dintre cele două țări semnat la Lisabona la 25 aprilie 1947, semnat la 24 și 30 aprilie 1957. Schimbul de note dintre Canada și Portugalia de modificare a alineatului (7) din anexa la Acordul privind serviciile aeriene dintre cele două țări, semnat la 5 și 31 martie 1958;
- (o) România: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Socialiste România privind transportul aerian civil, semnat la 27 octombrie 1983;
- (p) Regatul Spaniei: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Spaniei privind transportul aerian, semnat la 15 septembrie 1988;
- (q) Regatul Suediei: Acordul dintre Canada și Suedia privind serviciile aeriene între teritoriile canadiene și suedeze, semnat la 27 iunie 1947; Schimbul de note dintre Canada și Suedia de completare a Acordului privind serviciile aeriene între teritoriile canadiene și suedeze, semnat la 27 și 28 iunie 1947. Schimbul de note dintre Canada și Suedia de modificare a Acordului din 1947 privind serviciile aeriene, semnat la 16 mai 1958; și
- (r) Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord privind serviciile aeriene, semnat la 22 iunie 1988.

SECȚIUNEA 2

În scopurile anexei 2 secțiunea 2, următoarele drepturi sunt disponibile în conformitate cu punctul 2 litera (a) punctul (iii):

Partea 1 pentru companiile aeriene din Canada

În ceea ce privește operarea de servicii mixte de pasageri între Canada și statele membre individuale și în cadrul operării serviciilor all-cargo, companiile aeriene din Canada au următoarele drepturi:

| Statul membru | Drepturi de trafic |
|----------------|---|
| Bulgaria | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate în două puncte care trebuie desemnate și care pot fi servite ca puncte intermediare spre și/sau ulterioare față de Sofia. |
| Republica Cehă | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate în maximum patru puncte alese de Canada, ca intermediare spre sau ulterioare față de Praga și într-un punct suplimentar din Republica Cehă. |
| Danemarca | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Copenhaga și: (a) Amsterdam și Helsinki; sau (b) Amsterdam și Moscova. Amsterdam poate fi servit ca punct intermediar sau ca punct situat ulterior. Helsinki și Moscova trebuie servite ca puncte ulterioare. |
| Germania | Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte intermediare din Europa și puncte din Republica Federală Germania și între puncte din Republica Federală Germania și puncte ulterioare. |
| Grecia | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate în puncte intermediare spre și/sau ulterioare față de Atena și în alte două puncte suplimentare din Grecia, cu excepția punctelor din Turcia și Israel. Numărul total al punctelor intermediare și punctelor ulterioare care pot fi servite simultan prin exercitarea drepturilor aferente celei de-a cincea libertăți nu poate fi mai mare de cinci, din care cel mult patru pot fi puncte intermediare. |
| Irlanda | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte din Irlanda și puncte intermediare și între puncte din Irlanda și puncte ulterioare față de Irlanda. În privința serviciilor all-cargo, se poate exercita dreptul de a furniza servicii de transport internațional între puncte din Irlanda și puncte situate în țări terțe fără a se impune deservirea unui punct din Canada. |

| Statul membru | Drepturi de trafic |
|---------------|---|
| Italia | Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între două puncte intermediare din Europa și Roma și/sau Milano. De asemenea, punctele intermediare cu drepturi aferente celei de-a cincea libertăți pot fi deservite ca puncte ulterioare. |
| Polonia | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Varșovia și două puncte intermediare din Europa, care trebuie selecționate de Canada dintre următoarele: Bruxelles, Copenhaga, Praga, Shannon, Stockholm, Viena, Zürich. |
| Portugalia | Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte din Portugalia și puncte intermediare și între puncte din Portugalia și puncte ulterioare față de Portugalia. |
| Spania | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți referitoare la punctele intermediare și ulterioare pot fi exercitate: (a) între Madrid și alte trei puncte din Spania, și puncte din Europa (în afară de München, Danemarca, Suedia, Norvegia, Italia și republicile ex-sovietice); și (b) între Madrid și un alt punct din Spania și puncte din Africa și din Orientul Mijlociu, conform definițiilor OACI din documentul 9060-AT/723. Pot fi exercitate simultan cel mult patru drepturi aferente celei de-a cincea libertăți. |
| Suedia | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Stockholm și: (a) Amsterdam și Helsinki; sau (b) Amsterdam și Moscova. Amsterdam poate fi deservit ca punct intermediar sau ca punct ulterior. Helsinki și Moscova trebuie deservite ca puncte ulterioare. |
| Regatul Unit | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte din Regatul Unit și puncte intermediare și între puncte din Regatul Unit și puncte ulterioare. În privința serviciilor all-cargo, se poate exercita dreptul de a furniza servicii de transport internațional între puncte din Regatul Unit și puncte situate în țări terțe, fără a se impune deservirea unui punct din Canada. |

Partea a 2-a pentru companiile aeriene din Comunitatea Europeană

În ceea ce privește operarea de servicii mixte de pasageri între statele membre individuale și Canada și în cadrul operării serviciilor all-cargo, companiile aeriene din Comunitatea Europeană au următoarele drepturi:

| Statul membru | Drepturi de trafic |
|----------------|---|
| Belgia | Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți sunt disponibile între Montreal și două puncte ulterioare din Statele Unite ale Americii aflate la est de Chicago și incluzând Chicago și la nord de Washington D.C. și incluzând Washington D.C. |
| Bulgaria | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate într-un punct ulterior în Statele Unite ale Americii la est de Chicago și excluzând Chicago și la nord de Washington D.C. și incluzând Washington D.C. Nu se pot exercita drepturi aferente celei de-a cincea libertăți dacă Montreal și Ottawa sunt puncte coterminale. Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți nu pot fi exercitate în punctele intermediare. |
| Republica Cehă | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Montreal și două puncte ulterioare din Statele Unite ale Americii aflate la nord de Washington D.C. și incluzând Washington D.C. și la est de Chicago și incluzând Chicago. |
| Danemarca | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Montreal și Chicago, și între Montreal și Seattle. Chicago poate fi deservit ca punct intermediar sau ca punct ulterior. Seattle poate fi deservit doar ca punct ulterior. |
| Germania | Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate doar între Montreal și un punct ulterior din Florida. Ca alternativă, drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Montreal și două puncte situate ulterior în partea continentală a Statelor Unite ale Americii, cu excepția punctelor din statele California, Colorado, Florida, Georgia, Oregon, Texas și Washington. |
| Grecia | Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Montreal și Boston sau între Montreal și Chicago sau ulterior față de Toronto până la un punct din Statele Unite ale Americii desemnat de Republica Elenă, cu excepția punctelor din California, Texas și Florida. |

| Statul membru | Drepturi de trafic |
|---------------|--|
| Irlanda | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte din Canada și puncte intermediare și între puncte din Canada și puncte situate ulterior față de Canada. În privința serviciilor all-cargo, se poate exercita dreptul de a furniza servicii de transport internațional între puncte din Canada și puncte situate în țări terțe fără a se impune deservirea unui punct din Irlanda. |
| Italia | Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între două puncte intermediare din nord-estul Statelor Unite ale Americii (aflate la nord de Washington și incluzând Washington; la est de Chicago și incluzând Chicago) și Montreal și/sau Toronto. De asemenea, punctele intermediare cu drepturi aferente celei de-a cincea libertăți pot fi deservite ca puncte ulterioare. |
| Polonia | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Montreal și New York ca punct intermediar sau ulterior. |
| Portugalia | Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte din Canada și puncte intermediare și între puncte din Canada și puncte ulterioare. |
| Spania | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți referitoare la punctele intermediare și ulterioare pot fi exercitate: (a) între Montreal și alte trei puncte situate în Canada, și Chicago, Boston, Philadelphia, Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth și Houston; și (b) între Montreal și Ciudad de Mexico. Pot fi exercitate simultan cel mult patru drepturi aferente celei de-a cincea libertăți. |
| Suedia | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Montreal și Chicago, și între Montreal și Seattle. Chicago poate fi deservit ca punct intermediar sau ca punct ulterior. Seattle poate fi deservit doar ca punct ulterior. |
| Regatul Unit | Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte din Canada și puncte intermediare și între puncte din Canada și puncte ulterioare față de Canada. În privința serviciilor all-cargo, se poate exercita dreptul de a furniza servicii de transport internațional între puncte din Canada și puncte situate în țări terțe fără a se impune deservirea unui punct din Regatul Unit. |

SECȚIUNEA 3

Fără a aduce atingere dispozițiilor din secțiunea 1 din prezenta anexă, pentru domeniile care nu sunt incluse în definiția „teritoriului” de la articolul 1 din prezentul acord, acordurile menționate la literele (d) Regatul Danemarcei, (f) Republica Franceză, (l) Regatul Țărilor de Jos și (r) Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord continuă să se aplice în conformitate cu dispozițiile lor.

Părțile iau act de următoarele declarații:

Declarația Comunității Europene și a statelor sale membre referitoare la Acordul privind transportul aerian dintre UE și Canada, care urmează să fie făcută în momentul semnării acestuia

„În ceea ce privește articolul 26 alineatul (2), Comunitatea Europeană și statele sale membre confirmă faptul că teza «acordurile bilaterale în vigoare enumerate în anexa 3 se suspendă, cu excepția celor reglementate de dispozițiile din anexa 2» are același efect precum afirmarea faptului că dispozițiile relevante ale acordului prevalează asupra dispozițiilor relevante ale acordurilor bilaterale în vigoare enumerate în anexa 3.»

Declarația Comunității Europene și a statelor sale membre referitoare la Acordul privind transportul aerian dintre UE și Canada, care urmează să fie făcută în momentul semnării acestuia

„Comunitatea Europeană și statele sale membre clarifică faptul că Acordul privind transportul aerian dintre Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Canada, pe de altă parte, în special articolul 8, nu prevede scutirea de la taxa pe valoarea adăugată (TVA), cu excepția impozitului pe cifra de afaceri aplicat importurilor, și nu împiedică statele membre să aplice taxe combustibilului aviatic pentru zborurile interne sau intracomunitare, în conformitate cu Directiva 2003/96/CE a Consiliului.»

Prețul abonamentelor în 2010
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

| | | |
|---|---|-----------------|
| Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, numai versiunea tipărită | 22 de limbi oficiale ale UE | 1 100 EUR pe an |
| Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, versiunea tipărită + CD-ROM, ediție anuală | 22 de limbi oficiale ale UE | 1 200 EUR pe an |
| Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită | 22 de limbi oficiale ale UE | 770 EUR pe an |
| Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, CD-ROM, ediție lunară (cumulat) | 22 de limbi oficiale ale UE | 400 EUR pe an |
| Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), CD-ROM, ediție bisăptămânală | Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE | 300 EUR pe an |
| Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs | Limbă (limbi) în funcție de concurs | 50 EUR pe an |

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur CD-ROM multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititori inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Formatul CD-ROM va fi înlocuit în cursul anului 2010 cu formatul DVD.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO