



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 12 października 2020 r.

Poz. 1763

UMOWA

o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Republiką Mołdawii,

sporządzona w Brukseli dnia 26 czerwca 2012 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 26 czerwca 2012 r. w Brukseli została sporządzona Umowa o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Republiką Mołdawii, w następującym brzmieniu:

UMOWA O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM

między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Republiką Mołdawii

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

WĘGRY,

MALTA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

Umawiające się Strony Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanym dalej łącznie „Traktatami UE”), będące państwami członkowskimi Unii Europejskiej, i

UNIA EUROPEJSKA,

z jednej strony, oraz

REPUBLIKA MOŁDAWII,

z drugiej strony,

UWZGLĘDNIAJĄC Umowę o partnerstwie i współpracy między Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Mołdawii, z drugiej strony, sporządzoną w Brukseli dnia 28 listopada 1994 r.;

DAŻĄC do stworzenia wspólnego obszaru lotniczego (WOL) w oparciu o cel, jakim jest otwarcie dostępu do rynków Stron, z zachowaniem równych warunków konkurencji i z poszanowaniem tych samych zasad – w tym w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, aspektów społecznych oraz środowiska;

DAŻĄC do ułatwienia rozszerzenia możliwości rozwoju transportu lotniczego, w tym poprzez rozwój sieci transportu lotniczego, aby odpowiedzieć na potrzeby pasażerów i nadawców ładunków w zakresie dogodnych usług transportu lotniczego;

UZNAJĄC znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju handlu, turystyki i inwestycji;

UWZGLĘDNIAJĄC Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

ZGADZAJĄC SIĘ, że właściwe jest oparcie zasad funkcjonowania WOL na odnośnym prawodawstwie obowiązującym w Unii Europejskiej, określonym w załączniku III do niniejszej Umowy;

UZNAJĄC, że pełna zgodność z zasadami WOL upoważnia Stronę do pełnego wykorzystania oferowanych przezeń możliwości, w tym otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, podmiotom branży lotniczej i pracownikom obu Stron;

UZNAJĄC, że stworzenie WOL oraz wdrożenie jego zasad nie może zostać osiągnięte – tam gdzie to niezbędne – bez postanowień przejściowych;

UZNAJĄC znaczenie odpowiedniego wsparcia w tym zakresie;

DAŻĄC do umożliwienia przewoźnikom lotniczym zaoferowania pasażerom i nadawcom ładunków konkurencyjnych cen i usług na otwartych rynkach;

DAŻĄC do tego, aby ze zliberalizowanej umowy skorzystały wszystkie sektory branży lotniczej, w tym pracownicy zatrudnieni przez przewoźników lotniczych;

DAŻĄC do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowym transporcie lotniczym oraz potwierdzając poważne zaniepokojenie z powodu aktów i zagrożeń skierowanych przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, narażających na niebezpieczeństwo osoby i mienie, mających negatywny wpływ na wykonywanie transportu lotniczego i podważających zaufanie podróżnych do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

DAŻĄC do zapewnienia równych warunków działalności dla przewoźników lotniczych poprzez stworzenie przewoźnikom lotniczym obu Stron równych i sprawiedliwych warunków umożliwiających eksploatację uzgodnionych linii;

UZNAJĄC, że subwencje mogą negatywnie wpływać na konkurencję pomiędzy przewoźnikami lotniczymi oraz zagrozić podstawowym celom niniejszej Umowy;

POTWIERDZAJĄC znaczenie ochrony środowiska w procesie rozwoju i wdrażania międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa oraz uznając prawa suwerennych państw do podejmowania odpowiednich działań w tym zakresie;

UWZGLĘDNIAJĄC znaczenie ochrony konsumentów, w tym środków ochrony ustanowionych w Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.;

PLANUJĄC rozwijanie obowiązujących umów o transporcie lotniczym w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, przewoźnikom lotniczym, pracownikom oraz społeczeństwu obu Stron,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Definicje

Do celów niniejszej Umowy:

- 1) „uzgodnione linie” oraz „określone trasy” oznaczają międzynarodowy transport lotniczy zgodnie z artykułem 2 (Przyznanie praw) i załącznikiem I do niniejszej Umowy;
- 2) „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, załączniki do niej oraz wszelkie wprowadzone do nich zmiany;
- 3) „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, który – dla uniknięcia wątpliwości – obejmuje regularny i nieregularny (czarterowy) przewóz lotniczy oraz przewozy obejmujące jedynie ładunek;
- 4) „właściwe władze” oznacza agencje lub jednostki rządowe odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;
- 5) „zdolność” oznacza, czy przewoźnik lotniczy jest zdolny do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, to znaczy czy posiada on należyte możliwości finansowe i odpowiednie kompetencje kierownicze oraz czy jest skłonny przestrzegać przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów obowiązujących przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;
- 6) „przynależność państwowa” oznacza, czy przewoźnik lotniczy spełnia wymogi dotyczące takich kwestii, jak prawo własności, skuteczna kontrola oraz główne miejsce prowadzenia działalności;
- 7) „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
 - a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z artykułem 94 litera a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Republikę Mołdawii, jak i przez państwo członkowskie lub państwa członkowskie Unii Europejskiej; oraz
 - b) każdy załącznik lub każdą zmianę do niego, mające zastosowanie w danym przypadku, przyjęte zgodnie z artykułem 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu

zarówno do Republiki Mołdawii, jak i państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej;

- 8) „prawo piątej wolności” oznacza prawo lub przywilej, przyznane przez jedno państwo („państwo przyznające”) przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące”), pozwalające wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem że przewozy takie rozpoczynają się lub kończą na terytorium państwa otrzymującego;
- 9) „całkowity koszt” oznacza koszt świadczenia usług wraz z uzasadnioną opłatą z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie właściwe opłaty mające odzwierciedlać koszty ochrony środowiska, stosowane bez rozróżnienia ze względu na przynależność państwową;
- 10) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- 11) „umowa WEOL” oznacza wielostronną Umowę między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Republiką Chorwacji, Republiką Czarnogóry, Republiką Islandii, Królestwem Norwegii, Republiką Serbii i Misją Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie ⁽¹⁾ w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego;
- 12) „partnerzy w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa” oznacza Algierię, Armenię, Azerbejdżan, Białoruś, Egipt, Gruzję, Izrael, Jordanię, Liban, Libię, Republikę Mołdawii, Maroko, Okupowane Terytoria Palestyńskie, Syrię, Tunezję i Ukrainę;
- 13) „obywatel” oznacza każdą osobę fizyczną, posiadającą obywatelstwo mołdawskie w odniesieniu do strony mołdawskiej lub obywatelstwo państwa członkowskiego w odniesieniu do strony europejskiej, lub podmiot, o ile – w przypadku podmiotu prawnego – znajduje się ona przez cały czas pod skuteczną kontrolą, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, osób fizycznych posiadających obywatelstwo mołdawskie w odniesieniu do strony mołdawskiej lub osób fizycznych lub podmiotów posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego lub jednego z państw trzecich określonych w załączniku IV, w odniesieniu do strony europejskiej;

⁽¹⁾ Zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1244 z dnia 10 czerwca 1999 r.

- 14) „koncesje” oznacza:
- (i) w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich koncesje i wszelkie inne odnośne dokumenty lub certyfikaty wydane na podstawie obowiązującego prawodawstwa UE; oraz
 - (ii) w przypadku koncesji Republiki Mołdawii – certyfikaty lub zezwolenia wydane na podstawie prawodawstwa obowiązującego w Republice Mołdawii;
- 15) „Strony” oznacza, z jednej strony, Unię Europejską lub jej państwa członkowskie, lub Unię Europejską i jej państwa członkowskie, zgodnie z ich odpowiednimi uprawnieniami (strona europejska) oraz, z drugiej strony, Republikę Mołdawii (strona mołdawska);
- 16) „cena” oznacza:
- (i) „taryfy lotnicze” płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom, lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów i bagażu w ramach przewozów lotniczych oraz wszelkie warunki, zgodnie z którymi taryfy te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze; oraz
 - (ii) „stawki lotnicze” płacone za przewóz poczty i ładunku oraz warunki, zgodnie z którymi stawki te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze.
- Definicja ta obejmuje, w stosownych przypadkach, transport naziemny związany z międzynarodowym transportem lotniczym, a także warunki, jakim podlega;
- 17) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego w państwie Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności operacyjnej przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu;
- 18) „obowiązek użyteczności publicznej” oznacza każdy obowiązek nałożony na przewoźników lotniczych w celu zapewnienia na określonej trasie minimalnej liczby regularnych przewozów lotniczych, spełniających ustalone normy dotyczące ciągłości, regularności, ustalania cen i minimalnej zdolności przewozowej, których przewoźnicy lotniczy nie przyjąłby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy. Przewoźnik lotniczy może uzyskać rekompensatę od zainteresowanej Strony za wypełnianie obowiązków użyteczności publicznej;
- 19) „subwencja” oznacza wszelkiego rodzaju wsparcie finansowe przyznane przez władze, organizację regionalną lub inną organizację publiczną, tj. w przypadku gdy:
- a) praktyka organu władz państwowych, organu regionalnego lub innej organizacji publicznej obejmuje bezpośrednie przekazanie środków, na przykład w formie dotacji, pożyczek lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalne bezpośrednie przekazanie środków do przedsiębiorstwa, przejęcie zobowiązań przedsiębiorstwa, takich jak gwarancje kredytowe, doka-pitalizowanie, prawa własności, ochrona przed bankruc-twem lub ubezpieczenie;
 - b) dochód organu władz państwowych, organu regionalnego lub innej organizacji publicznej, który jest składną należny, został utracony, nie uzyskano go lub został on bezpodstawnie obniżony;
 - c) organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dostarcza towary lub usługi inne niż ogólna infrastruktura, lub zakupuje towary lub usługi; lub
 - d) organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dokonuje płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierza lub nakazuje prywatnej jednostce wykonywanie jednej lub większej liczby funkcji określonych w literach a), b) i c), które zazwyczaj zostałyby przypisane organom państwowym, a w praktyce nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez organy państwowe;
- i gdy świadczenie zostaje tym samym przyznane;
- 20) „SESAR” oznacza technologiczny komponent inicjatywy „jednolita europejska przestrzeń powietrzna”, której celem jest stworzenie w UE do 2020 r. infrastruktury kontroli ruchu lotniczego o wysokiej przepustowości, tak aby umożliwić bezpieczny i przyjazny dla środowiska rozwój transportu lotniczego;
- 21) „terytorium” oznacza, w odniesieniu do Republiki Mołdawii, obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne, pozostające pod jej zwierzchnictwem, formalnym zwierzchnictwem, ochroną lub zarządem, oraz, w odniesieniu do Unii Europejskiej, obszary lądowe (łąd stały i wyspy), wody wewnętrzne i morza terytorialne, na których zastosowanie mają Traktaty UE, na warunkach określonych w tych traktatach i we wszelkich zastępujących je aktach prawnych. Stosowanie niniejszej Umowy do portu lotniczego w Gibraltarze uważa się za niestanowiące uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zakresu zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy, oraz do utrzymania w mocy, w odniesieniu do portu lotniczego w Gibraltarze, zawieszenia stosowania środków UE w dziedzinie lotnictwa na dzień 18 września 2006 r., obowiązujących pomiędzy państwami członkowskimi, zgodnie z deklaracją ministrów w sprawie portu lotniczego w Gibraltarze uzgodnioną w Kordobie dnia 18 września 2006 r.;
- 22) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia obiektów lub świadczenia usług związanych z portem lotniczym, otoczeniem portu lotniczego, żegluga powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych z nimi usług i obiektów.

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

Artykuł 2

Przyznanie praw

1. Każda Strona przyznaje drugiej Stronie, zgodnie z załącznikiem I i załącznikiem II do niniejszej Umowy, następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Strony:

- a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
- b) prawo do postoju na jej terytorium w jakimkolwiek celu poza zabraniami na pokład lub wysadzeniem pasażerów, załadunkiem lub wyładunkiem bagażu, ładunku i/lub poczty w ramach transportu lotniczego (cele niehandlowe);
- c) w ramach eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie, prawo do postoju na jej terytorium w celu zabrania na pokład lub wysadzenia pasażerów, załadunku lub wyładunku bagażu, towarów i/lub poczty osobno lub łącznie; oraz

d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

2. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie przyznaje przewoźnikom lotniczym:

- a) Republiki Mołdawii prawa do zabierania na pokład, na terytorium któregośkolwiek państwa członkowskiego, pasażerów, bagażu, ładunku i/lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tego państwa członkowskiego;
- b) Unii Europejskiej prawa do zabierania na pokład, na terytorium Republiki Mołdawii, pasażerów, bagażu, ładunku i/lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium Republiki Mołdawii.

Artykuł 3

Udzielanie zezwoleń

Po otrzymaniu wniosków o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron właściwe władze drugiej Strony udzielają odpowiednich zezwoleń w najkrótszym przewidzianym przez procedurę terminie, pod warunkiem że:

- a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Republiki Mołdawii:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Republice Mołdawii, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję zgodnie z mającym zastosowanie prawem Republiki Mołdawii, oraz
 - Republika Mołdawii sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, oraz
 - o ile nie określono inaczej w artykule 6 (Inwestycje) niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą Republiki Mołdawii i/lub jej obywateli;

b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

- główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na terytorium państwa członkowskiego zgodnie z Traktatami UE, a przewoźnik posiada ważną koncesję, oraz
 - państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, przy czym właściwe władze są wyraźnie określone, oraz
 - o ile nie określono inaczej w artykule 6 (Inwestycje) niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich, bądź innych państw wymienionych w załączniku IV do niniejszej Umowy i/lub obywateli tych innych państw;
- c) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zwykle przez właściwe władze; oraz
- d) utrzymuje się w mocy i stosuje postanowienia artykułu 14 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykułu 15 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy.

Artykuł 4

Wzajemne uznawanie ustaleń regulacyjnych w zakresie zdolności przedsiębiorstwa lotniczego, prawa własności i kontroli

Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron właściwe władze drugiej Strony uznają wszelkiego rodzaju ustalenia w zakresie zdolności lub przynależności państwowej dokonane przez właściwe władze pierwszej ze Stron w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe władze, i nie badają dalej tych spraw, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w literach a) i b) poniżej:

- a) jeżeli po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego lub po udzieleniu takiego zezwolenia właściwe władze Strony otrzymującej mają szczególne powody do obaw, że pomimo ustaleń dokonanych przez właściwe władze drugiej Strony, w tym w kwestiach dotyczących podwójnej przynależności państwowej, warunki przewidziane w artykule 3 (Udzielanie zezwoleń) niniejszej Umowy w odniesieniu do udzielania odpowiednich upoważnień lub zezwoleń nie zostały spełnione, niezwłocznie informują o tym te władze oraz przedstawiają uzasadnione przyczyny swoich obaw. W takim wypadku każda ze Stron może zwrócić się o przeprowadzenie konsultacji, w których mogą brać udział przedstawiciele odnośnych właściwych władz, i/lub wnioskować o udzielenie dodatkowych informacji dotyczących tej sprawy, przy czym wnioski tego rodzaju należy rozpatrywać w możliwie najkrótszym terminie. Jeżeli sprawa pozostaje nierozstrzygnięta, każda ze Stron może wnieść sprawę do Wspólnego Komitetu utworzonego na podstawie artykułu 22 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy;

b) niniejszy artykuł nie obejmuje uznawania ustaleń dotyczących:

- certyfikatów lub licencji bezpieczeństwa,
- uzgodnień w dziedzinie ochrony, lub
- zakresu ubezpieczenia.

Artykuł 5

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia

1. Właściwe władze każdej ze Stron mogą odmówić udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofnąć je, zawiesić lub ograniczyć, lub w inny sposób zawiesić lub ograniczyć wykonywanie operacji przez przewoźnika lotniczego drugiej Strony, w przypadku gdy:

a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Republiki Mołdawii:

- główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w Republice Mołdawii lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji zgodnie z mającym zastosowanie prawem Republiki Mołdawii, lub
- Republika Mołdawii nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym, lub
- o ile nie określono inaczej w artykule 6 (Inwestycje) niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą Republiki Mołdawii i/lub jej obywateli;

b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

- główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się na terytorium państwa członkowskiego zgodnie z Traktatami UE lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji, lub
- państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym, lub właściwe władze nie są wyraźnie określone, lub
- o ile nie określono inaczej w artykule 6 (Inwestycje) niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich, bądź innych państw wymienionych w załączniku IV do niniejszej Umowy i/lub obywateli tych innych państw;

c) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w artykule 7 (Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych) niniejszej Umowy; lub

d) nie utrzymuje się w mocy lub nie stosuje postanowień artykułu 14 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykułu 15 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy; lub

e) jedna ze Stron dokonała ustalenia zgodnie z artykułem 8 (Otoczenie konkurencyjne) niniejszej Umowy, z którego to ustalenia wynika, że warunki w zakresie otoczenia konkurencyjnego nie są przestrzegane.

2. Prawa określone w niniejszym artykule są wykonywane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z właściwymi władzami drugiej Strony, chyba że konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań w celu zapobieżenia dalszemu nieprzestrzeganiu ustępu 1 litera c) lub d) niniejszego artykułu.

3. Żadna ze Stron nie korzysta ze swoich praw określonych w niniejszym artykule w celu odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia upoważnień lub zezwoleń którekolwiek przewoźnika lotniczego jednej ze Stron w oparciu o fakt posiadania większościowego udziału w przewoźniku lotniczym i/lub sprawowania skutecznej kontroli nad tym przewoźnikiem lotniczym przez jedną lub większą liczbę stron umowy WEOL lub ich obywateli, pod warunkiem że ta strona lub te strony umowy WEOL zapewniają traktowanie na zasadzie wzajemności oraz pod warunkiem że ta strona lub te strony stosują warunki określone w umowie WEOL.

Artykuł 6

Inwestycje

1. Niezależnie od artykułu 3 (Udzielanie zezwoleń) i artykułu 5 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy, posiadanie większościowego udziału w przewoźniku lotniczym z Republiki Mołdawii lub skuteczna kontrola nad nim przez państwa członkowskie i/lub ich obywateli są dozwolone.

2. Niezależnie od artykułu 3 (Udzielanie zezwoleń) i artykułu 5 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy, posiadanie większościowego udziału w przewoźniku lotniczym z Unii Europejskiej lub sprawowanie skutecznej kontroli nad nim przez Republikę Mołdawii i/lub jej obywateli są dozwolone na mocy uprzedniej decyzji Wspólnego Komitetu utworzonego na podstawie niniejszej Umowy zgodnie z artykułem 22 ustęp 2 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy. Decyzja ta określa warunki związane z eksploatacją uzgodnionych linii na podstawie niniejszej Umowy oraz połączeń pomiędzy państwami trzecimi i Stronami. Do tego typu decyzji nie stosuje się postanowień artykułu 22 ustęp 8 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

Artykuł 7

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Przekraczając granice terytorium jednej ze Stron lub podczas pobytu na jej terytorium przewoźnicy lotniczy drugiej Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych, mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium statków powietrznych wykonujących przewozy lotnicze oraz opuszczania przez nie tego terytorium, lub mających zastosowanie w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych i żeglugi powietrznej.

2. Przekraczając granice terytorium jednej ze Stron lub podczas pobytu na jej terytorium pasażerowie, załoga lub ładunek przewoźnika lotniczego drugiej Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych, mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium pasażerów, załogi lub ładunku znajdujących się pokładzie statku powietrznego oraz opuszczania przez nich jej terytorium (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, imigracyjnych, paszportowych, celnych i kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisów pocztowych), lub wymogi te są spełniane w ich imieniu.

Artykuł 8

Otoczenie konkurencyjne

1. Strony potwierdzają, że ich wspólnym celem jest stworzenie uczciwego i konkurencyjnego otoczenia dla wykonywania przewozów lotniczych. Strony uznają, że przewoźnicy lotniczy stosują uczciwe i zgodne z zasadami konkurencji praktyki najczęściej wtedy, gdy działają w warunkach w pełni rynkowych i nie są subwencjonowani.

2. W zakresie stosowania niniejszej Umowy i bez uszczerbku dla jakichkolwiek postanowień szczególnych w niej zawartych, zakazana jest wszelka dyskryminacja ze względu na przynależność państwową.

3. Pomoc państwa, która zakłóca konkurencję lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub niektórym produktom bądź usługom lotniczym, jest niezgodna z właściwym funkcjonowaniem niniejszej Umowy w zakresie, w jakim może mieć wpływ na handel pomiędzy Stronami w sektorze lotnictwa.

4. Wszelkie praktyki sprzeczne z niniejszym artykułem ocenia się na podstawie kryteriów wynikających ze stosowania reguł konkurencji mających zastosowanie w Unii Europejskiej, w szczególności z artykułu 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz instrumentów interpretacyjnych przyjętych przez instytucje Unii Europejskiej.

5. Jeżeli jedna ze Stron stwierdza, że warunki istniejące na terytorium drugiej Strony, w szczególności wynikające z subwencji, mogłyby mieć niekorzystny wpływ na uczciwe i równe warunki dla konkurowania jej przewoźników lotniczych, Strona ta może przedstawić swoje uwagi drugiej Stronie. Strona ta może ponadto wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu zgodnie z artykułem 22 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy. Konsultacje rozpoczynają się w terminie 30 dni od dnia otrzymania takiego wniosku. Nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie trzydziestu (30) dni od dnia rozpoczęcia konsultacji stanowi dla Strony, która wystąpiła z wnioskiem o konsultacje, podstawę do podjęcia działań zmierzających do odmowy udzielenia, wstrzymania, cofnięcia, zawieszenia lub obwarowania stosownymi warunkami zezwoleń dla danego przewoźnika lotniczego lub danych przewoźników lotniczych, zgodnie z artykułem 5 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy.

6. Działania, o których mowa w ustępie 5 niniejszego artykułu, muszą być odpowiednie, proporcjonalne i ograniczone do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania. Działania takie podejmowane są wyłącznie w odniesieniu do przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych odnoszących korzyści z subwencji lub warunków, o których mowa w niniejszym

artykule, i pozostają bez uszczerbku dla prawa każdej ze Stron do podjęcia działań zgodnie z artykułem 24 (Środki ochronne) niniejszej Umowy.

7. Każda ze Stron, po przekazaniu powiadomienia drugiej Stronie, może zwrócić się do odpowiednich jednostek rządowych na terytorium drugiej Strony, w tym do jednostek na szczeblu centralnym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia spraw związanych z niniejszym artykułem.

8. Postanowienia niniejszego artykułu stosuje się bez uszczerbku dla przepisów ustawowych i wykonawczych Stron w odniesieniu do obowiązków użyteczności publicznej na terytorium Stron.

Artykuł 9

Możliwości handlowe

Prowadzenie działalności gospodarczej

1. Strony zgadzają się, że przeszkody w prowadzeniu działalności gospodarczej przez operatorów komercyjnych utrudniłyby uzyskanie korzyści wynikających z niniejszej Umowy. Strony zgadzają się zatem zaangażować w proces skutecznego i wzajemnego usuwania przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej przez operatorów komercyjnych obu Stron, w przypadku gdy przeszkody te mogłyby utrudnić działalność handlową, powodować zakłócenie konkurencji lub uniemożliwić zapewnienie równych warunków działalności.

2. Wspólny Komitet ustanowiony zgodnie z artykułem 22 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy rozwija współpracę dotyczącą prowadzenia działalności gospodarczej i możliwości handlowych, monitoruje postępy w skutecznym usuwaniu przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej operatorów komercyjnych oraz regularnie dokonuje przeglądu rozwoju sytuacji, w tym – w razie konieczności – w obszarze zmian legislacyjnych i regulacyjnych. Zgodnie z artykułem 22 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy Strona może wnieść o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia jakiegokolwiek kwestii związanej ze stosowaniem niniejszego artykułu.

Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

3. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo do otwierania biur na terytorium drugiej Strony w celu promocji i sprzedaży usług w zakresie transportu lotniczego i prowadzenia związanych z tym działań, w tym prawo do sprzedawania i wystawiania jakiegokolwiek biletów i/lub lotniczych listów przewozowych, zarówno swoich własnych jak również biletów i/lub lotniczych listów przewozowych każdego innego przewoźnika.

4. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są upoważnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Strony kadry kierowniczej, pracowników sprzedaży, personelu technicznego i operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do udzielania wsparcia przy świadczeniu usług transportu lotniczego. Zapotrzebowanie na wyżej wymieniony personel, stosownie do wyboru dokonanego przez przewoźników lotniczych, może zostać wypełnione poprzez zaangażowanie własnego personelu lub korzystanie z usług jakiegokolwiek innej organizacji, przedsiębiorstwa lub przewoźnika lotniczego działających

na terytorium drugiej Strony i posiadających zezwolenie na świadczenie takich usług na terytorium tej Strony. Każda ze Stron w stosownych przypadkach ułatwia i przyspiesza wydawanie pozwoleń na pracę personelowi zatrudnionemu w biurach zgodnie z niniejszym ustępem, w tym personelowi wykonującemu określone zadania tymczasowe przez okres nieprzekraczający dziewięćdziesięciu (90) dni, z zastrzeżeniem odpowiednich obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych.

Obsługa naziemna

5. a) Bez uszczerbku dla litery b) poniżej, każdy przewoźnik lotniczy w związku z obsługą naziemną na terytorium drugiej Strony posiada:

(i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna”), lub, według własnego uznania;

(ii) prawo wyboru dostawców świadczących kompleksowe lub częściowe usługi obsługi naziemnej spośród konkurujących podmiotów, jeżeli dostawców takich dopuszczono na rynek na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych każdej ze Stron i gdy dostawcy tacy są obecni na rynku;

b) prawa określone w literze a) podpunkty (i) oraz (ii) w odniesieniu do następujących kategorii usług obsługi naziemnej: przeładunek bagażu, obsługa płytowa, zaopatrzenie w paliwo i smary, obsługa towarów i poczty w zakresie obsługi fizycznej towarów i poczty pomiędzy terminalem lotniczym a statkiem powietrznym, mogą podlegać ograniczeniom zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi mającymi zastosowanie na terytorium drugiej Strony. W przypadku gdy ograniczenia takie uniemożliwiają własną obsługę naziemną i kiedy nie istnieje skuteczna konkurencja pomiędzy dostawcami usług obsługi naziemnej, wszystkie tego rodzaju usługi udostępnia się na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkim przewoźnikom lotniczym.

Obsługa naziemna dla stron trzecich

6. Każde przedsiębiorstwo obsługi naziemnej, niezależnie do tego, czy jest to przewoźnik lotniczy czy nie, ma prawo – w odniesieniu do obsługi naziemnej na terytorium drugiej Strony – do świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz przedsiębiorstw lotniczych operujących w tym samym porcie lotniczym, jeżeli posiada odpowiednie zezwolenie i jest to zgodne z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi.

Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów

7. Każdy przewoźnik lotniczy każdej ze Stron może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych i związanych z nimi usług na terytorium drugiej Strony bezpośrednio i/lub, według własnego uznania, poprzez agentów sprzedaży, innych pośredników wyznaczonych przez przewoźnika lotniczego, poprzez innego przewoźnika lotniczego lub przez internet. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo sprzedaży takich usług transportu lotniczego, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych walutach wymienialnych zgodnie z miejscowym prawem dewizowym.

8. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo dokonać wymiany na waluty wymienialne i przelewu, na żądanie, uzyskanych na miejscu dochodów z terytorium drugiej Strony na swoje własne terytorium oraz – z wyjątkiem przypadków, gdy jest to niezgodne z ogólnie stosowanymi przepisami ustawowymi lub wykonawczymi – do wybranego przez siebie kraju lub krajów. Zezwala się na wykonywanie takich operacji wymiany i przelewów niezwłocznie, bez ograniczeń lub opodatkowania, po kursie wymiany stosowanym do bieżących transakcji i przelewów w dniu, w którym przewoźnik składa polecenie przelewu.

9. Przewoźnikom lotniczym każdej ze Stron zezwala się na pokrywanie w walucie miejscowej wydatków poniesionych na miejscu na terytorium drugiej Strony, w tym zakupów paliwa. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą, według własnego uznania, pokrywać takie wydatki dokonywane na terytorium drugiej Strony w walutach wymienialnych zgodnie z miejscowym prawem dewizowym.

Porozumienia o współpracy

10. Przy wykonywaniu lub oferowaniu usług na podstawie niniejszej Umowy, każdy przewoźnik lotniczy jednej ze Stron może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii z:

a) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi Stron; oraz

b) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz

c) dowolnym dostawcą usług transportu naziemnego (lądowego lub morskiego);

pod warunkiem że:

(i) przewoźnik wykonujący przewóz posiada odpowiednie prawa przewozowe;

(ii) przewoźnicy marketingowi posiadają odpowiednie zezwolenie na obsługę danej trasy; oraz

(iii) porozumienia spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji stosowane zazwyczaj w przypadku takich porozumień. Przy sprzedaży usług przewozu pasażerskiego obejmujących dzielenie oznaczeń linii, nabywcę informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie nie później niż przed wejściem na pokład, o tym, który z przewoźników obsługuje dany odcinek przewozu.

11. a) W odniesieniu do przewozów pasażerskich przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie na podstawie tego, że takie usługi transportu naziemnego są oferowane przez przewoźnika lotniczego pod jego własną nazwą. Przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego mają swobodę w podejmowaniu decyzji dotyczących zawierania porozumień o współpracy. Przy podejmowaniu decyzji w sprawie jakiegokolwiek porozumienia przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego mogą brać pod uwagę między innymi interesy konsumentów oraz ograniczenia techniczne, ekonomiczne oraz związane z powierzchnią i zdolnością przewozową;

b) ponadto, niezależnie od jakichkolwiek innych postanowień niniejszej Umowy, zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług przewozów towarowych obu Stron na wykorzystywanie w związku z przewozami lotniczymi wszelkich środków transportu naziemnego w celu przewozu ładunku do lub z dowolnego punktu na terytoriach Republiki Mołdawii i Unii Europejskiej, lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich portów lotniczych wyposażonych w infrastrukturę celną, włącznie z – w stosownych przypadkach – prawem do przewozu ładunku pod zamknięciem celnym zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Procedura celna i infrastruktura celna w porcie lotniczym są dostępne dla takiego ładunku, niezależnie od tego, czy przewożony jest drogą naziemną czy powietrzną. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu naziemnego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawarcie porozumień z innym przewoźnikiem transportu naziemnego, w tym transportu naziemnego wykonywanego przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczych przewozów towarowych. Takie usługi intermodalnych przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną łączną cenę obejmującą połączony transport powietrzny i naziemny, pod warunkiem że spedytorzy są właściwie poinformowani o warunkach takiego przewozu.

Leasing

12. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni do obsługi uzgodnionych linii przy użyciu statków powietrznych i załóg wziętych w leasing od dowolnego przewoźnika lotniczego, w tym przewoźnika z państw trzecich, pod warunkiem że wszyscy uczestnicy takich porozumień spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Strony w odniesieniu do takich porozumień.

- a) żadna ze Stron nie może wymagać od przewoźników lotniczych, którzy oddają w leasing swoje urządzenia, by posiadali oni prawa przewozowe zgodnie z niniejszą Umową;
- b) w celu wykonywania praw przewidzianych w niniejszej Umowie branie w leasing przez przewoźnika lotniczego Republiki Mołdawii statku powietrznego wraz z załogą, należącego do przewoźnika lotniczego państwa trzeciego, lub branie w leasing przez przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej statku powietrznego wraz z załogą, należącego do przewoźnika lotniczego państwa trzeciego niewymienionego w załączniku IV do niniejszej Umowy, ma miejsce w wyjątkowych przypadkach lub dla zaspokojenia przejściowych potrzeb. Leasing tego rodzaju przedkłada się do wcześniejszego zatwierdzenia przez władze wydające koncesję przewoźnikowi biorącemu w leasing oraz do właściwej władzy drugiej Strony.

Franczyza / Oznaczenie marką

13. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni do zawierania porozumień dotyczących franczyzy lub oznaczania marką z przedsiębiorstwami, w tym z przewoźnikami lotniczymi, drugiej Strony lub państw trzecich, pod warunkiem że przewoźnicy ci posiadają odpowiednie zezwolenie i spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi

stosowanymi zazwyczaj przez Strony w odniesieniu do takich porozumień, zwłaszcza tych zawierających wymóg ujawnienia tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz.

Artykuł 10

Oplaty celne i opodatkowanie

1. Przy przekraczaniu granicy terytorium jednej ze Stron statki powietrzne eksploatowane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, a także ich normalne wyposażenie, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, urządzenia naziemne, części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (obejmujące między innymi produkty takie, jak żywność, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż lub do wykorzystania przez pasażerów podczas lotu), jak również inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego wykorzystywanego w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, zgodnie z odpowiednim mającym zastosowanie prawodawstwem, z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków od majątku i od kapitału, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które są: a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne, lub przez Unię Europejską; oraz b) nie są związane z kosztami świadczonych usług, pod warunkiem że takie urządzenia i zapasy pozostają na pokładzie statku powietrznego.

2. Z podatków, cel, opłat i należności, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych z kosztami świadczonych usług, są również zwolnione na zasadzie wzajemności, zgodnie z odpowiednim mającym zastosowanie prawodawstwem:

- a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;
- b) urządzenia naziemne i części zamienne (w tym silniki) wwieszone na terytorium jednej ze Stron w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika drugiej Strony używane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego;
- c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;
- d) materiały drukowane, określone przez ustawodawstwo celne każdej ze Stron, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład w celu wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli materiały te mają zostać użyte w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium; oraz

e) urządzenia do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony, przeznaczone do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

3. Niezależnie od jakiegokolwiek innego postanowienia stanowiącego inaczej, żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia którejkolwiek ze Stron nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego operującego między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium.

4. Urządzenia i zapasy, o których mowa w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu, mogą na żądanie zostać objęte nadzorem lub kontrolą właściwych władz, jak również zakazem ich przekazywania bez uiszczenia stosownych opłat celnych i podatków.

5. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają także zastosowanie, w przypadku gdy przewoźnicy lotniczy jednej ze Stron zawarli z innym przewoźnikiem lotniczym, który również korzysta z takich zwolnień udzielonych przez drugą Stronę, umowę w celu użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej Strony przedmiotów wyszczególnionych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu.

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza prawa żadnej ze Stron do nakładania podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane pasażerom w innych celach niż do zużycia na pokładzie podczas odcinka lotu między dwoma punktami położonymi na ich terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

7. Bagaże i ładunek przewożone w bezpośrednim transzycie przez terytorium jednej ze Stron są zwolnione z podatków, opłat celnych oraz innych podobnych opłat i należności, które nie są związane z kosztami świadczonej usługi.

8. Normalne wyposażenie statków powietrznych oraz materiały i zapasy przechowywane zazwyczaj na pokładzie statku powietrznego przewoźnika lotniczego jednej ze Stron mogą być wyładowywane na terytorium drugiej Strony jedynie za zgodą władz celnych tego terytorium. W takim przypadku mogą one zostać poddane nadzorowi wspomnianych władz do czasu ich ponownego wywozu lub zbycia w inny sposób, zgodnie z przepisami celnymi.

9. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na podatek VAT, z wyjątkiem podatku obrotowego od towarów importowanych. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na postanowienia jakiegokolwiek konwencji zawartej między państwem członkowskim a Republiką Mołdawii w celu unikania podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału, która może obowiązywać w danym czasie.

Artykuł 11

Opłaty od użytkownika za korzystanie z portów lotniczych oraz urządzeń i usług lotniczych

1. Każda ze Stron zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych

drugiej Strony z tytułu korzystania z urządzeń i usług żeglugi powietrznej, kontroli ruchu lotniczego, portu lotniczego, ochrony lotnictwa oraz innych powiązanych urządzeń i usług, były sprawiedliwe, uzasadnione, niedyskryminacyjne i równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Bez uszczerbku dla artykułu 16 ustęp 1 (Zarządzanie ruchem lotniczym), opłaty te mogą odzwierciedlać całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urządzeń i usług portu lotniczego oraz ochrony lotnictwa w tym porcie lotniczym lub w ramach systemu tego portu lotniczego, ale nie przekraczają tych kosztów. Opłaty takie mogą uwzględniać uzasadniony dochód z aktywów po odliczeniu amortyzacji. Urządzenia i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób efektywny i ekonomiczny. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych w momencie ustalania tych opłat jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

2. Każda ze Stron może zażądać konsultacji między właściwymi władzami lub podmiotami nakładającymi opłaty na jej terytorium a przewoźnikami lotniczymi korzystającymi z usług i urządzeń i/lub organami ich reprezentującymi, oraz zapewnia, aby właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty oraz przewoźnicy lotniczy lub organy ich reprezentujące dokonywały wymiany informacji niezbędnych do dokonania szczegółowego przeglądu zasadności opłat zgodnie z zasadami określonymi w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu. Każda ze Stron zapewnia, aby właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty informowały użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian opłat od użytkownika, tak aby umożliwić tym władzom rozważenie opinii wyrażonych przez użytkowników przed dokonaniem tych zmian.

3. Żadna ze Stron nie może zostać uznana za naruszającą postanowienie niniejszego artykułu w ramach procedur rozstrzygania sporów przewidzianych w artykule 23 (Rozstrzyganie sporów i arbitraż) niniejszej Umowy, chyba że:

- a) nie dokona w rozsądnym terminie przeglądu opłaty bądź praktyki będącej przedmiotem skargi drugiej Strony; lub
- b) po przeprowadzeniu takiego przeglądu nie podejmie wszystkich działań będących w jej mocy w celu zaradzenia skutkom wszelkiego rodzaju opłat bądź praktyk, które są niezgodne z postanowieniami niniejszego artykułu.

Artykuł 12

Ustalanie cen

1. Strony zezwalają na swobodne ustalanie cen przez przewoźników lotniczych w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.

2. Strony nie nakładają wymogu zgłaszania cen ani przekazywania ich do wiadomości.

3. Właściwe władze mogą prowadzić dyskusje w celu omówienia spraw, takich jak między innymi ewentualne niesprawiedliwe, nieuzasadnione, dyskryminujące lub subwencjonowane ceny.

Artykuł 13

Dane statystyczne

1. Każda ze Stron udostępnia drugiej Stronie dane statystyczne wymagane zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz, na żądanie, inne dostępne informacje statystyczne, jakie mogą być w uzasadnionych przypadkach niezbędne przy dokonywaniu przeglądu wykonywania przewozów lotniczych.

2. Strony współpracują ze sobą w ramach Wspólnego Komitetu powołanego na mocy artykułu 22 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju przewozów lotniczych objętych zakresem niniejszej Umowy.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE UREGULOWAŃ PRAWNYCH

Artykuł 14

Bezpieczeństwo lotnictwa

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z przepisami prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa wyszczególnionego w części C załącznika III do niniejszej Umowy, na warunkach określonych poniżej.

2. Strony współpracują w celu zapewnienia wdrożenia przez Republikę Mołdawii prawodawstwa, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu. W tym celu Republika Mołdawii zaangażuje się w prace Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w charakterze obserwatora, począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy.

a) Stopniowe przejście Republiki Mołdawii do etapu pełnego stosowania prawodawstwa, o którym mowa w części C załącznika III do niniejszej Umowy, podlegać będzie ocenom. Oceny te będą przeprowadzane przez Unię Europejską we współpracy z Republiką Mołdawii. Z chwilą upewnienia się przez Republikę Mołdawii, że prawodawstwo, o którym mowa w części C załącznika III do niniejszej Umowy, zostało w pełni wdrożone, informuje one Unię Europejską o potrzebie przeprowadzenia oceny.

b) Z chwilą pełnego wdrożenia przez Republikę Mołdawii prawodawstwa, o którym mowa w części C załącznika III do niniejszej Umowy, Wspólny Komitet ustanowiony na mocy artykułu 22 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy określa dokładny status oraz warunki uczestnictwa Republiki Mołdawii w Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, wykraczającego poza status obserwatora, o którym mowa powyżej.

3. Strony zapewniają, aby statki powietrzne zarejestrowane w jednej ze Stron, podejrzewane o nieprzestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych na mocy Konwencji, lądujące w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego na terytorium drugiej Strony, podlegały inspekcjom rampowym przeprowadzanym przez właściwe władze drugiej Strony na pokładzie i wokół statku powietrznego w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego oraz załogi, jak i widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.

4. Właściwe władze każdej ze Stron mogą w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o konsultacje na temat norm bezpieczeństwa stosowanych przez drugą Stronę.

5. Właściwe władze każdej ze Stron podejmują wszelkie niezbędne i natychmiastowe środki w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny, produkt lub eksploatacja statku powietrznego mogą:

a) nie spełniać minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji lub prawodawstwa wyszczególnionego w części C załącznika III do niniejszej Umowy, w zależności od przypadku;

b) dawać powody do poważnych obaw, na podstawie kontroli, o której mowa w ustępie 3 niniejszego artykułu, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełnia minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji lub prawodawstwa wyszczególnionego w części C załącznika III do niniejszej Umowy, w zależności od przypadku; lub

c) dawać powody do poważnych obaw, że minimalne normy ustanowione na podstawie Konwencji lub prawodawstwa wyszczególnionego w części C załącznika III do niniejszej Umowy nie są utrzymywane w mocy lub prawidłowo stosowane, w zależności od przypadku.

6. W przypadku gdy właściwe władze jednej ze Stron podejmują działania zgodnie z ustępem 5 niniejszego artykułu, niezwłocznie informują o tym właściwe władze drugiej Strony, podając powody podjętych działań.

7. W przypadku gdy nie zaprzestano stosowania środków podjętych zgodnie z ustępem 5 niniejszego artykułu, mimo że ustały przesłanki do ich podjęcia, każda ze Stron może odwołać się w tej sprawie do Wspólnego Komitetu.

Artykuł 15

Ochrona lotnictwa

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z przepisami prawodawstwa Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony lotnictwa wyszczególnionymi w części D załącznika III do niniejszej Umowy, na warunkach określonych poniżej.

2. Republika Mołdawii może podlegać kontroli Komisji Europejskiej zgodnie z odpowiednim prawodawstwem Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony lotnictwa, o którym mowa w załączniku III do niniejszej Umowy. Strony ustanawiają mechanizm niezbędny do wymiany informacji na temat wyników kontroli w zakresie ochrony lotnictwa.

3. W związku z tym, że zapewnienie bezpieczeństwa cywilnym statkom powietrznym, ich pasażerom i załodze jest podstawowym warunkiem wstępnym wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania w celu zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień Konwencji, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej

w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r., oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, podpisanej w Montrealu dnia 1 marca 1991 r., w zakresie w jakim obie Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, do których przystąpiły obie Strony.

4. Na żądanie Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych i urządzeń żeglugi powietrznej, a także wszelkim innym zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego.

5. Strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie z normami dotyczącymi ochrony lotnictwa oraz, na ile Strony je stosują, z zaleconymi zasadami postępowania ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i oznaczonymi jako załączniki do Konwencji, w zakresie, w jakim tego rodzaju przepisy dotyczące ochrony mają zastosowanie do Stron. Obie Strony nakładają na użytkowników statków powietrznych zarejestrowanych u nich, użytkowników, których główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania znajduje się na ich terytorium, oraz na zarządzających portami lotniczymi znajdującymi się na ich terytorium, wymóg działania zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

6. Każda ze Stron zapewnia podjęcie na swoim terytorium skutecznych środków mających na celu ochronę lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, w tym między innymi prowadzenie kontroli pasażerów i ich bagażu podręcznego, kontroli bagażu rejestrowanego oraz kontroli ładunku i poczty przed wejściem pasażerów na pokład lub przed załadunkiem statku powietrznego, a także prowadzenie kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia lotu i zaopatrzenia portu lotniczego oraz kontroli dostępu do części lotniczej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska. Środki te dostosowuje się w celu uwzględnienia zwiększonego zagrożenia. Każda ze Stron wyraża zgodę na to, aby jej przewoźnicy lotniczy mogli być objęci wymogiem przestrzegania przepisów dotyczących ochrony lotnictwa, o których mowa w ustępie 5 niniejszego artykułu, wymaganych przez drugą Stronę przy przekraczaniu granicy jej terytorium lub podczas pobytu na nim.

7. Ponadto każda ze Stron pozytywnie rozpatruje wszelkie wnioski drugiej Strony o zastosowanie uzasadnionych specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia. Z wyjątkiem sytuacji, gdy nie jest to racjonalnie możliwe w nagłych wypadkach, każda ze Stron poinformuje z wyprzedzeniem drugą Stronę o wszelkich specjalnych środkach w zakresie ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć istotny wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego świadczone na podstawie niniejszej Umowy. Każda ze Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia tego rodzaju środków ochrony, zgodnie z artykułem 22 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

8. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym lub innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, urządzeń portów lotniczych lub żeglugi powietrznej, Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego aktu lub groźby zaistnienia aktu.

9. Każda ze Stron podejmuje wszelkie środki, które uzna za możliwe do wykonania, w celu zapewnienia, aby statek powietrzny, który był przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych bezprawnych aktów ingerencji, znajdujący się na powierzchni ziemi na jej terytorium, został zatrzymany na powierzchni ziemi, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Tam, gdzie jest to możliwe, wspomniane środki podejmuje się na podstawie wzajemnych konsultacji.

10. Jeżeli jedna ze Stron ma uzasadnione powody, by sądzić, że druga Strona odstąpiła od postanowień niniejszego artykułu dotyczących ochrony lotnictwa, Strona ta składa wniosek o natychmiastowe przeprowadzenie konsultacji z udziałem drugiej Strony.

11. Bez uszczerbku dla artykułu 5 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy, nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od dnia złożenia wspomnianego wniosku stanowi podstawę do wstrzymania, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia stosownych warunków na zezwolenie eksploatacyjne jednego lub większej liczby przewoźników lotniczych tej drugiej Strony.

12. W przypadku nagłego i nadzwyczajnego zagrożenia Strona może podjąć działania tymczasowe przed upływem terminu piętnastu (15) dni.

13. Jakiegokolwiek działanie podjęte zgodnie z ustępem 11 niniejszego artykułu powinno zostać zakończone po spełnieniu przez drugą Stronę wszystkich postanowień niniejszego artykułu.

Artykuł 16

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z przepisami prawodawstwa wyszczególnionymi w części B załącznika III do niniejszej Umowy, na warunkach określonych poniżej.

2. Strony współpracują w zakresie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej na Republikę Mołdawii, co pozwoli poprawić obecne normy bezpieczeństwa i całkowitą wydajność operacji w ruchu lotniczym w Europie, a także zoptymalizować zdolności kontroli ruchu lotniczego, zminimalizować opóźnienia i zwiększyć efektywność środowiskową. W tym celu Republika Mołdawii zaangażuje się w prace Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej w charakterze obserwatora, poczynwszy od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy. Wspólny Komitet jest odpowiedzialny za monitorowanie i ułatwianie współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym.

3. Mając na względzie uproszczenie stosowania prawodawstwa dotyczącego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej na swoich terytoriach:

a) Republika Mołdawii podejmuje niezbędne działania w celu przystosowania swoich struktur instytucjonalnych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez zapewnienie przynajmniej funkcjonalnej niezależności krajowych organów nadzorczych od dostawców usług żeglugi powietrznej; oraz

b) Unia Europejska włącza Republikę Mołdawii do odnośnych inicjatyw operacyjnych dotyczących usług żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez włączanie na wczesnym etapie działań podejmowanych przez Republikę Mołdawii w tworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, lub poprzez odpowiednią koordynację SESAR.

Artykuł 17

Środowisko

1. Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu polityki w dziedzinie lotnictwa. Strony potwierdzają, że do zminimalizowania wpływu lotnictwa cywilnego na środowisko niezbędne jest podjęcie efektywnych działań na szczeblu ogólnosiwiatowym, regionalnym, krajowym i/lub lokalnym.

2. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z prawodawstwem w dziedzinie transportu lotniczego, wyszczególnionym w części E załącznika III do niniejszej Umowy.

3. Strony uznają znaczenie współpracy oraz, w ramach wielostronnych dyskusji, rozważenia wpływu lotnictwa na środowisko, a także zapewnienia pełnej zgodności wszelkich środków łagodzących z celami niniejszej Umowy.

4. Żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie można interpretować jako ograniczenia uprawnień właściwych władz którejkolwiek ze Stron do podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zapobiegania skutkom, jakie transport lotniczy wywiera na środowisko, lub podejmowania innych kroków w związku z tym problemem, pod warunkiem że działania takie są całkowicie zgodne z ich prawami i zobowiązaniami w ramach prawa międzynarodowego oraz że stosuje się je bez względu na przynależność państwową.

Artykuł 18

Ochrona konsumentów

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z prawodawstwem w dziedzinie transportu lotniczego, wyszczególnionym w części G załącznika III do niniejszej Umowy.

Artykuł 19

Komputerowe systemy rezerwacji

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie

z prawodawstwem w dziedzinie transportu lotniczego, wyszczególnionym w części H załącznika III do niniejszej Umowy.

Artykuł 20

Aspekty społeczne

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z prawodawstwem w dziedzinie transportu lotniczego, wyszczególnionym w części F załącznika III do niniejszej Umowy.

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

Artykuł 21

Interpretacja i wykonanie

1. Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy i powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.

2. Każda ze Stron jest odpowiedzialna na swoim terytorium za właściwe wykonanie niniejszej Umowy oraz, w szczególności, rozporządzeń i dyrektyw dotyczących transportu lotniczego wymienionych w załączniku III do niniejszej Umowy.

3. Każda ze Stron przekazuje drugiej Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela pomocy w przypadku dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń postanowień niniejszej Umowy, prowadzonych przez drugą Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień przewidzianych w niniejszej Umowie.

4. W każdym przypadku, gdy Strony działają w ramach uprawnień nadanych im na mocy niniejszej Umowy w sprawach, które mają istotne znaczenie dla drugiej Strony i które dotyczą władz lub przedsiębiorstw drugiej Strony, właściwe władze drugiej Strony otrzymują pełne informacje i mają możliwość wyrażenia opinii zanim zostanie podjęta ostateczna decyzja.

5. W zakresie, w jakim postanowienia niniejszej Umowy oraz przepisy aktów prawnych wyszczególnionych w załączniku III do niniejszej Umowy są co do istoty tożsame z odpowiednimi zasadami Traktatów UE, a także z aktami przyjętymi na mocy Traktatów UE, postanowienia te i przepisy interpretuje się, w zakresie ich wykonania i stosowania, zgodnie z odpowiednimi orzeczeniami i decyzjami Trybunału Sprawiedliwości oraz Komisji Europejskiej.

Artykuł 22

Wspólny Komitet

1. Niniejszym ustanawia się Wspólny Komitet składający się z przedstawicieli Stron (zwany dalej „Wspólnym Komitetem”), który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą Umową i zapewnia jej właściwe wykonanie. W tym celu Wspólny Komitet formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach wyrażnie przewidzianych w niniejszej Umowie.

2. Decyzje Wspólnego Komitetu są przyjmowane jednomyślnie i są wiążące dla Stron. Strony wprowadzają je w życie zgodnie z własnymi zasadami.

3. Wspólny Komitet przyjmuje w drodze decyzji swój regulamin wewnętrzny.
4. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb. Każda ze Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia.
5. Strona może również wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu dążenia do rozwiązania wszelkich kwestii związanych z interpretacją lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie rozpoczyna się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa miesiące od dnia otrzymania wniosku, chyba że Strony uzgodniły inaczej.
6. W celu właściwego wykonywania niniejszej Umowy Strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej ze Stron przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu.
7. Jeżeli według jednej ze Stron decyzja Wspólnego Komitetu nie jest właściwie wykonywana przez drugą Stronę, może ona wystąpić z wnioskiem o omówienie tej kwestii przez Wspólny Komitet. Jeżeli Wspólny Komitet nie zdoła rozwiązać kwestii w ciągu dwóch miesięcy od dnia wniesienia sprawy, Strona występująca z wnioskiem może podjąć odpowiednie środki zabezpieczające na mocy artykułu 24 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.
8. Bez uszczerbku dla ustępu 2 niniejszego artykułu, jeżeli Wspólny Komitet nie podejmie decyzji dotyczącej przekazanej mu sprawy w ciągu sześciu miesięcy od dnia jej wniesienia, Strony mogą podjąć odpowiednie tymczasowe środki zabezpieczające na mocy artykułu 24 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.
9. Zgodnie z artykułem 6 (Inwestycje) niniejszej Umowy Wspólny Komitet rozpatruje kwestie związane z dwustronnymi inwestycjami dotyczącymi udziałów większościowych lub ze zmianami w zakresie skutecznej kontroli nad przewoźnikami lotniczymi Stron.
10. Zgodnie z artykułem 14 (Bezpieczeństwo lotnictwa) niniejszej Umowy Wspólny Komitet monitoruje proces wykreślenia z rejestru zarejestrowanych w Republice Mołdawii w dniu jej podpisania statków powietrznych, które nie spełniają międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych zgodnie z Konwencją. Wspólny Komitet monitoruje także proces stopniowego wycofywania w okresie przejściowym, opisanym w załączniku II do niniejszej Umowy, statków powietrznych zarejestrowanych w dniu podpisania niniejszej Umowy w Republice Mołdawii i używanych przez operatorów pod nadzorem regulacyjnym Republiki Mołdawii, które nie posiadają certyfikatu typu wydanego zgodnie z odpowiednim prawodawstwem UE, wyszczególnionym w części C załącznika III do niniejszej Umowy, w celu uzgodnienia stopniowego obniżania liczby statków powietrznych, o których mowa w ustępie 7 załącznika II do niniejszej Umowy.
11. Wspólny Komitet rozwija także współpracę poprzez:
 - a) ocenę warunków rynkowych mających wpływ na przewozy lotnicze objęte zakresem niniejszej Umowy;
 - b) podejmowanie i w miarę możliwości skuteczne rozwiązywanie problemów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, które mogą między innymi utrudnić dostęp do rynku i sprawne świadczenie usług objętych zakresem niniejszej Umowy, jako środek służący do zapewnienia równych warunków działalności, osiągnięcia konwergencji regulacyjnej oraz zmniejszenia obciążeń regulacyjnych operatorów komercyjnych;
 - c) wspieranie wymiany ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i zmian w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym w dziedzinach ochrony lotnictwa, bezpieczeństwa, środowiska, infrastruktury lotniczej (włączając w to przydziały czasu na start lub lądowanie), otoczenia konkurencyjnego oraz ochrony konsumentów;
 - d) stałe badanie społecznych skutków niniejszej Umowy, zwłaszcza w dziedzinie zatrudnienia, a także opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uznania zgłoszonych obaw za zasadne;
 - e) rozpatrywanie potencjalnych obszarów dalszych prac nad rozwojem niniejszej Umowy, w tym zaleceń dotyczących zmian niniejszej Umowy;
 - f) uzgadnianie, na zasadzie porozumienia, wniosków, koncepcji lub dokumentów o charakterze proceduralnym, związanych bezpośrednio z funkcjonowaniem niniejszej Umowy;
 - g) uwzględnianie i rozwijanie pomocy technicznej w obszarach wchodzących w zakres niniejszej Umowy; oraz
 - h) wspieranie współpracy na stosownych forach międzynarodowych.

Artykuł 23

Rozstrzyganie sporów i arbitraż

1. W przypadku zaistnienia między Stronami jakiegokolwiek sporu dotyczącego interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy Strony w pierwszej kolejności podejmują starania zmierzające do rozstrzygnięcia tego sporu w drodze formalnych konsultacji w ramach Wspólnego Komitetu zgodnie z artykułem 22 ustęp 5 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.
2. Każda ze Stron może przekazać jakikolwiek spór dotyczący stosowania lub interpretacji niniejszej Umowy, którego nie udało się rozstrzygnąć zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, do trybunału arbitrażowego złożonego z trzech arbitrów, zgodnie z procedurą określoną poniżej:
 - a) każda ze Stron wyznacza jednego arbitra w terminie sześćdziesięciu (60) dni od dnia otrzymania drogą dyplomatyczną notyfikacji w sprawie wniosku o arbitraż przez trybunał arbitrażowy, przesłanej przez drugą Stronę; trzeci arbiter powinien zostać wyznaczony przez dwóch pozostałych arbitrów w terminie kolejnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli jedna ze Stron nie wyznaczyła arbitra w określonym terminie lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony w określonym terminie, każda ze Stron może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od przypadku;

- b) trzeci arbiter, wyznaczony zgodnie z warunkami określonymi w literze a) powyżej, powinien być obywatelem państwa trzeciego, oraz sprawuje on funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;
- c) trybunał arbitrażowy wspólnie ustala swój regulamin wewnętrzny; oraz
- d) z zastrzeżeniem ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego, wstępne wydatki w związku z arbitrażem dzieli się równo pomiędzy Strony.

3. Na wniosek jednej ze Stron trybunał arbitrażowy może nakazać drugiej Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do chwili wydania przez trybunał ostatecznego orzeczenia.

4. Każda decyzja tymczasowa lub decyzja ostateczna trybunału arbitrażowego jest wiążąca dla Stron.

5. Jeżeli jedna ze Stron nie zastosuje się do decyzji trybunału arbitrażowego, podjętej zgodnie z warunkami niniejszego artykułu, w terminie trzydziestu (30) dni od dnia notyfikacji wspomnianej decyzji, druga Strona może, przez cały okres, w którym nie zastosowano się do tej decyzji, ograniczyć, zawiesić lub cofnąć prawa lub przywileje, których udzieliła na podstawie niniejszej Umowy Stronie nie stosującej się do decyzji.

Artykuł 24

Środki zabezpieczające

1. Strony podejmują wszelkie środki ogólne lub szczególnie niezbędne do wypełnienia ich zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy. Zapewniają one osiągnięcie celów określonych w niniejszej Umowie.

2. Jeśli jedna ze Stron uważa, że druga Strona nie wypełniła zobowiązania wynikającego z niniejszej Umowy, może ona zastosować odpowiednie środki zabezpieczające. Zakres i czas trwania środków zabezpieczających ograniczone są do tego, co jest absolutnie niezbędne do celu zaradzenia zaistniałej sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w najmniejszym stopniu zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.

3. Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających niezwłocznie powiadamia o tym drugą Stronę za pośrednictwem Wspólnego Komitetu i przekazuje wszelkie stosowne informacje.

4. Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia rozwiązania zadowalającego obie Strony.

5. Bez uszczerbku dla artykułu 3 litera d) (Udzielanie zezwoleń), artykułu 5 litera d) (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) oraz artykułu 14 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykułu 15 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy, odnośna Strona nie może stosować środków zabezpieczających przed upływem terminu jednego miesiąca od dnia powiadomienia dokonanego na mocy ustępu 3 niniejszego artykułu, chyba że procedura konsultacji na mocy ustępu 4 niniejszego artykułu została zakończona przed upływem określonego dla niej terminu.

6. Odnośna Strona niezwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o zastosowanych środkach i przekazuje wszystkie stosowne informacje.

7. Wszelkie działania podjęte na mocy niniejszego artykułu zawieszają się z chwilą, gdy Strona niewypelniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

Artykuł 25

Związek z innymi umowami

1. Postanowienia niniejszej Umowy mają pierwszeństwo w stosunku do odpowiednich postanowień istniejących umów dwustronnych dotyczących przewozów lotniczych między Republiką Mołdawii a państwami członkowskimi. Jednakże istniejące prawa przewozowe, które wynikają z tych umów dwustronnych i które nie są objęte zakresem niniejszej Umowy, mogą być w dalszym ciągu realizowane, pod warunkiem że nie wiążą się z dyskryminacją względem państw członkowskich i ich obywateli.

2. Strony przeprowadzają w ramach Wspólnego Komitetu konsultacje, na wniosek jednej ze Stron, w celu wydania zalecenia ustalającego, czy Republika Mołdawii powinna przystąpić do umowy WEOL.

3. Jeśli Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję podjętą przez ICAO lub inną organizację międzynarodową, która dotyczy spraw objętych zakresem niniejszej Umowy, przeprowadzają konsultację w ramach Wspólnego Komitetu w celu rozstrzygnięcia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego rozwoju wydarzeń.

Artykuł 26

Zmiany

1. Jeżeli jedna ze Stron zażyczy sobie dokonania zmian postanowień niniejszej Umowy, powiadamia o swojej decyzji Wspólny Komitet.

2. Wspólny Komitet może, na wniosek jednej ze Stron i zgodnie z niniejszym artykułem, podejmować w drodze konsensusu decyzje dotyczące zmian załączników do niniejszej Umowy.

3. Zmiany niniejszej Umowy wchodzą w życie po zakończeniu odpowiednich procedur wewnętrznych każdej ze Stron.

4. Niniejsza umowa pozostaje bez uszczerbku dla prawa każdej ze Stron do jednostronnego przyjmowania nowego prawodawstwa lub wprowadzania zmian w obowiązującym prawodawstwie tej Strony w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych, o którym mowa w załączniku III do niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem przestrzegania zasady niedyskryminacji i postanowień niniejszej Umowy.

5. Gdy jedna ze Stron rozważa wprowadzenie nowego prawodawstwa lub zmiany w swoim obowiązującym prawodawstwie w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych, o którym mowa w załączniku III do niniejszej Umowy, informuje ona drugą Stronę w odpowiednim zakresie i w miarę możliwości. Na wniosek jednej ze Stron można przeprowadzić wymianę poglądów w ramach Wspólnego Komitetu.

6. Każda ze Stron regularnie i w stosownym terminie informuje drugą Stronę o nowo przyjętym prawodawstwie lub zmianach w swoim obowiązującym prawodawstwie w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych, o którym mowa w załączniku III do niniejszej Umowy. Na wniosek jednej ze Stron Wspólny Komitet w terminie sześćdziesięciu (60) kolejnych dni przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków takiego nowego prawodawstwa lub zmiany w prawodawstwie dla właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

7. W następstwie wymiany poglądów, o której mowa w ustępie 6 niniejszego artykułu, Wspólny Komitet:

- a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik III do niniejszej Umowy, wprowadzając do niego nowe prawodawstwo lub odnośne zmiany, w razie konieczności na zasadzie wzajemności;
- b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowe prawodawstwo lub odnośne zmiany uznaje się za zgodne z niniejszą Umową; lub
- c) zaleca wszelkiego rodzaju inne środki, które zostaną zastosowane w rozsądnym terminie w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

Artykuł 27

Wypowiedzenie

Każda ze Stron może w dowolnej chwili powiadomić na piśmie drugą Stronę na drodze dyplomatycznej o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie przesyła się jednocześnie do ICAO. Niniejsza Umowa wygasa o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA), następującego po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za obopólną zgodą Stron.

Artykuł 28

Rejestracja w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych

Niniejszą Umowę oraz wszelkie zmiany do niej rejestruje się po jej wejściu w życie w ICAO i w Sekretariacie ONZ, zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 29

Tymczasowe stosowanie i wejście w życie

1. Niniejsza Umowa wchodzi w życie po upływie jednego miesiąca od daty ostatniej noty przekazanej w ramach wymiany not dyplomatycznych między Stronami, potwierdzającej zakończenie wszystkich procedur koniecznych do wejścia w życie niniejszej Umowy. Do celów tej wymiany Republika Mołdawii przekazuje Sekretariatowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej notę dyplomatyczną dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, a Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej przekazuje Republice Mołdawii notę dyplomatyczną od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich. Nota dyplomatyczna od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich zawiera złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne dla wejścia w życie niniejszej Umowy zostały zakończone.

2. Niezależnie od ustępu 1 niniejszego artykułu Strony zgadzają się na tymczasowe stosowanie niniejszej Umowy, zgodnie ze swoimi mającymi zastosowanie procedurami wewnętrznymi i/lub prawodawstwem krajowym, od dnia podpisania niniejszej Umowy.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, złożyli podpisy pod niniejszą Umową.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 czerwca 2012 r. w dwóch egzemplarzach w każdym z języków urzędowych Stron, przy czym każdy z tych tekstów jest jednakowo autentyczny.

ZAŁĄCZNIK I

UZGODNIONE LINIE I OKREŚLONE TRASY

1. Każda ze Stron przyznaje przewoźnikom lotniczym drugiej Strony prawo do świadczenia usług transportu lotniczego na trasach określonych poniżej:
 - a) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej: jakikolwiek punkt w Unii Europejskiej – punkty pośrednie na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa ⁽¹⁾, państw WEOL ⁽²⁾ lub państw wymienionych w załączniku IV – jakikolwiek punkt w Republice Mołdawii – punkty położone dalej;
 - b) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Republiki Mołdawii: jakikolwiek punkt w Republice Mołdawii – punkty pośrednie na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa, państw WEOL lub państw wymienionych w załączniku IV – jakikolwiek punkt w Unii Europejskiej.
2. Przewozy wykonywane zgodnie z ustępem 1 niniejszego załącznika mają swój początek lub koniec na terytorium Republiki Mołdawii, w przypadku przewoźników lotniczych z Republiki Mołdawii, oraz na terytorium Unii Europejskiej, w przypadku przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej.
3. Przewoźnicy lotniczy obu Stron mogą w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach, i według własnego uznania:
 - a) wykonywać loty w jednym kierunku lub w obu kierunkach;
 - b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;
 - c) obsługiwać punkty pośrednie i punkty położone dalej, określone w ustępie 1 niniejszego załącznika, oraz punkty położone na terytoriach Stron w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności;
 - d) rezygnować z lądowania w dowolnym punkcie lub dowolnych punktach;
 - e) przekazywać ruch z jakiegokolwiek swojego statku powietrznego na jakikolwiek inny ze swoich statków powietrznych w jakimkolwiek punkcie;
 - f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek ze Stron;
 - g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Strony; oraz
 - h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu.
4. Każda ze Stron zezwala każdemu przewoźnikowi lotniczemu na określenie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej przez nią w międzynarodowym transporcie lotniczym, na podstawie uwarunkowań handlowych na rynku. Zgodnie z tym prawem żadna ze Stron nie ogranicza jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozu, ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych, ze względów na ochronę środowiska, ochronę zdrowia lub w związku ze stosowaniem artykułu 8 (Otoczenie konkurencyjne) niniejszej Umowy.
5. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą obsługiwać, także w ramach porozumień o dzieleniu oznaczeń linii, każdy punkt położony w państwie trzecim, który nie jest ujęty w wykazie określonych tras, pod warunkiem że nie wykonują oni praw piątej wolności.
6. Niniejszy załącznik podlega postanowieniom przejściowym zawartym w ustępie 2 załącznika II do niniejszej Umowy oraz przewidzianym w nich rozszerzeniu praw.

⁽¹⁾ Termin „partnerzy w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa” rozumie się tutaj jako obejmujący Algierię, Armenię, Azerbejdżan, Białoruś, Egipt, Gruzję, Izrael, Jordanię, Liban, Libię, Maroko, Okupowane Terytoria Palestyńskie, Syrię, Tunezję i Ukrainę, tj. nie obejmuje on tutaj Republiki Mołdawii.

⁽²⁾ Termin „państwa WEOL” oznacza państwa będące stroną wielostronnej umowy w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego. Na dzień podpisania tej umowy były to: państwa członkowskie Unii Europejskiej, Republika Albanii, Bośnia i Hercegowina, Republika Chorwacji, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Republika Islandii, Republika Czarnogóry, Królestwo Norwegii, Republika Serbii i Kosowo zgodnie z rezolucją nr 1244 Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych.

ZAŁĄCZNIK II

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Wdrożenie i stosowanie przez Republikę Mołdawii wszystkich przepisów prawodawstwa Unii Europejskiej dotyczącego transportu lotniczego, wyszczególnionego w załączniku III do niniejszej Umowy, z wyjątkiem prawodawstwa z zakresu ochrony, wymienionego w części D załącznika III do niniejszej Umowy, poddaje się ocenie prowadzonej pod nadzorem Unii Europejskiej i zatwierdzanej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę tę przeprowadza się najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszej Umowy.

2. Niezależnie od postanowień załącznika I do niniejszej Umowy, uzgodnione linie i określone trasy ujęte w niniejszej Umowie nie obejmują, do chwili przyjęcia decyzji, o której mowa w ustępie 1 niniejszego załącznika II do niniejszej Umowy, praw wykonywania piątej wolności innych niż te przyznane wcześniej na mocy umów dwustronnych między Republiką Mołdawii a państwami członkowskimi Unii Europejskiej, w tym w odniesieniu do przewoźników lotniczych Republiki Mołdawii pomiędzy punktami położonymi na terytorium Unii Europejskiej.

Z chwilą przyjęcia decyzji, o której mowa w ust. 1 niniejszego załącznika II, przewoźnicy lotniczy obu Stron nabywają prawo do wykonywania piątej wolności, w tym w odniesieniu do przewoźników lotniczych Republiki Mołdawii pomiędzy punktami położonymi na terytorium Unii Europejskiej.

3. Wdrożenie przez Republikę Mołdawii prawodawstwa w dziedzinie ochrony lotnictwa poddaje się ocenie prowadzonej pod nadzorem Unii Europejskiej i zatwierdzanej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę tę przeprowadza się najpóźniej trzy lata po wejściu w życie niniejszej Umowy. W tym czasie Republika Mołdawii wdraża dokument ECAC Doc 30.
4. Na koniec okresu przejściowego udostępnia się odpowiednim władzom Republiki Mołdawii poufną część prawodawstwa w dziedzinie ochrony lotnictwa, przewidzianego w części D załącznika III do niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem porozumienia w sprawie wymiany danych szczególnie chronionych dotyczących ochrony, w tym informacji niejawnych UE.
5. Stopniowe przejście Republiki Mołdawii do etapu pełnego stosowania prawodawstwa Unii Europejskiej dotyczącego transportu lotniczego, wyszczególnionego w załączniku III do niniejszej Umowy, może być poddawane regularnym ocenom. Oceny przeprowadzane są przez Komisję Europejską we współpracy z Republiką Mołdawii.

6. Począwszy od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 niniejszego załącznika, Republika Mołdawii będzie stosować przepisy dotyczące wydawania koncesji zasadniczo równoważne z zasadami zawartymi w rozdziale II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty. Postanowienia artykułu 4 (Wzajemne uznawanie ustaleń regulacyjnych w zakresie zdolności przedsiębiorstwa lotniczego, prawa własności i kontroli) niniejszej Umowy, odnoszące się do wzajemnego uznawania ustaleń dotyczących zdolności i/lub przynależności państwowej, dokonanych przez właściwe władze Republiki Mołdawii, są stosowane przez właściwe władze Unii Europejskiej z chwilą potwierdzenia przez Wspólny Komitet, że Republika Mołdawii w pełni stosuje takie zasady dotyczące wydawania koncesji.

7. Bez uszczerbku dla decyzji podjętej w ramach Wspólnego Komitetu lub w związku z artykułem 24 (Środki zabezpieczające), zdolność do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w dniu podpisania w rejestrze Republiki Mołdawii i używanych przez operatorów pod nadzorem regulacyjnym Republiki Mołdawii, które nie posiadają certyfikatu typu wydanego zgodnie ze stosownym prawodawstwem UE w części C załącznika III do niniejszej Umowy, może być regulowana pod nadzorem właściwych władz Republiki Mołdawii zgodnie z mającymi zastosowanie krajowymi wymogami w zakresie bezpieczeństwa Republiki Mołdawii nie dłużej niż do dnia:

- a) 1 stycznia 2017 r. w przypadku niektórych statków powietrznych biorących udział w operacjach obejmujących wyłącznie przewóz ładunku;
- b) 31 grudnia 2022 r. w przypadku niektórych śmigłowców biorących udział w operacjach takich jak akcje poszukiwawczo-ratownicze, usługi lotnicze, szkolenia, sytuacje awaryjne, loty agrolotnicze i loty humanitarne, zgodnie z certyfikatami operacyjnymi odnośnych przewoźników;

pod warunkiem że statki powietrzne spełniają międzynarodowe normy bezpieczeństwa lotnictwa przyjęte na mocy Konwencji. Takie statki powietrzne nie korzystają z żadnych praw przyznawanych na mocy niniejszej Umowy i nie są one eksploatowane na trasach do, z lub wewnątrz Unii Europejskiej.

Podczas etapu przejściowego, o którym mowa powyżej, liczba statków powietrznych w rejestrze Republiki Mołdawii, które nie posiadają certyfikatu typu wydanego zgodnie ze stosownym prawodawstwem UE, nie może przekraczać 53 do dnia 1 stycznia 2017 r., a po tym dniu nie może przekraczać 36, przy czym najpóźniej do dnia 31 grudnia 2022 r. te statki powietrzne zostaną całkowicie wycofane z eksploatacji.

ZAŁĄCZNIK III

(podlegający regularnej aktualizacji)

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO LOTNICTWA CYWILNEGO

„Mające zastosowanie przepisy” następujących aktów prawnych stosuje się zgodnie z niniejszą Umową, chyba że niniejszy załącznik lub załącznik II do niniejszej Umowy (Postanowienia przejściowe) stanowi inaczej. Tam, gdzie to konieczne, przedstawiono poniżej dostosowania dotyczące poszczególnych aktów:

A. DOSTĘP DO RYNKU I KWESTIE Z NIM ZWIĄZANE

Nr 95/93

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty

zmienione:

- rozporządzeniem (WE) nr 894/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty
- rozporządzeniem (WE) nr 1554/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty
- rozporządzeniem (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty
- rozporządzeniem (WE) nr 545/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 czerwca 2009 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–12, 14 i art. 14a ust. 2

W odniesieniu do stosowania art. 12 ust. 2 termin „Komisja” zastępuje się terminem „Wspólny Komitet”.

Nr 96/67

Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–25 oraz załącznik

W odniesieniu do stosowania art. 10 termin „państwa członkowskie” zastępuje się terminem „państwa członkowskie Unii Europejskiej”.

W odniesieniu do stosowania art. 20 ust. 2 termin „Komisja” zastępuje się terminem „Wspólny Komitet”.

Nr 785/2004

Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–8 i art. 10 ust. 2

Nr 2009/12

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–12

B. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Nr 549/2004

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe)

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–4, art. 6 i art. 9–14

Nr 550/2004

Rozporządzenie (EC) Nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–19, załączniki I i II

Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–11

Nr 552/2004

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–12 oraz załączniki I–V

Nr 2150/2005

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej

Nr 730/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 730/2006 z dnia 11 maja 2006 r. w sprawie klasyfikacji przestrzeni powietrznej i możliwości wykonywania lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu lotu FL 195

Nr 1794/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

Nr 1033/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1033/2006 z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiające wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Nr 1032/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1032/2006 z dnia 6 lipca 2006 r. ustanawiające wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego

Nr 219/2007

Rozporządzenie Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)

Mające zastosowanie przepisy: art. 1 ust. 1 i 2 oraz ust. 5–7, art. 2 i 3, art. 4 ust. 1 oraz załącznik

Nr 633/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 633/2007 z dnia 7 czerwca 2007 r. ustanawiające wymagania w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania, koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–7, art. 8 zdanie drugie i trzecie oraz załączniki I–IV

Nr 1265/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1265/2007 z dnia 26 października 2007 r. ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności powietrze–ziemia dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–9, załączniki I–IV

Nr 482/2008

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 482/2008 z dnia 30 maja 2008 r. ustanawiające system zapewnienia bezpieczeństwa oprogramowania do stosowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz zmieniające załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–5, załączniki I–II

Nr 1361/2008

Rozporządzenie Rady (WE) nr 1361/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 219/2007 w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–5 (z wyłączeniem art. 1 pkt 6), załącznik (z wyłączeniem pkt 11 i 12).

Nr 29/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–15, załączniki I–VII

Nr 30/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 30/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1032/2006 w zakresie wymogów dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych wspomagających usługi łącza danych

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–2 oraz załącznik

Nr 262/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 262/2009 z dnia 30 marca 2009 r. ustanawiające wymogi w zakresie skoordynowanego przydziału i stosowania kodów interogatorów modu S dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–13, załączniki I–III

Nr 1070/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–5, z wyłączeniem art. 1 pkt 4

Nr 1108/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/23/WE

Nr 73/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Nr 255/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego

Nr 691/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żegluga powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żegluga powietrznej

Nr 929/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 929/2010 z dnia 18 października 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1033/2006 w zakresie przepisów ICAO przywołanych w art. 3 ust. 1

Nr 1191/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1794/2006 ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żegluga powietrznej

Decyzja Komisji z dnia 21 lutego 2011 r. ustanawiająca ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania oraz stany alarmowe dla zapewniania służb żegluga powietrznej na lata 2012–2014 (2011/121/UE)

Nr 176/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 176/2011 z dnia 24 lutego 2011 r. w sprawie informacji wymaganych przed ustanowieniem i zmianą funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej

Nr 283/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 283/2011 z dnia 22 marca 2011 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 633/2007 w zakresie przepisów przejściowych, o których mowa w art. 7

Decyzja Komisji z dnia 20 maja 2011 r. w sprawie wyłączeń określonych w art. 14 rozporządzenia Komisji (WE) nr 29/2009 w sprawie usług łączy danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Nr 677/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010

Decyzja Komisji C(2011) 4130 wersja ostateczna z dnia 7 lipca 2011 w sprawie wyznaczenia menedżera sieci ds. funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Nr 805/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

Nr 1034/2011

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żegluga powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010

Nr 1035/2011

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żegluga powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010

C. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

Nr 3922/91

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

zmienione:

— rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2176/96 z dnia 13 listopada 1996 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

— rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1069/1999 z dnia 25 maja 1999 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

- rozporządzeniem Komisji (WE) 2871/2000 z dnia 28 grudnia 2000 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego
- rozporządzeniem (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego
- rozporządzeniem (WE) nr 1900/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 8/2008 z dnia 11 grudnia 2007 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–10 i art. 12–13, z wyłączeniem art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2 (zdanie drugie), oraz załączniki I–III

W odniesieniu do stosowania art. 12 termin „państwa członkowskie” zastępuje się terminem „państwa członkowskie Unii Europejskiej”.

Nr 216/2008

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–68, z wyłączeniem art. 65, art. 69 ust. 1 akapit drugi, art. 69 ust. 4, oraz załączniki I–VI.

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 690/2009 z dnia 30 lipca 2009 r. zmieniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającym dyrektywę 2006/23/WE

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–3, z wyłączeniem art. 8a ust. 5, art. 8b ust. 6 i art. 8c ust. 10 dodanych w art. 1 pkt 7 rozporządzenia (WE) nr 1108/2009, oraz załącznik

Nr 996/2010

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE

Nr 2003/42

Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Obowiązujące przepisy: art. 1–11, załączniki I i II

Nr 1321/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1321/2007 z dnia 12 listopada 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w zakresie włączania do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, których wymiana odbywa się zgodnie z dyrektywą 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–4

Nr 1330/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1330/2007 z dnia 24 września 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w zakresie przekazywania zainteresowanym Stronom informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 7 ust. 2 dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–10, załączniki I–II

Nr 1702/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 381/2005 z dnia 7 marca 2005 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 706/2006 z dnia 8 maja 2006 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 w odniesieniu do okresu, w jakim państwa członkowskie mogą wydawać zatwierdzenia o ograniczonym terminie ważności
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 335/2007 z dnia 28 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 w odniesieniu do przepisów wykonawczych dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie ochrony środowiska
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 375/2007 z dnia 30 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 287/2008 z dnia 28 marca 2008 r. w sprawie przedłużenia okresu obowiązywania wymagań, o którym mowa w art. 2c ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1702/2003
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1057/2008 z dnia 27 października 2008 r. zmieniającym dodatek II do załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 dotyczący poświadczenia przeglądu zdatności do lotu (Formularz 15a EASA)
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1194/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

Uwaga: poprawione w drodze sprostowań do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1194/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 336 z 18.12.2009, s. 58 oraz Dz.U. L 58 z 9.3.2010, s. 23)

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–4 oraz załącznik. Okresy przejściowe, o których mowa w tym rozporządzeniu, ustala Wspólny Komitet.

Nr 2042/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 707/2006 z dnia 8 maja 2006 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie zezwoleń na czas określony oraz załączników I i III
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 376/2007 z dnia 30 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1056/2008 z dnia 27 października 2008 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu zaangażowanego w takie zadania
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 127/2010 zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–6 oraz załączniki I–IV

Nr 104/2004

Rozporządzenie Komisji nr 104/2004/WE z dnia 22 stycznia 2004 r. ustanawiające zasady w sprawie organizacji i składu komisji odwoławczej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–7 oraz załącznik

Nr 593/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 593/2007 z dnia 31 maja 2007 r. dotyczące honorariów i opłat pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1356/2008 z dnia 23 grudnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 593/2007 w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–12, art. 14 ust. 2 oraz załącznik

Nr 736/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–18

Nr 768/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 768/2006 z dnia 19 maja 2006 r. wprowadzające w życie dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/36/WE w zakresie zbierania i wymiany informacji na temat bezpieczeństwa statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty oraz zarządzania systemem informacyjnym

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–5

Nr 2111/2005

Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–13 oraz załącznik

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określone w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–6 oraz załączniki A–C

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określone w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady, wraz z późniejszymi zmianami.

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–3 oraz załączniki A–B

D. OCHRONA LOTNICTWA

Rozporządzenie ramowe

Nr 300/2008

Rozporządzenie (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–18, art. 21 oraz załącznik

Rozporządzenie uzupełniające

Nr 272/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady

zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 720/2011 z dnia 22 lipca 2011 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego odnośnie do stopniowego wprowadzania kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli na lotniskach w UE

Nr 1254/2009

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony

Nr 18/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego

Rozporządzenie wykonawcze

Nr 72/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa

Nr 185/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 357/2010 z dnia 23 kwietnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 358/2010 z dnia 23 kwietnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 573/2010 z dnia 30 czerwca 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 983/2010 z dnia 3 listopada 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 185/2010 ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 334/2011 z dnia 7 kwietnia 2011 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

Decyzja Komisji 2010/774/UE z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierająca informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008 (konieczna znajomość środków ochrony lotnictwa)

zmienione:

- decyzją Komisji 2010/2604/UE z dnia 23 kwietnia 2010 r. zmieniającą decyzję Komisji 2010/774/UE z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiającą szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierającą informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008 (ochrona dostaw płynów, aerozoli i żeli (LAG) oraz zamykanych toreb umożliwiających łatwe stwierdzenie ich naruszenia (STEB))
- decyzją Komisji 2010/3572/UE z dnia 30 czerwca 2010 r. zmieniającą decyzję Komisji 2010/774/UE z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiającą szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierającą informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008 (psy wykrywające ładunki wybuchowe)
- decyzją Komisji 2010/9139/UE z dnia 20 grudnia 2010 r. zmieniającą decyzję Komisji 2010/774/UE z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiającą szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierającą informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008 (wykrywacze metalu w ładunkach)

E. ŚRODOWISKO

Nr 2006/93

Dyrektywa 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–6, załączniki I i II

Nr 2002/30

Dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu na lotniskach Wspólnoty

Zmieniona lub dostosowana Aktem przystąpienia z 2003 r. i Aktem przystąpienia z 2005 r.

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–15, załączniki I i II

Nr 2002/49

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. – Deklaracja Komisji w ramach komitetu pojednawczego w sprawie dyrektywy odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–16 oraz załączniki I–VI

F. ASPEKTY SPOŁECZNE

Nr 2000/79

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Mające zastosowanie przepisy: art. 2–3 oraz załącznik

Nr 2003/88

Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–19, art. 21–24 oraz art. 26–29

G. OCHRONA KONSUMENTÓW

Nr 90/314

Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–10

Nr 95/46

Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–34

Nr 2027/97

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienione:

— rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–8

Nr 261/2004

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–17

Nr 1107/2006

Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–17, załączniki I i II

H. POZOSTAŁE PRAWODAWSTWO

Nr 80/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–18 oraz załączniki I i II

ZAŁĄCZNIK IV

Wykaz innych państw, o których mowa w art. 3 i 4 oraz w załączniku I

1. Republika Islandii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
 2. Księstwo Liechtensteinu (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
 3. Królestwo Norwegii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
 4. Konfederacja Szwajcarska (na mocy umowy między Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego).
-

COMMON AVIATION AREA AGREEMENT
between the European Union and its Member States and the Republic of Moldova

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE REPUBLIC OF BULGARIA,

THE CZECH REPUBLIC,

THE KINGDOM OF DENMARK,

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,

THE REPUBLIC OF ESTONIA,

IRELAND,

THE HELLENIC REPUBLIC,

THE KINGDOM OF SPAIN,

THE FRENCH REPUBLIC,

THE ITALIAN REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF CYPRUS,

THE REPUBLIC OF LATVIA,

THE REPUBLIC OF LITHUANIA,

THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,

HUNGARY,

MALTA,

THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,

THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

THE REPUBLIC OF POLAND,

THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ROMANIA,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

THE SLOVAK REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF FINLAND,

THE KINGDOM OF SWEDEN,

THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,

Contracting Parties to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union (hereinafter together referred to as 'the EU Treaties'), and being Member States of the European Union, and

THE EUROPEAN UNION,

of the one part, and

THE REPUBLIC OF MOLDOVA,

of the other part,

NOTING the Agreement on Partnership and Cooperation between the European Communities and their Member States, of the one part, and the Republic of Moldova, of the other part, done at Brussels on 28 November 1994;

DESIRING to create a Common Aviation Area (CAA) based on the goal of opening access to markets of the Parties, with equal conditions of competition, and respect of the same rules – including in the areas of safety, security, air traffic management, social aspects and the environment;

DESIRING to facilitate the expansion of air transport opportunities, including through the development of air transport networks to meet the needs of passengers and shippers for convenient air transport services;

RECOGNISING the importance of air transport in promoting trade, tourism and investment;

NOTING the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

AGREEING that it is appropriate to base the CAA rules on the relevant legislation in force within the European Union, as laid down in Annex III to this Agreement;

RECOGNISING that full compliance with the CAA rules entitle the Parties to reap its full advantages including opening access to markets and maximising benefits for the consumers, and the industries and labour of both Parties;

RECOGNISING that the creation of the CAA and implementation of its rules cannot be achieved without transitional arrangements where necessary;

RECOGNISING the importance of adequate assistance in this regard;

DESIRING to make it possible for air carriers to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

DESIRING to have all sectors of the air transport industry, including air carrier workers, benefit from a liberalised agreement;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern with regard to acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of aircraft and undermine the confidence of the travelling public in the safety of civil aviation;

DESIRING to ensure a level playing field for air carriers, allowing fair and equal opportunity for their air carriers to provide the agreed services;

RECOGNISING that subsidies may adversely affect air carrier competition and may jeopardise the basic objectives of this Agreement;

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy and recognising the rights of sovereign States to take appropriate measures to this effect;

NOTING the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal 28 May 1999;

INTENDING to build upon the framework of existing air transport agreements with the goal of opening access to markets and maximising benefits for the consumers, air carriers, labour, and communities of both Parties.

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement:

- (1) 'Agreed services' and 'Specified routes' mean international air transport pursuant to Article 2 (Grant of Rights) of, and Annex I to, this Agreement;
- (2) 'Agreement' means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- (3) 'Air transport' means the carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire, which, for the avoidance of doubt, shall include scheduled and non-scheduled (charter) services, and full cargo services;
- (4) 'Competent authorities' means the government agencies or entities responsible for the administrative functions under this Agreement;
- (5) 'Fitness' means whether an air carrier is fit to operate international air services, that is to say, whether it has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements which govern the operation of such services;
- (6) 'Citizenship' means whether an air carrier satisfies requirements regarding such issues as its ownership, effective control, and principal place of business.
- (7) 'Convention' means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - (a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both the Republic of Moldova and the Member State or Member States of the European Union, and
 - (b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both the
- (8) 'Fifth freedom right' means the right or privilege granted by one state (the 'Granting State') to the air carriers of another State (the 'Recipient State'), to provide international air transport services between the territory of the Granting State and the territory of a third state, subject to the condition that such services originate or terminate in the territory of the Recipient State;
- (9) 'Full cost' means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead and where relevant any applicable charges aimed at reflecting environmental costs and applied without distinction as to nationality;
- (10) 'International air transport' means air transport which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (11) 'ECAA Agreement' means the multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo ⁽¹⁾ on the establishment of a European Common Aviation Area.
- (12) 'European Neighbourhood Policy partners' mean Algeria, Armenia, Azerbaijan, Belarus, Egypt, Georgia, Israel, Jordan, Lebanon, Libya, the Republic of Moldova, Morocco, Occupied Palestinian Territory, Syria, Tunisia and Ukraine.
- (13) 'National' means any person having Moldovan nationality for the Moldovan Party, or the nationality of a Member State for the European Party, or entity, insofar as, in the case of a legal entity, it is at all times under the effective control, be it directly or by majority participation, of persons having Moldovan nationality for the Moldovan Party, or persons or entities having the nationality of a Member State or one of the third countries identified in Annex IV for the European Party;

⁽¹⁾ Pursuant to UN Security Council Resolution 1244 of 10 June 1999.

(14) 'Operating Licences' means,

- (i) in the case of the European Union and its Member States operating licences and any other relevant documents or certificates given under the relevant EU legislation in force and,
- (ii) in the case of licences of the Republic of Moldova, certificates or permits given under the relevant legislation in force in the Republic of Moldova;

(15) 'Parties' shall mean, on the one hand, the European Union or its Member States, or the European Union and its Member States, in accordance with their respective powers (the European Party), and, on the other hand, the Republic of Moldova (the Moldovan Party);

(16) 'Price' means:

- (i) 'air fares' to be paid to air carriers or their agents or other ticket sellers for the carriage of passengers and baggage on air services and any conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services; and
- (ii) 'air rates' to be paid for the carriage of mail and cargo and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services.

This definition covers, where applicable, the surface transport in connection with international air transport, and the conditions to which their application is subject.

(17) 'Principal place of business' means the head office or registered office of an air carrier in the Party within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised;

(18) 'Public service obligation' means any obligation imposed upon air carriers to ensure on a specified route the minimum provision of scheduled air services satisfying fixed standards of continuity, regularity, pricing and minimum capacity which air carriers would not assume if they were solely considering their commercial interest. Air carriers may be compensated by the Party concerned for fulfilling public service obligations;

(19) 'Subsidy' means any financial contribution granted by the authorities or a regional organisation or another public organisation, i.e. when:

- (a) a practice of a government or regional body or other public organisation involves a direct transfer of funds

such as grants, loans or equity infusion, potential direct transfer of funds to the company, the assumption of liabilities of the company such as loan guarantees, capital injections, ownership, protection against bankruptcy or insurance;

- (b) revenue of a government or regional body or other public organisation that is otherwise due is foregone, not collected, or unduly diminished;

- (c) a government or regional body or other public organisation provides goods or services other than general infrastructure, or purchases goods or services; or

- (d) a government or regional body or other public organisation makes payments to a funding mechanism or entrusts or directs a private body to carry out one or more of the type of functions illustrated under points (a), (b) and (c) which would normally be vested in the government and, in practice, in no real sense differs from practices normally followed by governments;

and where a benefit is thereby conferred.

(20) 'SESAR' means the technological element of the Single European Sky which aims by 2020 to give the EU a high-performance air traffic control infrastructure to enable the safe and environmentally friendly development of air transport;

(21) 'Territory' means, for the Republic of Moldova, the land areas and territorial waters adjacent thereto under its sovereignty, suzerainty, protection or mandate, and, for the European Union, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the EU Treaties are applied and under the conditions laid down in those Treaties and any successor instrument. The application of this Agreement to the Gibraltar Airport is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated and to the continuing suspension of Gibraltar Airport from EU aviation measures existing as at 18 September 2006 as between Member States in accordance with the Ministerial Statement on Gibraltar Airport agreed in Cordoba on 18 September 2006;

(22) 'User charge' means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

TITLE I

ECONOMIC PROVISIONS

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party shall grant to the other Party in accordance with Annex I and Annex II to this Agreement the following rights for the conduct of international air transport by the air carriers of the other Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transport (non-traffic purposes);
 - (c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and/or mail, separately or in combination; and
 - (d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the air carriers of:
- (a) The Republic of Moldova the right to take on board, in the territory of any Member State, passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Member State;
 - (b) the European Union the right to take on board, in the territory of the Republic of Moldova, passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of the Republic of Moldova.

Article 3

Authorisation

On receipt of applications for operating authorisation from an air carrier of one Party the competent authorities of the other Party shall grant appropriate authorisations with minimum procedural delay, provided that:

- (a) for an air carrier of the Republic of Moldova:
 - the air carrier has its principal place of business in the Republic of Moldova and holds a valid operating licence in accordance with the applicable law of the Republic of Moldova; and
 - effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Republic of Moldova; and
 - unless otherwise determined under Article 6 (Investment) of this Agreement, the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and effectively controlled by the Republic of Moldova and/or its nationals.

- (b) for an air carrier of the European Union:

- the air carrier has its principal place of business in the territory of a Member State under the EU Treaties, and holds a valid operating licence; and
 - effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant Competent Authority is clearly identified; and
 - unless otherwise determined under Article 6 (Investment) of this Agreement, the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and effectively controlled by Member States and/or by nationals of the Member States, or by other States listed in Annex IV to this Agreement, and/or of the nationals of these other States;
- (c) the air carrier meets the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the competent authority; and
 - (d) the provisions set forth in Article 14 (Aviation Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement are being maintained and administered.

Article 4

Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with regard to Airline Fitness, ownership and control

Upon receipt of an application for authorisation from an air carrier of one Party, the competent authorities of the other Party shall recognise any fitness and/or citizenship determination made by the competent authorities of the first Party with respect to that air carrier as if such determination had been made by its own competent authorities, and not inquire further into such matters, except as provided for in points (a) and (b) below:

- (a) If, after receipt of an application for authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the competent authorities of the receiving Party have a specific reason for concern that, despite the determination made by the competent authorities of the other Party including where issues of dual citizenship were involved, the conditions prescribed in Article 3 (Authorisation) of this Agreement for the grant of appropriate authorisations or permissions have not been met, then they are to promptly advise those authorities, giving substantive reasons for their concern. In that event, either Party may seek consultations, which may include representatives of the relevant competent authorities, and/or additional information relevant to this concern, and such requests are to be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Party may bring the matter to the Joint Committee set up under Article 22 (Joint Committee) of this Agreement.

(b) This Article does not cover recognition of determinations in relation to:

- Safety certificates or licences;
- Security arrangements; or
- Insurance coverage.

Article 5

Refusal, Revocation, Suspension, Limitation of Authorisation

1. The competent authorities of either Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or otherwise suspend or limit the operations of an air carrier of another Party where:

(a) for an air carrier of the Republic of Moldova:

- the air carrier does not have its principal place of business in the Republic of Moldova or does not have a valid operating licence in accordance with the applicable law of the Republic of Moldova; or
- effective regulatory control of the air carrier is not exercised or maintained by the Republic of Moldova; or
- unless otherwise determined under Article 6 (Investment) of this Agreement, the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or effectively controlled, by the Republic of Moldova and/or nationals of the Republic of Moldova.

(b) for an air carrier of the European Union:

- the air carrier does not have its principal place of business in the territory of a Member State under the EU Treaties, or does not have a valid operating licence; or
- effective regulatory control of the air carrier is not exercised or maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate or the competent authority is not clearly identified; or
- unless otherwise determined under Article 6 (Investment) of this Agreement, the air carrier is not owned, directly or through majority, or effectively controlled, by Member States and/or nationals of Member States, or by the other States listed in Annex IV to this Agreement, and/or nationals of these other States;

(c) the air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 (Compliance with Laws and Regulations) of this Agreement; or

(d) the provisions set forth in Article 14 (Aviation Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement are not being maintained or administered; or

(e) a Party has made the determination in accordance with Article 8 (Competitive Environment) of this Agreement that the conditions for a competitive environment are not being fulfilled.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with points (c) or (d) of paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the competent authorities of the other Party.

3. Neither Party shall use its rights established by this Article to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions of any air carriers of a Party on the grounds that majority ownership and/or effective control of that air carrier is vested in one or more Parties to the ECAA Agreement or their nationals, provided that such Party or Parties to the ECAA Agreement offer reciprocal treatment and provided that such Party or Parties apply the terms and conditions of the ECAA Agreement.

Article 6

Investment

1. Notwithstanding Articles 3 (Authorisation) and 5 (Refusal, Revocation, Suspension, Limitation of Authorisation) of this Agreement, the majority ownership or the effective control of an air carrier of the Republic of Moldova by Member States and/or their nationals shall be permitted.

2. Notwithstanding Articles 3 (Authorisation) and 5 (Refusal, Revocation, Suspension, Limitation of Authorisation) of this Agreement, the majority ownership or the effective control of an air carrier of the European Union by the Republic of Moldova and/or its nationals, shall be permitted by virtue of a prior decision of the Joint Committee established by this Agreement in accordance with Article 22 (2) (Joint Committee) of this Agreement. This decision shall specify the conditions associated with the operation of the agreed services under this Agreement and with the services between third countries and the Parties. The provisions of Article 22 (8) (Joint Committee) of this Agreement shall not apply to this type of decision.

Article 7

Compliance with laws and regulations

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in air transport, or to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's air carriers.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's air carriers.

Article 8

Competitive environment

1. The Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment for the operation of air services. The Parties recognise that fair competitive practices by air carriers are most likely to occur where these air carriers operate on a fully commercial basis and are not subsidised.

2. Within the scope of this Agreement, and without prejudice to any special provisions contained therein, any discrimination on grounds of nationality shall be prohibited.

3. State aid which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or certain aviation products or services is incompatible with the proper functioning of this Agreement, insofar as it may affect trade between the Parties in the aviation sector.

4. Any practices contrary to this Article shall be assessed on the basis of criteria arising from the application of the competition rules applicable in the European Union, in particular from Article 107 of the Treaty on the Functioning of the European Union and interpretative instruments adopted by the European Union institutions.

5. If one Party finds that conditions exist in the territory of the other Party, in particular due to a subsidy, which would adversely affect the fair and equal opportunity of its air carriers to compete, it may submit observations to the other Party. Furthermore, it may request a meeting of the Joint Committee, as provided for in Article 22 (Joint Committee) of this Agreement. From the receipt of such a request consultations shall start within 30 days. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 days from the start of consultations shall constitute grounds for the Party that requested the consultations to take action to refuse, withhold, revoke, suspend or impose appropriate conditions on the authorisations of the air carrier(s) concerned, consistent with Article 5 (Refusal, Revocation, Suspension or Limitation of Authorisation) of this Agreement.

6. The actions, referred to in paragraph 5 of this Article, shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary. They shall be exclusively directed towards the air carrier or air carriers benefiting from a subsidy or the conditions referred to in this

Article, and shall be without prejudice to the right of either Party to take action under Article 24 (Safeguard measures) of this Agreement.

7. Each Party, upon notification to the other Party, may approach responsible government entities in the territory of the other Party including entities at the state, provincial or local level to discuss matters relating to this Article.

8. The provisions of this Article shall apply without prejudice to the Parties' laws and regulations regarding public service obligations in the territories of the Parties.

Article 9

Commercial opportunities

Doing business

1. The Parties agree that obstacles to doing business of commercial operators would hamper the benefits to be achieved by this Agreement. The Parties therefore agree to engage in an effective and reciprocal process of removal of obstacles to doing business of commercial operators of both Parties where such obstacles may hamper commercial operations, create distortions to competition or hamper the development of a level playing field.

2. The Joint Committee set up in accordance with Article 22 (Joint Committee) of this Agreement shall develop a process of cooperation in relation to doing business and commercial opportunities; shall monitor progress in effectively addressing obstacles to doing business of commercial operators and shall regularly review developments, including, if necessary, towards legislative and regulatory changes. In accordance with Article 22 (Joint Committee) of this Agreement a Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss any question related to the application of this article.

Air Carrier Representatives

3. The air carriers of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transport and related activities, including the right to sell and to issue any ticket and/or airwaybill, both its own tickets and/or airwaybills of any other carrier.

4. The air carriers of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transport. These staff requirements may, at the option of the air carriers, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organisation, company or air carrier operating in the territory of the other Party, authorised to perform such services in the territory of that Party. Both Parties shall facilitate and expedite the granting of employment authorisations,

where required, for personnel employed in the offices according to this paragraph, including those performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days, subject to the relevant laws and regulations in force.

Ground Handling

5. (a) Without prejudice to point (b) below, each air carrier shall have in relation to groundhandling in the territory of the other Party:

(i) the right to perform its own groundhandling ('self-handling') or, at its option

(ii) the right to select among competing suppliers that provide groundhandling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Party, and where such suppliers are present in the market.

(b) For the following categories of groundhandling services, i.e. baggage handling, ramp handling, fuel and oil handling, freight and mail handling as regards the physical handling of freight and mail between the air terminal and the aircraft, the rights under point (a) (i) and (ii) may be subject to constraints according to the laws and regulations applicable in the territory of the other Party. Where such constraints preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide groundhandling services, all such services shall be available on both an equal and non-discriminatory basis to all air carriers.

Ground Handling for Third Parties

6. Each groundhandling company, whether an air carrier or not, shall have in relation to groundhandling in the territory of the other Party the right to provide groundhandling services for airlines operating at the same airport, where authorised and consistent with applicable laws and regulations.

Sales, Local Expenses, and Transfer of Funds

7. Any air carrier of each Party may engage in the sale of air transportation and related services in the territory of the other Party directly and/or, at the air carrier's discretion, through its sales agents, other intermediaries appointed by the air carrier, through another air carrier or through the internet. Each air carrier shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies in accordance with the local currency legislation.

8. Each air carrier shall have the right to convert into freely convertible currencies and remit from the territory of the other Party to its home territory and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, to the country or countries of its choice, on demand, local revenues. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

9. The air carriers of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the air carriers of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies in accordance with local currency legislation.

Cooperative Arrangements

10. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space agreements or code-sharing arrangements, with:

(a) any air carrier or carriers of the Parties; and

(b) any air carrier or carriers of a third country; and

(c) any surface (land or maritime) transport provider;

provided that:

(i) the operating carrier holds the appropriate traffic rights,

(ii) the marketing carriers hold the appropriate underlying route authority, and

(iii) the arrangements meet the requirements relating to safety and competition normally applied to such arrangements. In respect of passenger transport sold involving code-shares, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case before boarding, which transport providers will operate each sector of the service.

11. (a) In relation to the transport of passengers, surface transport providers shall not be subject to laws and regulations governing air transport on the sole basis that such surface transport is held out by an air carrier under its own name. Surface transport providers have the discretion to decide whether to enter into cooperative arrangements. In deciding on any particular arrangement, surface transport providers may consider, among other things, consumer interests and technical, economic, space, and capacity constraints.

- (b) Moreover, and notwithstanding any other provision of this Agreement, air carriers and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with air transport any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Republic of Moldova and the European Union, or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Air carriers may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

Leasing

12. The air carriers of each Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft and crew leased from any air carrier, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements.

- (a) Neither Party shall require the air carriers leasing out their equipment to hold traffic rights under this agreement.
- (b) The leasing with crew (wet-leasing) by an air carrier of the Republic of Moldova of an aircraft of an air carrier of a third country, or, by an air carrier of the European Union, of an aircraft of an air carrier of a third country other than those mentioned in Annex IV to this Agreement, in order to exploit the rights envisaged in this Agreement, shall remain exceptional or meet temporary needs. It shall be submitted for prior approval of the licensing authority of the leasing air carrier and to the competent authority of the other Party.

Franchising/Branding

13. The air carriers of each Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including air carriers, of either Party or third countries, provided that the air carriers hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations applied by the Parties to such arrangements, particularly those requiring the disclosure of the identity of the air carrier operating the service.

Article 10

Customs duties and taxation

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the air carriers of the other Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, under its relevant applicable legislation, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise duties, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national or local authorities or the European Union, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, under its relevant applicable legislation, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- (a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory;
- (b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an air carrier of the other Party used in international air transport;
- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in or on an aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the said territory;
- (d) printed matter, as provided for by the customs legislation of each Party, introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory; and

(e) safety and security equipment for use at airports or cargo terminals.

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall prevent a Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory on a non-discriminatory basis for use in an aircraft of an air carrier that operates between two points in its territory.

4. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities and not to be transferred without payment of relevant customs duties and taxes.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where the air carriers of one Party have contracted with another air carrier, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

6. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.

7. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges that are not based on the cost of the service provided.

8. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of an air carrier of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

9. The stipulations of this Agreement shall not affect the field of VAT, with the exception of turnover tax on imports. The provisions of this Agreement shall not affect the provisions of any convention between a Member State and the Republic of Moldova for the avoidance of double taxation on income and on capital that may be in force at the relevant time.

Article 11

User Charges for Airports and Aviation Facilities and Services

1. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Party for the use of air navigation

and air traffic control, airport, aviation security and related facilities and services shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. Without prejudice to Article 16(1) (Air traffic management), these charges may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or within that airport's system. These charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, these charges shall be assessed on the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier at the time the charges are assessed.

2. Each Party shall require consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers and/or their representative bodies using the services and facilities, and shall ensure that the competent charging authorities or bodies and the air carriers or their representative bodies exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall ensure that the competent charging authorities or bodies provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable those authorities to consider the views expressed by the users before changes are made.

3. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 23 (Dispute Resolution and Arbitration) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:

- (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or
- (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 12

Pricing

1. The Parties shall permit prices to be freely established by the air carriers on the basis of free and fair competition.

2. The Parties shall not require prices to be filed or notified.

3. Discussions between competent authorities may be held on matters such as, but not limited to prices which may be unjust, unreasonable, discriminatory or subsidised.

*Article 13***Statistics**

1. Each Party shall provide to the other Party statistics that are required by domestic laws and regulations, and, upon request, other available statistical information as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the air services.

2. The Parties shall cooperate in the framework of the Joint Committee under Article 22 (Joint Committee) of this Agreement to facilitate the exchange of statistical information between them for the purpose of monitoring the development of air services under this Agreement.

TITLE II

REGULATORY COOPERATION*Article 14***Aviation safety**

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the aviation safety legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement, under the conditions set out hereafter.

2. The Parties shall cooperate to ensure the implementation by the Republic of Moldova of the legislation referred to in paragraph 1 of this Article. To this purpose, the Republic of Moldova shall be involved in the work of the European Aviation Safety Agency as an observer from the date of entry into force of this Agreement.

(a) The gradual transition of the Republic of Moldova to the full application of the legislation referred to in Part C of Annex III to this Agreement shall be subject to assessments. The assessments shall be carried out by the European Union in cooperation with the Republic of Moldova. When the Republic of Moldova is satisfied that the legislation referred to in Part C of Annex III to this Agreement is fully applied, it shall inform the European Union that an assessment should be carried out.

(b) When the Republic of Moldova has fully implemented the legislation referred to in Part C of Annex III to this Agreement, the Joint Committee established under Article 22 (Joint Committee) of this Agreement shall determine the precise status and conditions for the participation over and above the observer status referred to above of the Republic of Moldova in the European Aviation Safety Agency.

3. The Parties shall ensure that aircraft registered in one Party suspected of non-compliance with international aviation safety standards established pursuant to the Convention landing at airports open to international air traffic in the territory of the other Party shall be subject to ramp inspections by the competent authorities of that other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.

4. The competent authorities of a Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party.

5. The competent authorities of a Party shall take all appropriate and immediate measures whenever they ascertain that an aircraft, a product or an operation may:

(a) fail to satisfy the minimum standards established pursuant to the Convention or the legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement, whichever is applicable,

(b) give rise to serious concerns – established through an inspection referred to in paragraph 3 of this Article – that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established pursuant to the Convention or the legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement, whichever is applicable, or

(c) give rise to serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of minimum standards established pursuant to the Convention or the legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement, whichever is applicable.

6. Where the competent authorities of one Party take action under paragraph 5 of this Article, they shall promptly inform the competent authorities of the other Party of taking such action, providing reasons for their action.

7. Where measures taken in application of paragraph 5 of this Article are not discontinued even though the basis for taking them has ceased to exist, either Party may refer the matter to the Joint Committee.

*Article 15***Aviation Security**

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the European Union's aviation security legislation specified in Part D of Annex III to this Agreement, under the conditions set out hereafter.

2. The Republic of Moldova may be subjected to a European Commission inspection in accordance with the relevant European Union security legislation as referred to in Annex III to this Agreement. The Parties shall establish the necessary mechanism for the exchange of information on the results of such security inspections.

3. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental precondition for the operation of international air services, the Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at

Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the marking of plastic explosives for purpose of detection signed at Montreal on 1 March 1991, insofar as both Parties are parties to these conventions, as well as all other conventions and protocols relating to civil aviation security of which both Parties are parties.

4. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

5. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation (ICAO) and designated as Annexes to the Convention, to the extent that such security provisions are applicable to the Parties. Both Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions.

6. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect civil aviation against acts of unlawful interference, including, but not limited to, screening of passengers and their cabin baggage, screening of hold baggage and security controls for cargo and mail prior to boarding or loading of aircraft and security controls for in-flight supplies and airport supplies and access control to airside and security restricted areas. Those measures shall be adjusted to meet increases in the threat. Each Party agrees that their air carriers may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 of this Article required by the other Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Party.

7. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. Except where not reasonably possible in case of emergency, each Party will inform the other Party in advance of any special security measures it intends to introduce which could have a significant financial or operational impact on the air transport services provided under this Agreement. Either Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss such security measures, as provided for in Article 22 (Joint Committee) of this Agreement.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the

safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

9. Each Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Party shall request immediate consultations with the other Party.

11. Without prejudice to Article 5 (Refusal, Revocation, Suspension, Limitation of Authorisations) of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of one or more air carriers of such other Party.

12. When required by an immediate and extraordinary threat, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

13. Any action taken in accordance with the paragraph 11 of this Article shall be discontinued upon compliance by the other Party with the full provisions of this Article.

Article 16

Air traffic management

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the legislation specified in Part B of Annex III to this Agreement, under the conditions set out hereafter.

2. The Parties shall cooperate in the field of air traffic management with a view to extending the Single European Sky to the Republic of Moldova in order to enhance current safety standards and overall efficiency of general air traffic operations in Europe, to optimise air traffic control capacities, to minimise delays and to increase environmental efficiency. To this purpose, the Republic of Moldova shall be involved as observer in the Single Sky Committee from the date of entry into force of the Agreement. The Joint Committee shall be responsible for monitoring and facilitating cooperation in the field of air traffic management.

3. With a view to facilitating the application of the Single European Sky legislation in their territories:

- (a) The Republic of Moldova shall take the necessary measures to adjust its air traffic management institutional structures to the Single European Sky, in particular by ensuring that pertinent national supervisory bodies are at least functionally independent of air navigation service providers; and
- (b) The European Union shall associate the Republic of Moldova with relevant operational initiatives in the fields of air navigation services, airspace and interoperability that stem from the Single European Sky, in particular through the early involvement of the Republic of Moldova's efforts to establish functional airspace blocks, or through appropriate coordination on SESAR.

Article 17

Environment

1. The Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing aviation policy. The Parties acknowledge that effective global, regional, national and/or local action is needed to minimise civil aviation's impact on the environment.
2. Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in conformity with the legislation relating to air transport specified in Part E of Annex III to this Agreement.
3. The Parties recognise the importance of working together, and within the framework of multilateral discussions, to consider the effects of aviation on the environment, and to ensure that any mitigating measures are fully consistent with the objectives of this Agreement.
4. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Party to take all appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law and are applied without distinction as to nationality.

Article 18

Consumer protection

Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in accordance with the legislation relating to air transport specified in Part G of Annex III to this Agreement.

Article 19

Computer reservation systems

Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in accordance with the legislation relating to air transport specified in Part H of Annex III to this Agreement.

Article 20

Social aspects

Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in accordance with the legislation relating to air transport specified in Part F of Annex III to this Agreement.

TITLE III

INSTITUTIONAL PROVISIONS

Article 21

Interpretation and enforcement

1. The Parties shall take all appropriate measures, whether general or specific, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement and shall refrain from any measures which would jeopardise attainment of the objectives of this Agreement.
2. Each Party shall be responsible, in its own territory, for the proper enforcement of this Agreement and, in particular, the regulations and directives related to air transport listed in Annex III to this Agreement.
3. Each Party shall give the other Party all necessary information and assistance in the case of investigations on possible infringements of provisions of this Agreement which that other Party carries out under its respective competences as provided in this Agreement.
4. Whenever the Parties act under the powers granted to them by this Agreement on matters which are of substantial interest to the other Party and which concern the authorities or undertakings of the other Party, the competent authorities of the other Party shall be fully informed and given the opportunity to comment before a final decision is taken.
5. Insofar as the provisions of this Agreement and the provisions of the acts specified in Annex III to this Agreement are identical in substance to corresponding rules of the EU Treaties and to acts adopted pursuant to the EU Treaties, those provisions shall, in their implementation and application, be interpreted in conformity with the relevant rulings and decisions of the Court of Justice and the European Commission.

Article 22

The Joint Committee

1. A Joint Committee composed of representatives of the Parties (hereinafter referred to as 'the Joint Committee') is hereby established, which shall be responsible for the administration of this Agreement and shall ensure its proper implementation. For this purpose it shall make recommendations and take decisions where expressly provided by this Agreement.
2. The decisions of the Joint Committee shall be adopted by consensus and shall be binding upon the Parties. They shall be put into effect by the Parties in accordance with their own rules.

3. The Joint Committee shall adopt, by a decision, its rules of procedure.

4. The Joint Committee shall meet as and when necessary. Either Party may request the convening of a meeting.

5. A Party may also request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve any question relating to the interpretation or application of this Agreement. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, but not later than two months from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Parties.

6. For the purpose of the proper implementation of this Agreement, the Parties shall exchange information and, at the request of either Party, shall hold consultations within the Joint Committee.

7. If, in the view of one of the Parties, a decision of the Joint Committee is not properly implemented by the other Party, the former may request that the issue be discussed by the Joint Committee. If the Joint Committee cannot solve the issue within two months of its referral, the requesting Party may take appropriate safeguard measures under Article 24 (Safeguard measures) of this Agreement.

8. Without prejudice to paragraph 2 of this Article, if the Joint Committee does not take a decision on an issue which has been referred to it within six months of the date of referral, the Parties may take appropriate temporary safeguard measures under Article 24 (Safeguard Measures) of this Agreement.

9. In accordance with Article 6 (Investment) of this Agreement, the Joint Committee shall examine questions relating to bilateral investments of majority ownership, or changes in the effective control of air carriers of the Parties.

10. In accordance with Article 14 (Aviation safety) of this Agreement, the Joint Committee shall monitor the process of removal from the register of aircraft registered at the date of signature in the Republic of Moldova which do not comply with international aviation safety standards established pursuant to the Convention. The Joint Committee shall also monitor the process of phasing-out during the transition phase described in Annex II to this Agreement of aircraft registered at the date of signature of this Agreement in the Republic of Moldova and used by operators under the regulatory control of the Republic of Moldova, which do not have a type certificate issued in accordance with the relevant EU legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement with a view to agreeing a progressive reduction in the numbers of aircraft referred to in paragraph 7 of Annex II to this Agreement.

11. The Joint Committee shall also develop cooperation by:

(a) reviewing market conditions affecting air services under this Agreement;

(b) addressing and as far as possible effectively resolve 'doing business' issues that may, inter alia, hamper market access and smooth operation of services under this Agreement as a means to ensure a level playing field, regulatory convergence and minimising the regulatory burden of commercial operators;

(c) fostering expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, including in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), competitive environment and consumer protection;

(d) regularly examining the social effects of this Agreement as it is implemented, notably in the area of employment and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;

(e) considering potential areas for the further development of this Agreement, including the recommendation of amendments to this Agreement;

(f) agreeing, on the basis of consensus, on proposals, approaches or documents of a procedural nature directly related to the functioning of this Agreement;

(g) considering and developing technical assistance in the areas covered by this Agreement; and

(h) fostering cooperation in relevant international fora.

Article 23

Dispute Resolution and Arbitration

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement they shall in the first place endeavour to settle it through formal consultations within the Joint Committee in accordance with paragraph 5 of Article 22 (Joint Committee) of this Agreement.

2. Either Party may refer any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement, which it has not been possible to resolve in accordance with paragraph 1 of this Article, to an arbitration panel of three arbitrators in accordance with the procedure laid down hereafter:

(a) each Party shall appoint an arbitrator within sixty (60) days from the date of reception of the notification for the request for arbitration by the arbitration panel addressed by the other Party through diplomatic channels; the third arbitrator should be appointed by the other two arbitrators within sixty (60) additional days. If one of the Parties has not appointed an arbitrator within the agreed period, or if the third arbitrator is not appointed within the agreed period, each Party may request the President of the Council of the ICAO to appoint an arbitrator or arbitrators, whichever is applicable;

- (b) the third arbitrator appointed under the terms of point (a) above should be a national of a third State and shall act as a President of the arbitration panel;
 - (c) the arbitration panel shall agree its rules of procedure; and
 - (d) subject to the final decision of the arbitration panel, the initial expenses of the arbitration shall be shared equally by the Parties.
3. At the request of a Party the arbitration panel may order the other Party to implement interim relief measures pending the panel's final determination.
4. Any provisional decision or final decision of the arbitration panel shall be binding upon the Parties.
5. If one of the Parties does not act in conformity with a decision of the arbitration panel taken under the terms of this Article within thirty (30) days from the notification of the aforementioned decision, the other Party may, for as long as this failure endures, limit, suspend or revoke the rights or privileges which it had granted under the terms of this Agreement from the Party at fault.

Article 24

Safeguard measures

1. The Parties shall take any general or specific measures required to fulfil their obligations under this Agreement. They shall ensure that the objectives set out in this Agreement are attained.
2. If either Party considers that the other Party has failed to fulfil an obligation under this Agreement, it may take appropriate safeguard measures. Safeguard measures shall be restricted with regard to their scope and duration to what is strictly necessary in order to remedy the situation or maintain the balance of this Agreement. Priority shall be given to such measures as will least disturb the functioning of this Agreement.
3. A Party which is considering taking safeguard measures shall without delay notify the other Party through the Joint Committee and shall provide all relevant information.
4. The Parties shall immediately enter into consultations in the Joint Committee with a view to finding a commonly acceptable solution.
5. Without prejudice to Articles 3(d) (Authorisation), Article 5(1) (d) (Refusal, Revocation, Suspension, Limitation of Authorisation) and Articles 14 (Aviation Safety) and 15 (Aviation Security) of this Agreement, the Party concerned may not take safeguard measures until one month has elapsed after the date of notification under paragraph 3 of this Article, unless the consultation procedure under paragraph 4 of this Article has been concluded before the expiry of the stated time limit.

6. The Party concerned shall, without delay, notify the measures taken to the Joint Committee and shall provide all relevant information.

7. Any action taken under the terms of this Article shall be suspended, as soon as the Party at fault satisfies the provisions of this Agreement.

Article 25

Relationship to other Agreements

1. The provisions of this Agreement shall prevail over the relevant provisions of existing bilateral air services agreements between the Republic of Moldova and the Member States. However, existing traffic rights which originate from these bilateral agreements and which are not covered under this Agreement can continue to be exercised, provided that there is no discrimination between the Member States and their nationals.
2. The Parties shall consult in the Joint Committee, upon request of either side, to recommend whether the Republic of Moldova should join the ECAA Agreement.
3. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by ICAO or another international organisation, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

Article 26

Amendments

1. If one of the Parties wishes to amend the provisions of this Agreement, it shall notify the Joint Committee accordingly of its decision.
2. The Joint Committee may, upon the proposal of one Party and in accordance with this Article, decide by consensus to modify the Annexes to this Agreement.
3. The amendment to this Agreement shall enter into force after completion of the respective internal procedures of each Party.
4. This Agreement shall be without prejudice to the right of each Party, subject to compliance with the principle of non-discrimination and the provisions of this Agreement to unilaterally adopt new legislation or amend its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex III to this Agreement.
5. When new legislation or an amendment to its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex III to this Agreement is being considered by one of the Parties, it shall inform the other Party as appropriate and possible. At the request of either Party, an exchange of views may take place in the Joint Committee.

6. Each Party shall regularly and as soon as appropriate inform the other Party of newly adopted legislation or amendment to its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex III to this Agreement. Upon the request of any Party, the Joint Committee shall within sixty (60) days thereafter hold an exchange of views on the implications of such new legislation or amendment for the proper functioning of this Agreement.

7. Following the exchange of views referred to in paragraph 6 of this Article, the Joint Committee shall:

- (a) adopt a decision revising Annex III to this Agreement so as to integrate therein, if necessary on a basis of reciprocity, the new legislation or amendment in question;
- (b) adopt a decision to the effect that the new legislation or amendment in question shall be regarded as in accordance with this Agreement; or
- (c) recommend any other measures, to be adopted within a reasonable period of time, to safeguard the proper functioning of this Agreement.

Article 27

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to ICAO. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by mutual agreement of the Parties before the expiry of this period.

Article 28

Registration with the International Civil Aviation Organisation and the United Nations Secretariat

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the ICAO and with the United Nations Secretariat, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, following its entry into force.

Article 29

Provisional application and entry into force

1. This Agreement shall enter into force one month after the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed. For purposes of this exchange, the Republic of Moldova shall deliver to the General Secretariat of the Council of the European Union its diplomatic note to the European Union and its Member States, and the General Secretariat of the Council of the European Union shall deliver to the Republic of Moldova the diplomatic note from the European Union and its Member States. The diplomatic note from the European Union and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the Parties agree to provisionally apply this Agreement, in accordance with their internal procedures and/or domestic legislation as applicable, from the date of signature of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.

Done at Brussels, 26 June 2012, in duplicate, in each of the official languages of the Parties, each text being equally authentic.

ANNEX I

AGREED SERVICES AND SPECIFIED ROUTES

1. Each Party grants to the air carriers of the other Party the rights to provide air transport services on the routes specified hereunder:
 - (a) for air carriers of the European Union: Any point in the European Union – intermediate points in the territories of European Neighbourhood Policy partners ⁽¹⁾, ECAA countries ⁽²⁾, or countries listed in Annex IV – Any point in the Republic of Moldova – points beyond.
 - (b) for air carriers of the Republic of Moldova: Any point in the Republic of Moldova – intermediate points in the territories of European Neighbourhood Policy partners, ECAA countries or countries listed in Annex IV – Any point in the European Union
2. The services operated according to paragraph 1 of this Annex shall originate or terminate in the territory of the Republic of Moldova, for air carriers of the Republic of Moldova, and in the territory of the European Union for air carriers of the European Union.
3. Air carriers of both Parties may on any or all flights and at their option:
 - (a) operate flights in either or both directions;
 - (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - (c) serve intermediate and beyond points, as specified in paragraph 1 of this Annex, and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
 - (d) omit stops at any point or points;
 - (e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
 - (f) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
 - (g) carry transit traffic through the other Party's territory; and
 - (h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates.
4. Each Party shall allow each air carrier to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the air carriers of the other Party, except for customs, technical, operational, environmental, protection of health reasons or in application of Article 8 (Competitive environment) of this Agreement.
5. The air carriers of each Party may serve, including within the framework of code share arrangements, any point located in a third country that is not included on the specified routes, provided that they do not exercise fifth freedom rights.
6. This Annex is subject to the transitional provisions contained in paragraph 2 of Annex II to this Agreement and the extension of rights foreseen therein.

⁽¹⁾ 'European Neighbourhood Policy partners' shall here be understood as Algeria, Armenia, Azerbaijan, Belarus, Egypt, Georgia, Israel, Jordan, Lebanon, Libya, Morocco, Occupied Palestinian Territory, Syria, Tunisia and Ukraine i.e. shall here not include the Republic of Moldova.

⁽²⁾ 'ECAA countries' are the countries which are parties to the Multilateral Agreement establishing a European Common Aviation Area which at the date of signature of the agreement were: Member States of the European Union, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, the Republic of Serbia and Kosovo under UN Security Council Resolution 1244.

ANNEX II

TRANSITIONAL PROVISIONS

1. The implementation and application by the Republic of Moldova of all the provisions of the legislation of the European Union relating to air transport indicated in Annex III to this Agreement, with the exception of the security legislation under Part D of Annex III to this Agreement, shall be the subject of an evaluation under the responsibility of the European Union which shall be validated by a decision of the Joint Committee. Such an evaluation shall be conducted two years after the entry into force of the Agreement at the latest.
2. Notwithstanding the provisions of Annex I to this Agreement, the agreed services and specified routes of this Agreement, shall not include, until the moment of the adoption of the decision referred to in paragraph 1 of this Annex II to this Agreement, the right for the air carriers of both parties to exercise fifth freedom rights other than those already granted by bilateral agreements between the Republic of Moldova and the Member States of the European Union, including for the air carriers of the Republic of Moldova between points within the territory of the European Union.

Upon the adoption of the decision referred to in paragraph 1 of this Annex II, the air carriers of both parties shall be entitled to exercise fifth freedom rights, including for the air carriers of the Republic of Moldova between points within the territory of the European Union.

3. The implementation of the aviation security legislation by the Republic of Moldova shall be subject of an evaluation under the responsibility of the European Union which shall be validated by a decision of the Joint Committee. Such an evaluation shall be conducted at the latest three years after the entry into force of this Agreement. In the meantime, the Republic of Moldova shall implement ECAC Doc 30.
4. At the end of the transitional period, the confidential part of the security legislation as provided in Part D of Annex III to this Agreement shall be made available to the appropriate authority of the Republic of Moldova, subject to an agreement on the exchange of security sensitive information including EU classified information.
5. The gradual transition of the Republic of Moldova to the full application of the legislation of the European Union relating to air transport indicated in Annex III to this Agreement may be subject to regular assessments. The assessments shall be carried out by the European Commission in cooperation with the Republic of Moldova.
6. As of the date of decision referred to in paragraph 1 of this Annex, the Republic of Moldova will apply operating licensing rules substantially equivalent to those contained in Chapter II of Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community. The provisions of Article 4 (Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with regard to Airline Fitness, ownership and control) of this Agreement with regard to the reciprocal recognition of fitness and/or citizenship determinations made by the competent authorities of the Republic of Moldova shall be applied by the competent authorities of the European Union upon the confirmation by the Joint Committee of the full application by the Republic of Moldova of such operating licensing rules.
7. Without prejudice to a decision within the Joint Committee or within Article 24 (Safeguard measures), aircraft registered at the date of signature in the register of the Republic of Moldova and used by operators under the regulatory control of the Republic of Moldova, which do not have a type certificate issued in accordance with the relevant EU legislation in Part C of Annex III to this Agreement, can be managed under the responsibility of the competent authorities of the Republic of Moldova in accordance with the applicable national safety requirements of the Republic of Moldova until no later than:
 - (a) 1 January 2017 for certain aero-planes engaged in cargo-only operations;
 - (b) 31 December 2022 for certain helicopters engaged in operations such as search and rescue, aerial work, training, emergency, agricultural and humanitarian flights in accordance with the operational certificates of the respective carriers;

provided that the aircraft comply with international aviation safety standards established pursuant to the Convention. Such aircraft shall not benefit from any rights granted under this Agreement and shall not operate on air routes to, from or within the European Union.

During the above transition phase, the number of aircraft in the register of the Republic of Moldova which do not have a type certificate issued in accordance with the relevant EU legislation shall not exceed 53 until 1 January 2017, shall thereafter not exceed 36 and shall no later than 31 December 2022 have been completely phased-out.

ANNEX III

*(Subject to regular update)***RULES APPLICABLE TO CIVIL AVIATION**

The 'Applicable provisions' of the following acts shall be applicable in accordance with this Agreement unless otherwise specified in this Annex or in Annex II to this Agreement (Transitional Provisions). Where necessary, specific adaptations for each individual act are set out hereafter:

A. MARKET ACCESS AND ANCILLARY ISSUES

No 95/93

Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports

as amended by:

- Regulation (EC) No 894/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 May 2002 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports
- Regulation (EC) No 1554/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports
- Regulation (EC) No 793/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports
- Regulation (EC) No 545/2009 of the European Parliament and of the Council of 18 June 2009 amending Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports

Applicable provisions: Articles 1 to 12, 14 and 14 a (2)

As regards the application of Article 12(2), the term 'the Commission' shall read 'the Joint Committee'.

No 96/67

Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports

Applicable provisions: Articles 1 to 25 and Annex

As regards the application of Article 10, the term 'Member States' shall read 'Member States of the European Union'.

As regards the application of Article 20(2), the term 'the Commission' shall read 'the Joint Committee'.

No 785/2004

Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators

Applicable provisions: Articles 1 to 8, and 10(2)

No 2009/12

Directive (EC) No 2009/12 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2009 on airport charges

Applicable provisions: Articles 1 to 12

B. AIR TRAFFIC MANAGEMENT

No 549/2004

Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 4, 6, and 9 to 14

No 550/2004

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 19, Annexes I and II

No 551/2004

Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 11

No 552/2004

Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 12, Annexes I to V

No 2150/2005

Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace

No 730/2006

Commission Regulation (EC) No 730/2006 of 11 May 2006 on airspace classification and access of flights operated under visual flight rules above flight level 195

No 1794/2006

Commission Regulation (EC) No 1794/2006 of 6 December 2006 laying down a common charging scheme for air navigation services

No 1033/2006

Commission Regulation (EC) No 1033/2006 of 4 July 2006 laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the single European sky

No 1032/2006

Commission Regulation (EC) No 1032/2006 of 6 July 2006 laying down requirements for automatic systems for the exchange of flight data for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units

No 219/2007

Council Regulation (EC) No 219/2007 of 27 February 2007 on the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR)

Applicable provisions: Article 1(1)-(2) and (5)-(7), Articles 2 to 3, Article 4(1), Annex

No 633/2007

Commission Regulation (EC) No 633/2007 of 7 June 2007 laying down requirements for the application of a flight message transfer protocol used for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units

Applicable provisions: Articles 1 to 7, the second and third sentences of Article 8, Annexes I to IV

No 1265/2007

Commission Regulation (EC) No 1265/2007 of 26 October 2007 laying down requirements on air-ground voice channel spacing for the single European sky

Applicable provisions: Articles 1 to 9, Annexes I to IV

No 482/2008

Commission Regulation (EC) No 482/2008 of 30 May 2008 establishing a software safety assurance system to be implemented by air navigation service providers and amending Annex II to Regulation (EC) No 2096/2005

Applicable provisions: Articles 1 to 5, Annexes I to II

No 1361/2008

Council Regulation (EC) No 1361/2008 of 16 December 2008 amending Regulation (EC) No 219/2007 on the establishment of a joint undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR).

Applicable provisions: Articles 1 to 5 (with the exception of Article 1.6), Annex (with the exception of points 11 and 12).

No 29/2009

Commission Regulation (EC) No 29/2009 of 16 January 2009 laying down requirements on data link services for the single European sky.

Applicable provisions: Articles 1 to 15, Annexes I-VII

No 30/2009

Commission Regulation (EC) No 30/2009 of 16 January 2009 amending Regulation (EC) No 1032/2006 as far as the requirements for automatic systems for the exchange of flight data supporting data link services are concerned.

Applicable provisions: Articles 1 to 2, Annex

No 262/2009

Commission Regulation (EC) No 262/2009 of 30 March 2009 laying down requirements for the coordinated allocation and use of Mode S interrogator codes for the single European sky.

Applicable provisions: Articles 1 to 13, Annexes I-III

No 1070/2009

Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system.

Applicable provisions: Articles 1 to 5, with the exception of Article 1.4

No 1108/2009

Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC.

No 73/2010

Commission Regulation (EU) No 73/2010 of 26 January 2010 laying down requirements on the quality of aeronautical data and aeronautical information for the single European sky.

No 255/2010

Commission Regulation (EU) No 255/2010 of 25 March 2010 laying down common rules on air traffic flow management.

No 691/2010

Commission Regulation (EU) No 691/2010 of 29 July 2010 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions and amending Regulation (EC) No 2096/2005 laying down common requirements for the provision of air navigation services.

No 929/2010

Commission Regulation (EU) No 929/2010 of 18 October 2010 amending Regulation (EC) No 1033/2006 as regards the ICAO provisions referred to in Article 3(1).

No 1191/2010

Commission Regulation (EU) No 1191/2010 of 16 December 2010 amending Regulation (EC) No 1794/2006 laying down a common charging scheme for air navigation services.

Commission Decision of 21 February 2011 setting the European Union-wide performance targets and alert thresholds for the provision of air navigation services for the years 2012 to 2014 (2011/121/EU)

No 176/2011

Commission Regulation (EU) No 176/2011 of 24 February 2011 on the information to be provided before the establishment and modification of a functional airspace block.

No 283/2011

Commission Regulation (EU) No 283/2011 of 22 March 2011 amending Regulation (EC) No 633/2007 as regards the transitional arrangements referred to in Article 7

Commission Decision of 20.05.2011 on exemptions under Article 14 of Commission Regulation (EC) No 29/2009 on data link services for the single European sky.

No 677/2011

Commission Regulation (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and amending Regulation (EU) No 691/2010.

Commission Decision C(2011) 4130 final of 7 July 2011 on the nomination of the Network Manager for the air traffic management (ATM) network functions of the single European sky.

No 805/2011

Commission Regulation (EU) No 805/2011 of 10 August 2011 laying down detailed rules for air traffic controllers' licences and certain certificates pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council.

No 1034/2011

Commission Implementing Regulation (EU) No 1034/2011 of 17 October 2011 on safety oversight in air traffic management and air navigation services and amending Regulation (EU) No 691/2010.

No 1035/2011

Commission Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 of 17 October 2011 laying down common requirements for the provision of air navigation services and amending Regulations (EC) No 482/2008 and (EU) No 691/2010

C. AVIATION SAFETY

No 3922/91

Council Regulation (EEC) No 3922/91 of 16 December 1991 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

as amended by:

— Commission Regulation (EC) No 2176/96 of 13 November 1996 amending to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) No 3922/91

— Commission Regulation (EC) No 1069/1999 of 25 May 1999 adapting to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) No 3922/91

- Commission Regulation (EC) No 2871/2000 of 28 December 2000 adapting to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation
- Regulation (EC) No 1899/2006 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation
- Regulation (EC) No 1900/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation
- Commission Regulation (EC) No 8/2008 of 11 December 2007 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane
- Commission Regulation (EC) No 859/2008 of 20 August 2008 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane

Applicable provisions: Articles 1 to 10, 12 to 13 with the exception of Article 4(1) and Article 8(2) (second sentence), Annexes I to III

As regards the application of Article 12, 'Member States' shall read 'Member States of the European Union'.

No 216/2008

Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 68 with the exception of Article 65, the second subparagraph of Article 69(1), Article 69(4), Annexes I to VI

as amended by:

Commission Regulation (EC) No 690/2009 of 30 July 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC

Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 3, with the exception of paragraph 5 of Article 8a, paragraph 6 of Article 8b and paragraph 10 of Article 8c inserted by Article 1(7) of Regulation (EC) No 1108/2009, Annex

No 996/2010

Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC

No 2003/42

Directive 2003/42/EC of the European Parliament and the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation

Applicable provisions: Articles 1 to 11, Annexes I and II

No 1321/2007

Commission Regulation (EC) No 1321/2007 of 12 November 2007 laying down implementing rules for the integration into a central repository of information on civil aviation occurrences exchanged in accordance with Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 4

No 1330/2007

Commission Regulation (EC) No 1330/2007 of 24 September 2007 laying down implementing rules for the dissemination to interested parties of information on civil aviation occurrences referred to in Article 7(2) of Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annexes I to II

No 1702/2003

Commission Regulation (EC) No 1702/2003 of 24 September 2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations

as amended by:

- Commission Regulation (EC) No 381/2005 of 7 March 2005 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations
- Commission Regulation (EC) No 706/2006 of 8 May 2006 amending Regulation (EC) No 1702/2003 as regards the period during which Member States may issue approvals of a limited duration
- Commission Regulation (EC) No 335/2007 of 28 March 2007 amending Regulation (EC) No 1702/2003 as regards the implementing rules related to environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances
- Commission Regulation (EC) No 375/2007 of 30 March 2007 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations
- Commission Regulation (EC) No 287/2008 of 28 March 2008 on the extension of the period of validity of referred to in Article 2c(3) of Regulation (EC) No 1702/2003
- Commission Regulation (EC) No 1057/2008 of 27 October 2008 amending Appendix II of Annex to Regulation (EC) No 1702/2003 concerning the Airworthiness Review Certificate (EASA Form 15a)
- Commission Regulation (EC) No 1194/2009 of 30 November 2009 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances as well as for certification of design and production organisations

Note: Corrected by Corrigenda to Commission Regulation (EC) No 1194/2009 of 30 November 2009 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances as well as for certification of design and production organisations (OJ L 336, 18.12.2009, p. 58 and OJ L 58, 9.3.2010, p. 23)

Applicable provisions: Articles 1 to 4, Annex. The transitional periods referred to in this Regulation shall be determined by the Joint Committee.

No 2042/2003

Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

as amended by:

- Commission Regulation (EC) No 707/2006 of 8 May 2006 amending Regulation (EC) No 2042/2003 as regards approvals of a limited duration and Annexes I and III
- Commission Regulation (EC) No 376/2007 of 30 March 2007 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

- Commission Regulation (EC) No 1056/2008 of 27 October 2008 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks
- Commission Regulation (EC) No 127/2010 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annexes I to IV

No 104/2004

Commission Regulation (EC) No 104/2004 of 22 January 2004 laying down rules on the organisation and composition of the Board of Appeal of the European Aviation Safety Agency

Applicable provisions: Articles 1 to 7 and Annex

No 593/2007

Commission Regulation (EC) No 593/2007 of 31 May 2007 on the fees and charges levied by the European Aviation Safety Agency

as amended by:

Commission Regulation (EC) No 1356/2008 of 23 December 2008 amending Regulation (EC) No 593/2007 on the fees and charges levied by the European Aviation Safety Agency

Applicable provisions: Articles 1 to 12, Article 14(2), Annex

No 736/2006

Commission Regulation (EC) No 736/2006 of 16 May 2006 on working methods of the European Aviation Safety Agency for conducting standardisation inspections

Applicable provisions: Articles 1 to 18

No 768/2006

Commission Regulation (EC) No 768/2006 of 19 May 2006 implementing Directive 2004/36/EC of the European Parliament and of the Council as regards the collection and exchange of information on the safety of aircraft using Community airports and the management of the information system

Applicable provisions: Articles 1 to 5

No 2111/2005

Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/CE

Applicable provisions: Articles 1-13, Annex

Commission Regulation (EC) No 473/2006 of 22 March 2006 laying down implementing rules for the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 6 and Annexes A to C

Commission Regulation (EC) No 474/2006 of 22 March 2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council, and as subsequently amended.

Applicable provisions: Articles 1 to 3 and Annexes A and B

D. AVIATION SECURITY

Framework Regulation

No 300/2008

Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008 on common rules in the field of civil aviation security and repealing Regulation (EC) No 2320/2002

Applicable provisions: Articles 1 to 18, Article 21, Annex

Supplementing Regulation

No 272/2009

Commission Regulation (EC) No 272/2009 of 2 April 2009 supplementing the common basic standards on civil aviation security laid down in the Annex to Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council

as amended by:

- Commission Regulation (EU) No 720/2011 of 22 July 2011 amending Commission Regulation (EC) No 272/2009 supplementing the common basic standards on civil aviation security as regards the phasing-in of the screening of liquids, aerosols and gels at EU airports

No 1254/2009

Commission Regulation (EU) No 1254/2009 of 18 December 2009 setting criteria to allow Member States to derogate from the common basic standards on civil aviation security and to adopt alternative security measures

No 18/2010

Commission Regulation (EU) No 18/2010 of 8 January 2010 amending Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council as far as specifications for national quality control programmes in the field of civil aviation security are concerned

Implementing Regulation

No 72/2010

Commission Regulation (EU) No 72/2010 of 26 January 2010 laying down procedures for conducting Commission inspections in the field of aviation security

No 185/2010

Commission Regulation (EU) No 185/2010 of 4 March 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security

as amended by:

- Commission Regulation (EU) No 357/2010 of 23 April 2010 amending Commission Regulation (EU) No 185/2010 of 4 March 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security
- Commission Regulation (EU) No 358/2010 of 23 April 2010 amending Commission Regulation (EU) No 185/2010 of 4 March 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security
- Commission Regulation (EU) No 573/2010 of 30 June 2010 amending Commission Regulation (EU) No 185/2010 of 4 March 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security
- Commission Regulation (EU) No 983/2010 of 3 November 2010 amending Regulation (EU) No 185/2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security
- Commission Regulation (EU) No 334/2011 of 7 April 2011 amending Commission Regulation (EU) No 185/2010 of 4 March 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security

Commission Decision 2010/774/EU of 13 April 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information as referred to in Point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008 (need to know aviation security measures)

as amended by:

- Commission Decision 2010/2604/EU of 23 April 2010 amending Commission Decision 2010/774/EU of 13 April 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information as referred to in Point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008 (protection of supplies of LAGs and STEBs)
- Commission Decision 2010/3572/EU of 30 June 2010 amending Commission Decision 2010/774/EU of 13 April 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information as referred to in Point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008 (explosive detection dogs)
- Commission Decision 2010/9139/EU of 20 December 2010 amending Commission Decision 2010/774/EU of 13 April 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information as referred to in Point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008 (metal detection for cargo)

E. ENVIRONMENT

No 2006/93

Directive 2006/93/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the regulation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition

Applicable provisions: Articles 1 to 6 and Annexes I and II

No 2002/30

Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports

As amended or adapted by the 2003 Act of Accession and the 2005 Act of Accession

Applicable provisions: Articles 1 to 15, Annexes I and II

No 2002/49

Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 — Declaration by the Commission in the Conciliation Committee on the Directive relating to the assessment and management of environmental noise

Applicable provisions: Articles 1 to 16, Annexes I to VI

F. SOCIAL ASPECTS

No 2000/79

Council Directive 2000/79/EC of 27 November 2000 concerning the European Agreement on the Organisation of Working Time of Mobile Workers in Civil Aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)

Applicable provisions: Articles 2 to 3, Annex

No 2003/88

Directive 2003/88/EC of the European Parliament and of the Council of 4 November 2003 concerning certain aspects of the organisation of working time

Applicable provisions: Article 1 to 19, 21 to 24 and 26 to 29

G. CONSUMER PROTECTION

No 90/314

Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours

Applicable provisions: Articles 1 to 10

No 95/46

Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data

Applicable provisions: Articles 1 to 34

No 2027/97

Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents as amended by:

— Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents

Applicable provisions: Articles 1 to 8

No 261/2004

Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91

Applicable provisions: Articles 1 to 17

No 1107/2006

Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air

Applicable provisions: Articles 1 to 17, Annexes I and II

H. OTHER LEGISLATION

No 80/2009

Regulation (EC) No 80/2009 of the European Parliament and of the Council of 14 January 2009 on a Code of Conduct for computerised reservation systems and repealing Council Regulation (EEC) No 2299/89

Applicable provisions: Articles 1 to 18 and Annexes I and II

ANNEX IV

List of other States referred to in Articles 3 and 4, and Annex I

1. The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
 2. The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
 3. The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
 4. The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).
-

Po zaznajomieniu się z powyższą umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 22 lipca 2013 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *B. Komorowski*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*