

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av avtalet om gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Moldavien, å andra sidan, samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen och om tillämpning av avtalet

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner avtalet om gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Moldavien, å andra sidan, samt lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Avtalet är till sin karaktär ett blandavtal vars bestämmelser delvis omfattas av unionens, delvis av medlemsstaternas behörighet.

Att avtalet sätts i kraft stöder regeringens spetsprojekt för smidigare författningar. Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningarna för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan medlemsstaterna i Europeiska unionen och Moldavien.

Genom avtalet öppnas en flygmarknad mellan Europeiska unionens medlemsstater och Moldavien och anslutande flygförbindelser till tredjeländer. Med stöd av avtalet kan vardera parternas lufttrafikföretag erbjuda tjänster enligt kommersiella principer, med lika konkurrensförutsättningar och iakttagande av enhetliga regler.

Trafikrättigheterna avregleras gradvis an efter som Moldavien omarbetar sin egen lagstiftning så att den motsvarar Europeiska unionens lagstiftning på luftfartsområdet. Dessutom tillåts avtal mellan flygbolagen om användningen av gemensamma linjebeteckningar och om leasing. Befintliga bilaterala arrangemang som gäller sådana trafikrättigheter som inte omfattas av avtalet får dock fortfarande tillämpas.

Genom avtalet fastställs nya samarbetsarrangemang mellan Europeiska unionen och Moldavien när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänst och miljöfrågor. Dessutom införs nya samarbetsarrangemang genom vilka man säkerställer lika verksamhetsförutsättningar för parterna.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som granskar frågor som gäller verkställigheten av avtalet och vid behov frågor som gäller tolkningen och tillämpningen av avtalet.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen avses träda i kraft samtidigt som avtalet för Finlands del träder i kraft, dvs. en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har slutförts.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	4
4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen.....	4
4.2 Konsekvenser för miljön.....	4
4.3 Övriga konsekvenser.....	5
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	5
6 PROVISORISK TILLÄMPNING	6
DETALJMOTIVERING	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	6
2 LAGFÖRSLAG	22
3 IKRAFTTRÄDANDE	22
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	22
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna.....	22
4.2 Behovet av riksdagens samtycke	24
4.3 Behandlingsordning	25
LAGFÖRSLAG	26
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet om gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Moldavien, å andra sidan, och om tillämpning av avtalet	26
FÖRDRAGSTEXT	27

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Riktlinjerna för Europeiska unionens nuvarande politik för yttre förbindelser framgår av de s.k. Open Skies-domar som Europeiska unionens domstol gett 2002 (målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98). Domarna innebär en förpliktelse att ändra de bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstaterna och tredjeländer så att de överensstämmer med unionsrätten. Domarna innebär också att luftfartsavtal i allt större omfattning ingås mellan unionen och ett tredjeland. Enligt domarna kan luftfarten anses vara en bransch som är av gemensamt intresse för unionen, och medlemsstaterna ska därför beakta detta när de förhandlar fram internationella luftfartsavtal.

Nationella bestämmelser om de branscher som omfattas av avtalet finns i luftfartslagen (864/2014), lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011). Dessa lagar kompletterar den övergripande EU-lagstiftningen. Den unionslagstiftning som gäller avtalet finns uppräknad i bilagan till avtalet. Europeiska unionens domstol har ansett att unionen har exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i luftfartsavtalen. Unionens lagstiftning på det område som omfattas av avtalet är rätt omfattande. Eftersom det ärende som är föremål för avtalen delvis faller under unionens, delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredje länder (nedan förordningen om yttre förbindelser). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande mellan medlemsstaterna och kommissionen inrättats i syfte att säkerställa att de bilaterala luftfartsavtal som medlemsstaterna ingått med tredjeländer harmonierar med unionslagstiftningen.

Avtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Moldavien, å andra sidan, är en del av ett projekt för att skapa av ett gemensamt luftrum för unionen i syfte att gradvis öppna upp luftfartsmarknaden mellan unionens medlemsstater och dess närområden. Ett villkor för en avreglerad marknad är att närområdena gradvis införlivar den unionslagstiftning som gäller luftfart i sin nationella lagstiftning. Tillnärmningen av lagstiftningen skapar nya verksamhetsmöjligheter för företagen och ger konsumenterna större valmöjligheter. Avregleringen av marknaden och harmoniseringen av reglerna genomförs på en och samma gång för att säkerställa lika konkurrensmöjligheter och garantera en tillräckligt hög nivå på flygsäkerheten, luftfartsskyddet och miljönormerna.

Europeiska unionen har förhandlat fram luftfartsavtal med västra Balkan (ECAA-avtalet, FördrS 36-37/2013), Georgien (FördrS 42-43/2015), Israel, Jordanien och Marocko (FördrS 65/2008). Finland har nationellt godkänt ECAA-avtalet (RP 149/2007 rd), Georgienavtalet (RP 225/2014 rd) och Marockoavtalet (RP 163/2007 rd) och de tillämpas för Finlands del provisoriskt tills de slutgiltigt träder i kraft. Vid kommunikationsministeriet bereds som bäst regeringspropositioner som gäller luftfartsavtal mellan EU och dess medlemsstater, å ena sidan, och Israel, å andra sidan, och mellan EU och dess medlemsstater, å ena sidan, och Jordanien, å andra sidan.

2 Nuläge

Mellan Finland och Moldavien finns inget gällande bilateralt luftfartsavtal.

Europeiska unionen slöt år 2006 ett så kallat horisontellt luftfartsavtal med Moldavien (EUT L 126, 13.5.2006 s. 24), genom vilket medlemsstaternas befintliga luftfartsavtal bringades i överensstämmelse med kraven enligt unionsrätten.

Förhandlingar om ett övergripande luftfartsavtal mellan Europeiska unionen och Moldavien fördes år 2011. Utifrån förhandlingarna paraferades som avslutning på den andra förhandlingsrundan ett luftfartsavtal i Chisinau den 26 oktober 2011. Moldavien ratificerade avtalet för sin egen del i februari 2013. Ett villkor för att avtalet ska träda i kraft är att Europeiska unionens samtliga medlemsstater ratificerar avtalet.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Målet med det övergripande luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater å ena sidan och Moldavien å andra sidan är att ge parterna tillträde till luftfartsmarknaden på lika villkor genom att inrätta ett gemensamt luftrum mellan unionens medlemsstater och Moldavien. Öppnandet av marknaden syftar till att utvidga luftfartsmarknaden så att den bättre svarar mot användarnas, dvs. resenärernas och transportörernas, behov.

För att säkerställa ett likvärdigt tillträde till marknaden och skapa en konkurrensutsatt miljö förenhetligar parterna genom avtalet säkerhetsfrågor (safety), skyddsfrågor (security) och flygtrafiktjänst och de sociala aspekterna samt harmoniserar miljöbestämmelserna.

Europeiska unionens särskilda lagstiftning på luftfartsområdet, som specificeras i bilaga III till avtalet, utgör grunden för det gemensamma luftrummet. Genomförandet av avtalet förutsätter att parterna tillämpar övergångsperioder.

Avtalet syftar till att främja genomförandet av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter vad konsumentskyddet beträffar, antagen i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen, RP 184/2002 rd).

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som har till uppgift att administrera avtalet, dess genomförande och tolkning samt frågor som gäller tillämpningen av avtalet.

Propositionen syftar till att för Finlands del godkänna avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Moldavien, å andra sidan. För att avtalet ska träda i kraft internationellt krävs det att Finland godkänner det. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en blankettlag.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen

Genom luftfartsavtalet möjliggörs en regelbunden flygtrafik mellan Finland och Moldavien och avlägsnas begränsningar i tillträdet till marknaderna. Avlägsnandet av begränsningarna främjar handeln, turismen och investeringarna parterna emellan.

För närvarande finns det veterligen inget behov av reguljärflyg mellan Finland och Moldavien.

4.2 Konsekvenser för miljön

Avtalet syftar till att skydda miljön genom att utveckla och genomföra en internationell luftfartspolitik och bekräfta suveräna staters rätt att utfärda bestämmelser om miljöskydd.

Som en följd av öppnandet av marknaden förväntas flygtrafiken mellan EU och Moldavien öka, vilket bl.a. ökar mängden flygbuller och utsläppen av växthusgaser.

Genom avtalet utvidgas tillämpningsområdet för Europeiska unionens miljöreglering till att omfatta Moldaviens territorium i synnerhet när det gäller flygbuller.

4.3 Övriga konsekvenser

Ikraftsättandet av avtalet stöder regeringens spetsprojekt för smidigare författningar. Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningar för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan EU, Finland och Moldavien.

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller konsekvenser för organisation och personal på nationell nivå.

5 Beredningen av propositionen

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av utrikesministeriet och justitieministeriet samt av Trafiksäkerhetsverket och av de organisationer som är medlemmar av delegationen för luftfartspolitik. I utlåtandena konstaterades det att avtalen är förenliga med näringslivets intressen och att deras konsekvenser för konkurrenskraften är positiva. Remissinstanserna var positiva till godkännandet och ikraftsättandet av avtalet.

Finnair Abp välkomnade luftfartsavtalet och ansåg att de liberala avtalen är bra, eftersom trafikförbindelserna förbättras och den administrativa bördan minskas. Finnair är tillfreds med att avtalet innehåller liberala bestämmelser om betjäning av punkter i ECAA-länder och den europeiska grannskapspolitikens partnerländer som ligger mellan start- och slutpunkten för en flygrutt.

Centralhandelskammaren konstaterade i sitt utlåtande att den förhåller sig positivt till förslaget och understöder förslaget i avtalet om att flygtrafikmarknaden gradvis öppnas upp mellan EU:s medlemsstater och närområdena. Avtalet förenhetligar och förtydligar författningsmiljön, vilket gör det lättare för företag att vara verksamma i flygtrafikbranschen. En gradvis liberalisering av trafikrättigheterna och eliminering av faktorer som begränsar etablering på marknaden stöder även företags tillväxt, konkurrens och jämlika kommersiella verksamhetsförutsättningar, vilket innebär att avtalet är förenligt med näringslivets intressen.

Trafiksäkerhetsverket ansåg propositionen vara ändamålsenlig. Verkets synpunkter har beaktats i propositionen redan vid beredningen, så verket hade inte något annat att anföra.

Justitieministeriet och utrikesministeriet framförde i sina utlåtanden observationer av teknisk natur, som alla har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Försvarsministeriet hade inga kommentarer om propositionen.

Inrikesministeriet hade inte något att anföra om luftfartsavtalet, men konstaterade att det anser det vara viktigt att man i samband med att flygtrafiken ökar och blir smidigare fäster vikt vid internationella aktörers förmåga och vilja att vara samarbets- och informationsutbytesparter tillsammans med de brottsbekämpande myndigheterna även i brottsbekämpande syfte.

Finansministeriet framförde i sitt utlåtande observationer om detaljmotiveringen till de artiklar i avtalet som gäller skatte- och tullfrihet samt om avsnittet om nödvändigheten av riksdagens samtycke till propositionen i fråga om den artikel som gäller beskattning och tullar. Samtliga tilläggförslag har beaktats i den fortsatta beredningen.

Miljöministeriet fäste i sitt utlåtande vikt vid luftfartsavtalets konsekvenser när det gäller att hantera effekterna av buller från luftfartyg och ansåg att avtalet inte kommer att ändra på nu-läget vad beträffar hanteringen av effekterna av buller, och därför förordar ministeriet ett godkännande och ikraftsättande av avtalet.

6 Provisorisk tillämpning

Enligt artikel 218.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (tidigare artikel 300.2 i EG-fördraget) kan rådet på förslag av kommissionen besluta om provisorisk tillämpning av ett avtal som unionen ingått innan avtalet har trätt i kraft. Finland har avgett en förklaring, enligt vilken Finland får tillämpa avtalet provisoriskt först efter det nationella godkännandet.

Europeiska unionens råd antog den 7 juni 2012 tillsammans med företrädarna för medlemsstaterna, församlade i rådet, ett beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av avtalet (2012/639/EU, EUT L 292, 20.10.2012, s.1). Enligt artikel 3 i beslutet ska unionen och dess medlemsstater tillämpa avtalet provisoriskt i enlighet med deras tillämpliga interna förfaranden och/eller nationella lagstiftning från och med den första dagen i den månad som följer på dagen för det senaste meddelande genom vilket parterna underrättade varandra om att de förfaranden som krävs för provisorisk tillämpning av avtalet har avslutats.

Finlands grundlag innehåller ingen uttrycklig bestämmelse om provisorisk tillämpning av internationella avtal. Om avtalet innehåller bestämmelser som t.ex. hör till området för lagstiftningen har man ansett att provisorisk tillämpning kräver riksdagens godkännande och en ikraftträdandelag. Eftersom avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Moldavien, å andra sidan, innehåller vissa bestämmelser som hör till området för lagstiftningen ska avtalet godkännas av riksdagen. De bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen beskrivs närmare i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

I Finland är avsikten att tillämpa avtalet provisoriskt innan det slutliga ikraftträdandet. Genom förordning av statsrådet föreskrivs om provisorisk tillämpning i enlighet med 2 § i lagförslaget.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

Artikel 1. Definitioner. I artikeln definieras de viktigaste begrepp som används i avtalet. Definitionerna grundar sig på Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO:s standardkontraktsklausuler.

Avdelning I i avtalet innehåller ekonomiska bestämmelser bl.a. om beviljande av tillstånd och rättigheter och avslag i fråga om dem, investeringar, den konkurrensutsatta miljön samt tullar och skatter.

Artikel 2. Trafikrättigheter. I artikeln bestäms det om trafikrättigheter och andra rättigheter som de avtalsslutande parterna beviljar varandra. Enligt punkt 1 beviljas rättigheter som avses i artikeln enligt bilagorna I och II till avtalet.

I artikeln bestäms det om följande rättigheter:

- a) överflygningsrätt, dvs. rätt att flyga över den andra partens territorium utan att landa,

- b) rätt till tekniska mellanlandningar, dvs. rätt att landa inom den andra partens territorium för andra ändamål än trafikändamål, alltså av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, last och/eller post i lufttransport,
- c) rätt att under utövande av överenskommen trafik på en angiven flygrutt landa på den andra partens territorium i syfte att ta ombord eller sätta av passagerare, gods och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans,
- d) andra rättigheter enligt avtalet.

I punkt 2 bekräftas förbud mot cabotage, dvs. förbud för den ena partens lufttrafikföretag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, bagage, last och/eller post mot ersättning med en annan punkt inom den partens territorium som destination.

Artikeln baserar sig på ICAO:s standardkontraktsklausuler och motsvarande klausuler tillämpas allmänt i internationella sammanhang.

Artikel 3. Godkännande. I artikeln bestäms det under vilka förutsättningar en parts behöriga myndighet ska bevilja trafiktillstånd efter att ha fått en ansökan om trafiktillstånd från den andra partens lufttrafikföretag. Trafiktillstånd ska beviljas med kortast möjliga handläggnings-tid om de villkor som anges i leden är uppfyllda.

I punkt 1 a fastställs villkoren för beviljande av trafiktillstånd för lufttrafikföretag från Molda-vien. Enligt led a uppfylls villkoren i fråga om moldaviska lufttrafikföretag när lufttrafikföre-taget har sitt huvudsäte i Moldavien och ha en operativ licens som utfärdats i enlighet med Moldaviens lagstiftning, när den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget utövas och upprätt-hålls av Moldavien och när lufttrafikföretaget ägs, direkt eller genom majoritetsägande, och i praktiken kontrolleras av Moldavien och/eller av moldaviska medborgare, om inget annat fast-ställs i artikel 6 (Investeringar).

I punkt 1 b fastställs villkoren för beviljande av tillstånd för lufttrafikföretag från Europeiska unionen. Enligt led b uppfylls villkoren i fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen när lufttrafikföretaget har sitt huvudsäte i en medlemsstat inom Europeiska unionen i enlighet med EU-fördragen, när företaget har en operativ licens som utfärdats i enlighet med Europe-iska unionens lagstiftning, och när den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av den medlemsstat i Europeiska unionen som ansvarar för utfärdandet av drift-tillstånd (AOC) och dess luftfartsmyndighet är tydligt angiven. I Finland beviljas drifttillstånd av Trafiksäkerhetsverket med stöd av 57 § i luftfartslagen. Bestämmelser om drifttillstånd för luftfart finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (den s.k. EASA-förordningen), medan bestäm-melser om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift finns i kom-missionens förordning (EU) nr 965/2012 som utfärdats med stöd av EASA-förordningen.

Lufttrafikföretag från Europeiska unionen ska dessutom, om inget annat fastställs i artikel 6 (Investeringar) i avtalet, vara ägt, direkt eller genom majoritetsägande och i praktiken kontrol-leras av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstater, eller av andra stater som för-tecknas i bilaga IV och/eller av medborgare i dessa stater. Bestämmelser om ägande och kon-troll finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (lufttrafikförordningen).

Enligt punkt 1 c ska lufttrafikföretaget uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den behöriga myndigheten normalt tillämpar på internationell luftfart.

Enligt punkt 1 d ska bestämmelserna om flygsäkerhet i artikel 14 och om luftfartsskydd i artikel 15 upprätthållas och tillämpas.

Till den del som gäller villkoren för beviljande av trafiktillstånd för lufttrafikföretag grundar sig artikeln på EU:s standardkontraktsklausuler. Till övriga delar grundar sig artikeln på ICAO:s standardklausuler och motsvarande klausuler tillämpas allmänt i internationella sammanhang.

Artikel 4. *Ömsesidigt erkännande av tillsyn med avseende på lämplighet, ägarskap och kontroll.* I artikeln bestäms det att parternas behöriga myndigheter ska erkänna det beslut avseende lämplighet och/eller medborgarskap som har fattats av den första avtalsslutande partens behöriga myndigheter vad gäller det lufttrafikföretaget som om beslutet hade fattats av de egna behöriga myndigheterna. Dessutom ingår i artikeln ett förbud mot att utreda ärendet ytterligare, förutom om det föreskrivs om detta i leden a och b.

Enligt led a ska den mottagande partens behöriga myndighet, om den efter mottagande av en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag eller efter beviljande av ett sådant godkännande har särskilda skäl att tvivla på att villkoren i artikel 3 för beviljande av lämpliga godkännanden eller tillstånd inte har uppfyllts, trots att tillsyn har utövats av den andra partens behöriga myndigheter, genast underrätta dessa myndigheter och ange välgrundade skäl för sitt tvivel. I detta fall får endera parten begära samråd, vilket kan inbegripa företrädare för berörda behöriga myndigheter och/eller ytterligare uppgifter som rör tvivlet. Sådana begäranden ska tillgodoses så snart som möjligt. Om frågan inte kan lösas får endera parten föra den vidare till den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 22. Enligt led b tillämpas bestämmelserna i artikel 4 emellertid inte på utredningar som gäller säkerhetscertifikat eller säkerhetslicenser, säkerhetsarrangemang eller försäkringar.

Bestämmelser om lufttrafikföretags lämplighet ingår i lufttrafikförordningen och i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer, samt i luftfartslagen. Luftfartslagen innehåller också bestämmelser om luftfartygs nationalitet.

Med en parts luftfartsmyndighet avses i frågor som omfattas av Europeiska unionens behörighet Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) och i frågor som omfattas av medlemsstatens behörighet Trafiksäkerhetsverket i enlighet med vad som föreskrivs i EASA-förordningen, i luftfartslagen och i lagen om Trafiksäkerhetsverket.

Artikel 5. *Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning.*

Enligt punkt 1 får vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånden eller på annat sätt tillfälligt inställa eller begränsa verksamheten för ett lufttrafikföretag i den andra parten, om villkoren enligt artikelleden uppfylls. De viktigaste kriterierna är att parternas lufttrafikföretag ska ha huvudsäte i Moldavien eller inom en medlemsstats territorium, att de ska ha en giltig operativ licens och att de ska stå under myndighetens faktiska tillsyn.

Enligt punkt 1 a har vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter rätt att avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånden om det moldaviska lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsäte i Moldavien eller inte har en giltig operativ licens i enlighet med tillämplig moldavisk lagstiftning, om den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av Moldavien, och om lufttrafikföretaget inte, vare sig direkt eller genom majoritetsägende ägs eller i praktiken kontrolleras av Moldavien och/eller moldaviska medborgare eller

av andra stater som förtecknas i bilaga III och/eller medborgare i dessa stater, med förbehåll för att inget annat fastställs i artikel 6 (Investeringar).

Enligt punkt 1 b har vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter likaså rätt att avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafikstillstånden, om ett lufttrafikföretag från Europeiska unionen inte har sitt huvudsäte i en medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med EU-fördragen, eller om det inte har en giltig operativ licens eller om den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av den medlemsstat i Europeiska unionen som ansvarar för utfärdande av driftillstånd (AOC) eller den behöriga myndigheten inte är tydligt angiven, eller om lufttrafikföretaget inte, vare sig direkt eller genom majoritetsägande, ägs eller i praktiken kontrolleras av medlemsstater i Europeiska unionen och/eller av medborgare i medlemsstater eller av andra stater som förtecknas i bilaga III och/eller medborgare i dessa stater, med förbehåll för att inget annat fastställs i artikel 6 (Investeringar).

Enligt punkt 2 har vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter dessutom enligt led c ovannämnda rättigheter om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 7 (Efterlevnad av lagar och andra författningar) eller enligt led d om bestämmelserna i artiklarna 14 (Flygsäkerhet) och 15 (Luftfartsskydd), inte upprätthålls och tillämpas, eller enligt led e om en part i enlighet med artikel 8 (Konkurrensutsatt miljö) kommit till slutsatsen att villkoren för en konkurrensutsatt miljö inte är uppfyllda.

Enligt punkt 2 får, såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller d den ena avtalsslutande parten utöva sina rättigheter enligt denna artikel först efter samråd med den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter.

Enligt punkt 3 ska ingendera parten utnyttja de rättigheter som fastställs i artikeln för att avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa godkännanden eller tillstånd för några lufttrafikföretag i en part på grund av att en eller flera parter i ECAA-avtalet eller deras medborgare står för majoritetsägandet och/eller i praktiken kontrollerar lufttrafikföretaget, förutsatt att denna part eller dessa parter i ECAA-avtalet erbjuder lika behandling och förutsatt att parten eller parterna tillämpar bestämmelserna och villkoren enligt ECAA-avtalet.

Artikel 6. *Investeringar.* Enligt punkt 1 ska trots vad som sägs i artiklarna 3 (Godkännande) och 5 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande) vara tillåtet för medlemsstater och/eller deras medborgare att vara majoritetsägare i eller att i praktiken kontrollera ett lufttrafikföretag i Republiken Moldavien.

Enligt punkt 2 ska det trots vad som sägs i artiklarna 3 (Godkännande) och 5 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande och begränsning av godkännande) vara tillåtet för Republiken Moldavien eller dess medborgare att vara majoritetsägare i eller att i praktiken kontrollera ett EU-lufttrafikföretag om detta föregås av ett beslut av den gemensamma kommitté som inrättas genom avtalet enligt punkt 2 i artikel 22 (Gemensam kommitté). Beslutet ska innehålla de villkor som är förknippade med bedrivande av den överenskomna trafiken enligt avtalet och med trafik mellan tredjeländer och parterna. Bestämmelserna i punkt 8 i artikel 22 (Den gemensamma kommittén) ska inte gälla för denna typ av beslut.

Artikel 7. *Efterlevnad av lagar och andra författningar.* Enligt punkt 1 ska en parts lufttrafikföretag iaktta den andra partens lagar och andra författningar vid inresa i, utresa från och under den tid då de befinner sig inom den förstnämnda partens territorium. Enligt punkt 2 ska en avtalsslutande parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller gods vid inresa till, avresa från eller under den tid de befinner sig inom den andra partens territorium iaktta de lagar och andra författningar som gäller (t.ex. bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

Artikel 8. Konkurrensutsatt miljö. I punkt 1 bekräftar parterna att de har som gemensamt mål att skapa en rättvis och konkurrensutsatt miljö för luftfarten, och erkänner att lufttrafikföretagen är mest benägna att utöva rättvis konkurrens om de verkar på helt kommersiella grunder. I punkt 2 förbjuds all diskriminering på grund av nationalitet, utan att det påverkar tillämpningen av särskilda bestämmelser som ingår i avtalet. Enligt punkt 3 är statligt stöd som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen oförenligt med avtalets korrekta tillämpning, i den mån det kan påverka handeln mellan parterna inom luftfartssektorn. Enligt punkt 4 ska förfaranden som strider mot artikel 8 bedömas enligt de kriterier som följer av tillämpningen av EU:s konkurrensbestämmelser.

I punkt 5 bestäms det om förfarandena när en part konstaterar att det råder villkor på den andra partens territorium som skulle inverka negativt på en rättvis och konkurrensutsatt miljö och på dess lufttrafikföretags bedrivande av lufttrafik. Dessutom får enligt punkten den andra parten vidta åtgärder för att godkännanden utfärdade för den andra partens lufttrafikföretag hålls inne, återkallas, tillfälligt upphävs, begränsas eller förses med villkor i enlighet med artikel 5. Enligt punkt 6 ska de åtgärder som vidtas enligt punkt 5 vara relevanta, proportionella och i omfattning och varaktighet begränsade till vad som är absolut nödvändigt. Enligt punkt 7 får vardera parten kontakta statliga organ på den andra partens territorium för att diskutera frågor rörande artikeln. Enligt punkt 8 påverkar bestämmelserna i avtalet inte parternas lagar och förordningar rörande allmän trafikplikt.

Artikel 9. Kommersiella möjligheter. I punkterna 1 och 2 bestäms det om affärsverksamhet. Enligt punkt 1 är parterna överens om att hinder för kommersiella aktörers affärsverksamhet skulle vara till förfång för de fördelar som kan uppnås med detta avtal. Parterna är därför överens om att effektivt och ömsesidigt sträva efter att undanröja hinder för båda parter kommersiella aktörers affärsverksamhet där sådana hinder kan stå i vägen för affärer, leda till snedvridning av konkurrensen eller hindra utvecklingen av lika villkor. Enligt punkt 2 ska den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 22 utarbeta ett förfarande för samarbete i frågor som rör affärsverksamhet och kommersiella möjligheter. Den ska också övervaka framstegen med att konkret undanröja hindren för kommersiella operatörers affärsverksamhet och regelbundet se över utvecklingen, bland annat i fråga om lagstiftning och rättsliga ändringar när detta är nödvändigt. En part får begära ett sammanträde i gemensamma kommittén för att diskutera frågor som rör tillämpningen av artikel 9.

Punkterna 3 och 4 gäller företrädare för lufttrafikföretag. Enligt punkt 3 ska båda parter lufttrafikföretag ha rätt att etablera kontor på den andra partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporttjänster och därmed förknippad verksamhet, däribland rätten att sälja och utfärda biljetter och/eller flygfraktssedlar av alla slag, både sina egna och andra lufttrafikföretags biljetter och/eller flygfraktssedlar. Enligt punkt 4 ska båda parter lufttrafikföretag ha rätt att på den andra partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra partens lagar och förordningar om inresa, uppehåll och anställning. Dessa personalbehov kan, om lufttrafikföretagen så väljer, uppfyllas av företagets egen personal eller av personal från en annan organisation eller ett annat företag eller lufttrafikföretag som bedriver verksamhet på den andra partens territorium och som har tillstånd att bedriva sådan verksamhet på den andra partens territorium. Båda parter ska vid behov underlätta och expediera utfärdandet av arbetstillstånd för kontorspersonal enligt punkt 4, inbegripet tillfälligt anställd personal vars verksamhet inte överskrider nittio (90) dagar, i enlighet med gällande lagar och andra författningar.

Bestämmelserna i punkt 5 gäller marktjänster. I punkt 5 a bestäms det om lufttrafikföretagens rätt att utföra sina egna marktjänster på den andra partens territorium. Marktjänsterna får skötas som egenhantering i enlighet med led a i, eller alternativt i enlighet med led a ii så att före-

taget väljer fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta eller andra marktjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parter lagar och förordningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden. Enligt punkt 5 b hör bagagehantering, ramptjänster, leveranser av bränsle och olja, hantering av fraktgods och post i samband med den fysiska hanteringen av fraktgods och post mellan flygterminalen och luftfartyget till kategorier av marktjänster i fråga om vilka de rättigheter som anges i led a i och a ii ovan får inskränkas endast om det motiveras av begränsningar enligt de lagar och andra författningar som gäller inom den andra partens territorium. Om sådana begränsningar utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen marktjänst (self-handling), och det i praktiken inte råder konkurrens mellan marktjänstleverantörerna, ska alla marktjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor.

Bestämmelserna i punkt 6 gäller marktjänster för tredjepart. Enligt punkt 6 ska varje marktjänstföretag, om det rör sig om ett lufttrafikföretag eller inte, när det gäller marktjänster på den andra partens territorium ha rätt att tillhandahålla marktjänster för lufttrafikföretag som är verksamma vid samma flygplats, om detta är tillåtet enligt tillämpliga lagar och andra författningar och förenligt med dessa.

Bestämmelserna i punkterna 7, 8 och 9 gäller försäljning, lokala utgifter och överföring av medel. Enligt punkt 7 ska parterna tillåta att den andra partens lufttrafikföretag ägnar sig åt försäljning av lufttransporter och därmed förknippade tjänster inom dess territorium, direkt, och/eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsombud, andra mellanhänder som utses av lufttrafikföretaget, genom ett annat lufttrafikföretag eller via internet. Alla lufttrafikföretag ska ha rätt att sälja sådana transporttjänster, och alla ska ha rätt att köpa sådana transporttjänster i lokal valuta eller i fritt konvertibla valutor i enlighet med den lokala valutalagstiftningen.

Enligt punkt 8 ska alla lufttrafikföretag ha rätt att på begäran konvertera lokala intäkter till fritt konvertibla valutor och överföra dem från den andra partens territorium till sitt hemland eller, om det är förenligt med generellt tillämpliga lagar och andra författningar, till andra länder som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring ska vara tillåten utan dröjsmål och utan inskränkning eller beskattning, till den växelkurs för löpande betalningar som gäller den dag då begäran om överföring lämnas in. Enligt punkt 9 ska parterna tillåta att den andra partens lufttrafikföretag betalar lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra partens territorium i lokal valuta. Parterna ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag, om dessa så önskar, betalar sådana utgifter på den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokal valutalagstiftning.

I punkterna 10 och 11 bestäms det om samarbetsavtal. Enligt punkt 10 får båda parter lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg och gemensamma flygkodsbezeichnungar (s.k. codesharing). Enligt punkt 10 a får detta ske med den andra partens lufttrafikföretag, enligt punkt 10 b med tredje-länders lufttrafikföretag och enligt punkt 10 c med tillhandahållare av land- eller sjötransport, oavsett land. Förutsättningen är enligt led a i att de som deltar i det avtalet har den trafikrättighet som krävs, och enligt led a ii att avtalet uppfyller de krav rörande säkerhet och konkurrens som normalt gäller för sådana avtal. Dessutom ska i samband med försäljningen köparen på försäljningsstället, och under alla omständigheter före ombordstigning, informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

Enligt punkt 11 a ska land- och sjötransportföretag som tillhandahåller passagerartransporter inte omfattas av de lagar och förordningar som styr lufttransporterna enbart på grundval av att land- och sjötransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i detta företags eget namn. Land- och sjötransportföretag ska själva kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vil-

ken typ av avtal som ska ingås kan land- och sjötransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl. Enligt punkt 11 b ska parternas lufttrafik- och fraktföretag vidare, utan hinder av andra bestämmelser i avtalet, tillåtas att i samband med lufttransport utan begränsningar välja land- och sjötransportsätt för godstransport till och från punkter inom Republiken Moldaviens eller Europeiska unionens territorier eller i tredjeland, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas till lands eller till sjöss eller med luftfartyg, kunna presenteras vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får besluta att utföra sina egna land- och sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet andra lufttrafik- och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

I punkt 12 bestäms det om leasing. Enligt punkten ska båda parter lufttrafikföretag ha rätt att erbjuda överenskommen trafik med användning av luftfartyg och besättning som har hyrts in från ett annat lufttrafikföretag, inbegripet från lufttrafikföretag i tredjeländer, förutsatt att alla som deltar i ett sådant avtal uppfyller villkoren i de lagar och förordningar parterna normalt tillämpar på sådana avtal. Enligt punkt 12 a ska ingendera parten kräva att de lufttrafikföretag som hyr ut sin utrustning ska ha trafikrättigheter enligt avtalet. Enligt punkt 12 b får ett lufttrafikföretag från Republiken Moldavien eller EU endast undantagsvis och för att klara tillfälliga behov använda luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-leasing) från ett lufttrafikföretag från ett annat tredjeland än de som anges i bilaga IV, för att utöva de rättigheter som avses i avtalet. En sådan inhyrning ska förhandsgodkännas av den myndighet som har utfärdat licensen för det lufttrafikföretag som hyr ut luftfartyget och av den andra partens behöriga myndighet.

I punkt 13 bestäms det om franchising och varumärken. Enligt punkten får parternas lufttrafikföretag tillhandahålla lufttrafik enligt avtalet genom ett avtal om franchising eller varumärken med företag, inbegripet någondera partens eller tredjeländers luftföretag, under förutsättning att de lufttrafikföretag som tillhandahåller lufttrafiken har den trafikrättighet för en flygrutt som krävs och uppfyller villkoren i lagar och förordningar som parterna tillämpar på sådana avtal, särskilt villkor som kräver att namnet på det lufttrafikföretag som utför flygningen offentliggörs.

Artikel 10. Tullar och skatter. I punkt 1 bestäms det att när luftfartyg som används för internationell lufttransport av den ena partens lufttrafikföretag kommer till den andra partens territorium ska luftfartyget på ömsesidig basis vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som a tas ut av nationella eller lokala myndigheter eller av Europeiska unionen och b inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller även luftfartygets sedvanliga ombord- och markutrustning, bränsle, smörjmedel, tekniskt förbrukningsmateriel, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet, men inte begränsat till, artiklar som livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget.

Enligt punkt 2 ska på ömsesidig basis och i enlighet med respektive parts tillämpliga lagstiftning följande vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som anges i punkt 1, utom de avgifter som baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad: enligt punkt 2 a luftfartygsförråd

som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium, enligt punkt 2 b markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs på en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och som används för internationell lufttransport, enligt punkt 2 c bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmateriel som förs in i eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium, enligt punkt 2 d trycksaker, i enlighet med respektive parts tullagstiftning, som införs på eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord och enligt punkt 2 e säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktterminaler.

Enligt punkt 3 ska, utan att det påverkar eventuella andra bestämmelser med annat innehåll, ingenting i avtalet hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på flygbränsle som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som trafikerar en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom dess territorium.

Enligt punkt 4 får det krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 ska stå under behöriga myndigheters övervakning och inte ska få överföras utan att relevanta tullar och skatter erläggs.

Enligt punkt 5 ska befrielse enligt artikel 10 också gälla om den ena partens lufttrafikföretag ingår avtal med ett lufttrafikföretag, som åtnjuter sådan befrielse på den andra partens territorium, om att inom den andra partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2.

Enligt punkt 6 ska ingenting i avtalet hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- och påstigning är tillåten.

Enligt punkt 7 ska bagage och last i direkt transitering över den ena partens territorium vara befriat från skatter, tullar och avgifter som inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

Enligt punkt 8 får sedvanlig ombordutrustning samt materiel och förnödenheter som normalt hålls ombord på det luftfartyg som en parts lufttrafikföretag använder inte lastas av på den andra partens territorium förrän det territoriets tullmyndigheter har gett sitt godkännande. I sådana fall kan myndigheterna i fråga kräva att de ställs under deras kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

Enligt punkt 9 ska föreskrifterna i avtalet inte påverka området mervärdesskatt, utom när det gäller omsättningsskatt på import. Bestämmelserna i överenskommelser för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital som har ingåtts mellan medlemsstaterna och Moldavien ändras inte genom avtalet.

Artikel 11. Avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster. I artikeln finns bestämmelser om avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster. I

Finland finns bestämmelser om avgifter för flygplatser i lagen om lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (2010/2011), genom vilken Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG (flygplatsavgiftsdirektivet) har genomförts.

Enligt punkt 1 ska parterna se till att de avgifter som behöriga myndigheter eller organ i den ena parten får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster, flygplatsen, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster är rättvisa, skäliga, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland brukarkategorierna. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 i artikel 16 (Flygledningstjänst), får dessa avgifter avspegla men inte överstiga den behöriga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgiften kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren för avgifterna för den andra partens lufttrafikföretag ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något lufttrafikföretag vid den tidpunkt avgifterna fastställs.

Enligt punkt 2 ska parterna begära samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag eller de organ som företräder dem som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och de ska säkerställa att dessa utbyter den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i artikeln. Båda parter ska garantera att de myndigheter som tar ut avgifterna i skälig tid i förväg underrättar brukarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att myndigheterna får möjlighet att beakta brukarnas synpunkter innan ändringarna görs.

Enligt punkt 3 ska under tvistlösningsförfarande enligt artikel 23 (Tvistlösning och skiljeförfarande) en part anses ha brutit mot en bestämmelse i artikeln endast om parten på det sätt som avses i punkt 3 a inte inom skälig tid granskar den avgift eller den praxis som den andra parten har klagat över, eller på det sätt som avses i artikel punkt 3 b inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid granskningen visar sig vara oförenlig med artikeln.

Artikel 12. Prissättning. I artikeln föreskrivs om fri prissättning. I punkt 1 finns bestämmelser om lufttrafikföretagens rätt till fri prissättning. Enligt punkt 2 får parterna inte kräva att priserna ska anmälas till luftfartsmyndigheterna. Enligt punkt 3 får diskussioner mellan behöriga myndigheter hållas för att diskutera frågor om till exempel priser som kan vara oskäliga, orimliga, diskriminerande eller subventionerade av staten. Bestämmelser om prisinformation till passagerare finns i lufttrafikförordningen.

Artikel 13. Statistik. I artikeln finns bestämmelser om förfarandena i samband med lämnande av statistisk information. Enligt punkt 1 ska parterna förse varandra med den statistik som krävs enligt nationella lagar och förordningar och, på begäran, annan tillgänglig statistisk information som rimligtvis kan krävas för granskning av lufttrafiken. Enligt punkt 2 ska parterna samarbeta inom ramen för den gemensamma kommitté som avses i artikel 22 för att underlätta utbytet av statistisk information parterna emellan i syfte att övervaka lufttrafikens utveckling inom ramen för avtalet.

Avdelning II i avtalet innehåller bestämmelser om regleringssamarbete i anslutning till flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänst, miljö, konsumentskydd och social aspekter.

Artikel 14. Flygsäkerhet. Bestämmelser om flygsäkerhet finns huvudsakligen i de EU-förordningar som förtecknas i bilaga II till avtalet. Förordningarna är direkt tillämplig lagstiftning i Finland.

Enligt punkt 1 ska parterna, med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet, agera i enlighet med den flygsäkerhetslagstiftning som anges i del C i bilaga III till avtalet, enligt de villkor som föreskrivs i avtalet.

Enligt punkt 2 ska parterna samarbeta för att säkerställa att Moldavien genomför den lagstiftning som avses i punkt 1 i artikeln. I detta syfte ska Moldavien involveras i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör från och med dagen för avtalets ikraftträdande. Enligt punkt 2 a ska Moldaviens successiva övergång till full tillämpning av lagstiftningen enligt del C i bilaga III omfattas av utvärderingar. Utvärderingarna ska göras av Europeiska unionen i samarbete med Moldavien. När Moldavien anser att lagstiftningen enligt del C i bilaga III till detta avtal tillämpas fullt ut, ska den underrätta Europeiska unionen om att det bör göras en utvärdering. Enligt punkt 2 b ska, när Moldavien har genomfört lagstiftningen enligt del C i bilaga III till avtalet fullt ut, den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 22 (Gemensam kommitté) fastställa exakt status och villkor för Moldaviens deltagande i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet utöver den observatörsstatus som avses ovan.

Enligt punkt 3 ska parterna se till att luftfartyg registrerade i en part som misstänks inte uppfylla internationella normer för flygsäkerhet enligt konventionen och som landar på flygplatser som är öppna för internationell trafik på den andra partens territorium omfattas av rampinspektioner utförda av den andra partens behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick. Enligt punkt 4 kan parterna när som helst begära samråd rörande den andra partens upprätthållande av säkerhetsnormerna.

Enligt punkt 5 ska en parts behöriga myndigheter vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de konstaterar att ett luftfartyg, en produkt eller ett arbetsmoment i enlighet med punkt 5 a inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i del C i bilaga III till avtalet, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, i enlighet med punkt 5 b ger upphov till allvarlig misstanke – konstaterad efter inspektion enligt punkt 3 – om att ett luftfartyg eller framförandet av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i del C i bilaga III till avtalet, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller i enlighet med punkt 5 c ger upphov till allvarlig misstanke om att det finns brister i upprätthållandet och förvaltningen av miniminormerna enligt konventionen eller den lagstiftning som anges i del C i bilaga III till avtalet, beroende på vad som gäller i det specifika fallet.

Enligt punkt 6 ska en parts behöriga myndigheter när de vidtar åtgärder enligt punkt 5 omedelbart underrätta den andra partens behöriga myndigheter om detta och ange skälen till att de vidtar dessa åtgärder. Enligt punkt 7 får endera parten, när åtgärder som vidtagits med stöd av punkt 5 inte avbryts trots att skälen för dem inte längre existerar, hänskjuta ärendet till gemensamma kommittén.

Artikel 15. Luftfartsskydd. Enligt punkt 1 ska parterna, med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet, agera i enlighet med de bestämmelser i Europeiska unionens flygsäkerhetslagstiftning som anges i del D i bilaga III till avtalet, enligt de villkor som föreskrivs i avtalet. Enligt punkt 2 kan Moldavien bli föremål för en inspektion utförd av kommissionen i enlighet med relevant EU-lagstiftning enligt bilaga III till avtalet. Parterna ska inrätta den mekanism som krävs för utbyte av information om resultaten av sådana säkerhetsinspektioner.

Enligt punkt 3 bekräftar parterna, med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för driften av internationella lufttrafik-tjänster, sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, och särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda avtalsparter är parter i dessa konventioner, såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd som båda parter omfattas av. Enligt punkt 4 ska parterna på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, dess passagerare och besättning, för flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

Enligt punkt 5 ska parterna sinsemellan handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och, i den mån parterna tillämpar den, den rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), och som utgör bilagor till konventionen, i den mån sådana säkerhetsföreskrifter är tillämpliga på parterna. Båda parter ska ålägga dem som bedriver luftfart med luftfartyg registrerade i partens land eller som har sin huvudsakliga verksamhet eller varaktiga hemvist inom dess territorium, samt dem som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd. Enligt punkt 6 ska parterna se till att verk-ningsfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och deras handbagage och utföra lämpliga kontroller av besättning, last (även last-rumsbagage) och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning, samt anpassa åtgär-derna om hotet ökar. Parterna är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att på den andra partens begäran iakttä de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 5, vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom den andra partens territorium.

Enligt punkt 7 ska vardera parten också, om den andra parten av rimliga säkerhetsskäl så be-gär, vidta särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot. Förutom om det vid nödfall inte finns någon rimlig möjlighet till detta ska varje part i förväg underrätta den andra parten om alla särskilda säkerhetsåtgärder som parten avser att införa och som skulle kunna ha vä-sentlig finansiell eller operativ inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt avtalet. Parten får också begära att den gemensamma kommitté som avses i artikel 22 (Ge-mensamma kommittén) diskuterar sådana säkerhetsåtgärder. I punkt 8 bestäms det att parter-na, när det inträffar en incident eller föreligger hot om en incident som innebär olagligt besitt-ningstagande av ett luftfartyg eller andra olagliga handlingar riktade mot luftfartygens säker-het, deras passagerare eller besättning, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet. Enligt punkt 9 ska varje part vidta alla åtgärder den finner rimliga för att säkerställa att ett luftfartyg som utsätts för olaga besittnings-tagande eller andra olagliga handlingar och som finns på marken inom dess territorium hålls kvar på marken förutom om luftfartyget måste lyfta på grund av den övergripande skyldighet-en att skydda människors liv. Sådana åtgärder ska alltid, om det är praktiskt möjligt, vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.

Enligt punkt 10 får en part som har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luft-skyddsbestämmelserna i artikel 15 begära omedelbart samråd med den andra parten. I punkt 11 bestäms det att om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton

(15) dagar från begäran får, utan att detta påverkar artikel 5 som gäller avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av tillstånd, trafikstillstånd utfärdade för båda parter lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor. Enligt punkt 12 får en part, om ett omedelbart och oförutsett hot kräver det, vidta interimsåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut. Enligt punkt 13 ska alla åtgärder som vidtas enligt punkt 11 avbrytas så snart den andra parten följer bestämmelserna i artikel 15.

För Finlands del har bestämmelser om luftfartsskydd utfärdats genom de EU-förordningar som förtecknas i del D i bilaga III. Till de viktigaste hör Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 och kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.

Artikel 16. Flygledningstjänst. Enligt punkt 1 ska parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning som anges i del B i bilaga III till avtal, enligt de villkor som föreskrivs i avtalet. Enligt punkt 2 ska parterna sträva efter högsta möjliga samarbetsnivå på flygledningsområdet, med sikte att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Moldavien och därmed öka den nuvarande säkerhetsnivån och den övergripande effektiviteten för lufttrafiken i Europa. I detta syfte ska Moldavien involveras som observatör i kommittén för det gemensamma luftrummet från och med dagen för avtalets ikraftträdande. Gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbetet inom området flygledningstjänst.

Enligt punkt 3 ska parterna underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet på sitt respektive territorium. I detta syfte ska Moldavien i enlighet med punkt 3 a vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella trafikledningsstruktur till det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone är funktionellt oberoende av leverantörer av flygledningstjänster, medan Europeiska unionen i enlighet med punkt 3 b ska associera Moldavien med lämpliga driftsinitiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som härrör från upprättandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att på ett tidigt stadium omfatta Moldavien i strävan att upprätta funktionella luftrumsblock eller genom en lämplig samordning rörande Sesar.

Artikel 17. Miljöskydd. Enligt punkt 1 inser parterna vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en luftfartspolitik. Parterna bekräftar att effektiva globala, regionala, nationella och/eller lokala åtgärder krävs för att minimera den civila luftfartens miljökonsekvenser. Enligt punkt 2 ska parterna, med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet, agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del E i bilaga III till detta avtal. Enligt punkt 3 bekräftar parterna vikten av att arbeta tillsammans och att inom ramen för multilaterala diskussioner beakta luftfartens effekter på miljön och ekonomin, och att säkerställa att eventuella förmildrande åtgärder är fullt förenliga med målen i avtalet. Ingenting i avtalet ska hindra en parts behöriga myndigheter från att vidta alla lämpliga åtgärder för att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser av luftfarten, förutsatt att åtgärderna överensstämmer med deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell lag och tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet. I Finland finns bestämmelser om bullerrestriktioner i de luftfartsföreskrifter som Trafiksäkerhetsverket har meddelat med stöd av ett bemyndigande i 44 § 2 mom. i luftfartslagen. Bestämmelser om driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser finns i luftfartslagens 12 kap.

Artikel 18. Konsumentskydd. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet

som anges i del G i bilaga III till avtalet, och som gäller bl.a. paketresor, skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och det fria flödet av sådana uppgifter, lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, kompensation till passagerare vid nekad ombordstigning eller inställda flygningar, rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet samt en uppförandekod för datoriserade bokningssystem.

Artikel 19. Datoriserade bokningssystem. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del H i bilaga III till avtalet. Genom bestämmelserna regleras bl.a. uppförandekoden för datoriserade bokningssystem.

Artikel 20. Sociala aspekter. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del H i bilaga III till avtalet. Genom bestämmelserna regleras bl.a. genomförande av det europeiska avtalet om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget.

Avdelning III i avtalet innehåller institutionella bestämmelser som gäller tolkning och genomförande av avtalet, den gemensam kommitté som inrättas genom avtalet, tvistlösning och skiljeförfarande, skyddsåtgärder för fullgörandet av skyldigheterna enligt avtalet, förhållandet till andra luftfartsavtal som parterna ingår eller har ingått, ändring, uppsägning, och registrering av avtalet samt provisorisk tillämpning och ikraftträdande av avtalet.

Artikel 21. Tolkning och genomförande. I punkt 1 bestäms det att parterna ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål. Enligt punkt 2 ska varje part ansvara för att avtalet genomförs på korrekt sätt på dess territorium, särskilt de EU-bestämmelser som förtecknas i bilaga III till avtalet. Enligt punkt 3 ska varje part förse den andra parten med all information och assistans som behövs vid utredningar av eventuella överträdelser som den andra parten genomför inom ramen för sina respektive behörighetsområden i enlighet med avtalet. I punkt 4 bestäms det att parternas behöriga myndigheter har rätt att få information och möjlighet att yttra sig innan det slutliga beslutet fattas. Enligt punkt 5 ska bestämmelserna i avtalet, i den mån de är identiska med bestämmelserna i Europeiska unionens grundfördrag, tolkas i enlighet med relevanta domar och beslut som meddelats av EG-domstolen och Europeiska kommissionen.

Artikel 22. Gemensamma kommittén. I artikeln bestäms det om inrättande av en gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna, samt om kommitténs verksamhet. I punkt 1 inrättas en gemensam kommitté med uppgift att ansvara för förvaltningen av avtalet och se till att det genomförs på rätt sätt. Gemensamma kommittén ska utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i avtalet. Enligt punkt 2 ska den gemensamma kommitténs beslut antas gemensamt och vara bindande för parterna. De ska verkställas av parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser. Enligt punkt 3 ska gemensamma kommittén genom beslut anta sin egen arbetsordning. Enligt punkt 4 ska gemensamma kommittén sammanträda om och när det är nödvändigt. Vardera parten får begära att det kallas till sammanträde.

Enligt punkt 5 får en part också begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av avtalet. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, och om inget annat överenskomms mellan parterna, senast två månader efter det att begäran togs emot. Enligt punkt 6 ska parterna, för att avtalet ska kunna genomföras på ett riktigt sätt, utbyta information med varandra och, om endera parten så begär, hålla samråd i gemensamma kommittén. I punkt 7 bestäms det att om den ena parten anser att ett beslut fattat av gemensamma kommittén inte genomförts på ett riktigt sätt av den andra parten, får den första parten begära att frågan diskuteras i gemensamma kommittén. Gemensamma kommit-

tén ska komma fram till en lösning inom två månader från hänskjutandet. I annat fall får den part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24 (Skyddsåtgärder). Enligt punkt 8 får parterna, om gemensamma kommittén inte fattat ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader efter dagen för hänskjutandet, vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24 utan att det påverkar punkt 2. Med skyddsåtgärder avses att en part inte ger den andra parten rättigheter enligt avtalet förrän den andra parten fullgör sina skyldigheter enligt avtalet.

Enligt punkt 9 ska gemensamma kommittén i enlighet med artikel 6 (Investeringar) granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsandelar, eller förändringar i den faktiska kontrollen över parternas lufttrafikföretag. Enligt punkt 10 ska gemensamma kommittén i enlighet med artikel 14 (Flygsäkerhet) övervaka processen för avskrivning ur registret av de luftfartyg som vid tidpunkten för undertecknandet var registrerade i Moldavien och inte uppfyller de internationella normerna för flygsäkerhet enligt konventionen. Gemensamma kommittén ska också enligt bilaga II till avtalet under övergångsperioden övervaka utfasningsprocessen för sådana luftfartyg som vid tidpunkten för undertecknandet av avtalet är registrerade i Moldavien och används av lufttrafikföretag som står under Moldaviens tillsyn och som inte har ett typcertifikat utfärdat i enlighet med relevant EU-lagstiftning enligt del C i bilaga III till avtalet, i syfte att få till stånd en successiv minskning av antalet luftfartyg som avses i punkt 7 i bilaga II.

Enligt punkt 11 ska gemensamma kommittén dessutom bygga upp ett samarbete, enligt punkt 11 a genom att se över marknadsvillkor som påverkar luftfarten enligt avtalet, enligt punkt 11 b genom att ta upp och i möjligaste mån konkret lösa affärsrelaterade frågor som exempelvis kan hindra marknadstillträde eller en smidig hantering av tjänster inom ramen för avtalet, i syfte att garantera lika konkurrensvillkor, lagstiftningskonvergens och en minimal administrativ börda för kommersiella aktörer, enligt punkt 11 c genom att främja informationsutbyte på expertnivå, enligt punkt 11 d genom att regelbundet granska de sociala effekterna av tillämpningen av avtalet, enligt punkt 11 e genom att överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, enligt punkt 11 f genom att på grundval av konsensus komma överens om förslag, strategier eller dokument som rör förfaranden, enligt punkt 11 g genom att överväga och utveckla tekniskt stöd inom de områden som omfattas av avtalet och enligt punkt 11 h genom att främja samarbete i relevanta internationella forum.

Artikel 23. Tvistlösning och skiljeförfarande. I punkt 1 bestäms det att om det uppstår en tvist mellan parterna om tillämpningen eller tolkningen av avtalet ska de i första hand försöka lösa den genom formella samråd i gemensamma kommittén i enlighet med punkt 5 i artikel 22 (Gemensam kommitté). Enligt punkt 2 får båda parter hänskjuta tvister rörande tillämpningen eller tolkningen av avtalet, om dessa inte kunnat lösas i enlighet med punkt 1, till en skiljenämnd sammansatt av tre skiljemän. I punkterna 2 a, 2 b, 2 c och 2 d finns närmare bestämmelser om de förfaranden som gäller skiljenämnden. Enligt punkt 3 får skiljenämnden på den ena partens begäran be den andra parten i tvisten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på nämndens slutgiltiga avgörande. Enligt punkt 4 ska skiljenämndens preliminära och slutliga beslut vara bindande för parterna. I punkt 5 bestäms det att om en av parterna inte handlar i enlighet med ett skiljenämndsbeslut fattat i enlighet med artikeln inom trettio dagar från anmälan av beslutet, får den andra parten så länge underlåtenheten varar, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla de rättigheter och privilegier som den enligt villkoren i avtalet beviljar den felande parten.

Artikel 24. Skyddsåtgärder. Enligt punkt 1 ska parterna vidta alla allmänna eller särskilda åtgärder som krävs för att de ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt avtalet och se till att de mål som uppställs i avtalet uppnås. I punkt 2 bestäms det att om endera parten anser att den andra parten har underlåtit att fullgöra en skyldighet enligt avtalet får den vidta lämpliga

skyddsåtgärder. Skyddsåtgärder ska med avseende på räckvidd och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att åtgärda situationen eller upprätthålla jämvikten i avtalet. Sådana åtgärder som i minsta möjliga mån stör avtalets avsedda funktion ska prioriteras. Enligt punkt 3 ska en part som överväger att tillämpa skyddsåtgärder underrätta den andra parten genom gemensamma kommittén och tillhandahålla alla relevanta uppgifter. Enligt punkt 4 ska parterna omgående inleda samråd i gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning. Enligt punkt 5 får den berörda parten, utan att det påverkar tillämpningen av led d i artikel 3 som gäller godkännande, punkt 1 d i artikel 5 som gäller avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning, artikel 14 som gäller flygsäkerhet och artikel 15 som gäller luftfartsskydd vidta säkerhetsåtgärder först efter en månad från och med den dag för underrättelse som anges i punkt 3, om inte samrådsförfarandet enligt punkt 4 har slutförts före den angivna tidsfristens utgång. Enligt punkt 6 ska den berörda parten utan dröjsmål underrätta gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter. Enligt punkt 7 ska alla åtgärder som vidtas med stöd av artikeln upphöra så snart den felande parten uppfyller bestämmelserna i avtalet.

Artikel 25. Förhållande till andra avtal. Enligt punkt 1 ska bestämmelserna i avtalet ha företräde framför bestämmelser i andra luftfartsavtal. Redan befintliga trafikrättigheter enligt bilaterala avtal mellan Moldavien och medlemsstaterna som inte täcks av avtalet kan dock fortsätta att utövas, förutsatt att det inte sker någon diskriminering mellan medlemsstaterna eller deras medborgare. Enligt punkt 2 ska parterna samråda i gemensamma kommittén på begäran av någondera sidan för att fatta beslut om huruvida det ska rekommenderas att Moldavien ska ansluta sig till ECAA-avtalet. I punkt 3 bestäms det att om parterna blir parter i en multilateral överenskommelse, eller om de godkänner ett beslut som antagits av ICAO eller av en annan internationell organisation, som behandlar frågor som omfattas av avtalet, ska de samråda i gemensamma kommittén för att avgöra huruvida avtalet bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

Artikel 26. Ändringar. I punkt 1 bestäms det att om endera parten önskar ändra bestämmelserna i avtalet ska den underrätta gemensamma kommittén om sitt beslut. Enligt punkt 2 får gemensamma kommittén på förslag från endera parten och i enlighet med artikel 26 besluta om ändring av bilagorna till avtalet. Enligt punkt 3 ska ändringar av avtalet träda i kraft efter slutförande av respektive internt förfarande för båda parterna. Enligt punkt 4 ska avtalet inte påverka parternas rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i avtalet efterlevs, unilateralt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område som anges i bilaga III (regler som är tillämpliga på den civila luftfarten, exempelvis tillträde till marknaden och därmed förbundna frågor). Enligt punkt 5 är parterna skyldiga att underrätta den andra parten när de överväger att utfärda ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område enligt bilaga III. Frågan kan även diskuteras i gemensamma kommittén.

Enligt punkt 6 ska båda parterna regelbundet och utan dröjsmål underrätta den andra parten om relevant ny lagstiftning eller ändring av lagstiftningen inom området lufttransport eller ett anknutet område enligt bilaga III. På begäran av någon av parterna ska gemensamma kommittén inom sextio dagar därefter organisera ett utbyte av åsikter om vilka effekter sådan ny lagstiftning eller en sådan ändring kommer att få för avtalets avsedda funktion. I punkt 7 bestäms det om åtgärder som gemensamma kommittén ska vidta efter det utbyte av åsikter som avses i punkt 6.

Artikel 27. Uppsägning. I artikeln bestäms det om vardera partens rätt att när som helst säga upp avtalet och om det förfarande som ska tillämpas vid uppsägning av avtalet. Avtalet ska upphöra att gälla när ett år förflutit sedan uppsägningen.

Artikel 28. *Registrering hos ICAO och Förenta nationernas sekretariat.* Avtalet och alla ändringar av avtalet ska så snart de trätt i kraft registreras hos ICAO och Förenta nationernas sekretariat i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadgar.

Artikel 29. *Provisorisk tillämpning och ikraftträdande.* Enligt punkt 1 träder avtalet i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för avtalets ikraftträdande har slutförts. I denna utväxling ska Moldavien tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd sin diplomatiska not till Europeiska unionen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd ska tillställa Moldavien den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater. Den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat som intygar att respektive medlemsstat genomfört de förfaranden som är nödvändiga för att avtalet ska kunna träda i kraft. Enligt punkt 2 kan parterna utan att det påverkar punkt 1 enas om en provisorisk tillämpning av avtalet i enlighet med sina interna förfaranden och/eller sin tillämpliga nationella lagstiftning från och med dagen för undertecknandet av avtalet.

Bilagor till avtalet

Avtalet omfattar sammanlagt fyra bilagor.

Bilaga I. Överenskommen trafik och angivna flygrutter. I bilaga I bestäms det om överenskommen trafik och angivna flygrutter. Bilaga I omfattar trafikrättigheter som beviljas lufttrafikföretag från Europeiska unionen och lufttrafikföretag från Moldavien. Enligt punkt 1 a till bilagan har EU-lufttrafikföretag rätt att bedriva lufttrafik enligt följande: en eller flera punkter i Europeiska unionen – mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitikens partnerländer, ECAA-länderna eller länder förtecknade i bilaga IV – en eller flera punkter i Republiken Moldavien – bortomliggande punkter. Enligt punkt 1 b har lufttrafikföretag från Republiken Moldavien rätt att bedriva lufttrafik på följande flygrutter: en eller flera punkter i Europeiska unionen – mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitikens partnerländer, ECAA-länderna eller länder förtecknade i bilaga IV – en eller flera punkter i Republiken Moldavien – bortomliggande punkter.

Enligt punkt 1 ska lufttrafik enligt punkt 1 utgå från eller avslutas på Republiken Moldaviens territorium för moldaviska lufttrafikföretag och inom Europeiska unionens territorium för EU-lufttrafikföretag.

Enligt punkt 3 får båda parternas lufttrafikföretag trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna, kombinera olika flygnummer inom ramen för en flygning med ett och samma luftfartyg, trafikera mellanliggande och bortomliggande punkter enligt punkt 1 i bilagan och punkter inom parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd, avstå från att landa på en eller flera punkter, överföra trafik mellan dess luftfartyg på en eller flera punkter, göra uppehåll på punkter inom eller utanför parternas territorium, medföra passagerare eller gods i transit genom den andra partens territorium och kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg.

Enligt punkt 4 ska varje part låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens lufttrafikföretag använder, utom om det är av tekniska eller tull-, drifts-, miljö- eller hälsorelaterade skäl eller genom tillämpning av artikel 8 (Konkurrensutsatt miljö).

Bilaga II. Övergångsbestämmelser. Bilagan omfattar övergångsbestämmelser bl.a. om genomförande av lagstiftning som hör till tillämpningsområdet för avtalet. Trafikrättigheterna avregleras gradvis an efter som Moldavien omarbetar sin egen lagstiftning så att den motsvarar EU:s lagstiftning på luftfartsområdet.

Bilaga III. Regler som är tillämpliga på den civila luftfarten. I bilagan förtecknas de regler som är tillämpliga på den civila luftfarten och anges de specifika ändringar som gäller för varje rättsakt. Restriktionerna gällande prissättningen av flygningarna avskaffas. Dessutom tillåts avtal mellan flygbolagen om användningen av gemensamma linjebeteckningar och om leasing.

Bilaga IV. Förteckning över andra stater som det hänvisas till i artiklarna 3 och 4 och i bilaga I. I bilagan finns en förteckning över andra övriga stater som det hänvisas till i artiklarna 3 och 4 och i bilaga I till avtalet. Dessa stater är Island, Liechtenstein och Schweiz. Avtalet avreglerar dock inte trafikrättigheter enligt femte friheten, dvs. anslutande flyg på väg vidare till tredjeländer förutom övriga länder inom Medelhavsområdets luftfartsområde, länderna inom västra Balkans gemensamma luftfartsområde, Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz.

2 Lagförslag

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen sätts ikraft genom lag. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen preciseras nedan i avsnitt 4.1 som gäller behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enlig paragrafen ska bestämmelser om ikraftträdandet och provisorisk tillämpning av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet. Det föreslås att bestämmelser om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av lagen ska utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessutom föreslås det att det genom förordning av statsrådet kan föreskrivas att lagen tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt. De övriga bestämmelserna innefattar förordningar av statsrådet och av republikens president samt föreskrifter av Luftfartsförvaltningen och Trafiksäkerhetsverket.

3 Ikraftträdande

Avtalet träder i kraft såväl internationellt som för Finlands del en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftning avses träda i kraft vid samma tidpunkt som avtalet. Genom förordning av statsrådet kan det dock föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna

Europeiska unionen har rätt omfattande behörighet på området för luftfart. Merparten av bestämmelserna i avtalet om inrättandet av ett gemensamt luftfartsområde faller därmed under unionens behörighet. Avtalet innehåller inte några bestämmelser om hur behörigheten fördelas mellan unionen och medlemsstaterna. I och med EU-lagstiftningen har Europeiska unionens behörighet utvidgats i frågor som gäller luftfart. Merparten av luftfartslagstiftningen har utfärdats som unionsförordningar. Till den del som EU-förordningar har utfärdats har medlemssta-

ternas nationella behörighet närmast begränsats till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver.

På de områden som omfattas av avtalet har EU-bestämmelser utfärdats i fråga om tillträde till marknaden, flygledningstjänst, flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljöfrågor, sociala aspekter, konsumentskydd, tullar och datoriserade bokningssystem.

Artiklarna i avtalet omfattas av Europeiska unionens behörighet till följande delar: artikel 3 till den del som den gäller tillståndsvillkor, artikel 4 (Ömsesidigt erkännande av tillsyn med avseende på lämplighet, ägarskap och kontroll), artikel 5 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning), artikel 6 (Investeringar), artikel 8 (Konkurrensutsatt miljö), artikel 9 (Kommersiella möjligheter), artikel 10 (Tullar och skatter), artikel 11 (Avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster), artikel 12 (Prissättning), artikel 13 (Statistik), artikel 14 (Flygsäkerhet), artikel 15 (Luftfartsskydd), artikel 16 (Flygledningstjänst), artikel 17 (Miljö), artikel 18 (Konsumentskydd), artikel 19 (Datoriserade bokningssystem), artikel 20 (Sociala aspekter), bilaga II (Övergångsbestämmelser), bilaga III (Regler som sär tillämpliga på den civila luftfarten) och bilaga IV (Förteckning över andra stater som det hänvisas till i artiklarna 3 och 4 i bilaga I).

EU-lagstiftning om frågor som ingår i avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Moldavien, å andra sidan, har utfärdats enligt följande:

Bestämmelser om de yttre förbindelserna inom flygtrafiken har utfärdats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 av den 29 april 2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredjeländer (den s.k. förordningen om yttre förbindelser).

Bestämmelser om marknadstillträde finns i följande rättsakter: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer, lufttrafikförordningen, rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (den s.k. slot-förordningen) och rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för markttjänster på flygplatserna inom gemenskapen (det s.k. direktivet om markttjänster).

Bestämmelser om miljön finns i följande rättsakter: Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen (det s.k. bullerdirektivet) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart (andra upplagan).

Bestämmelser om sociala aspekter finns i följande rättsakter: rådets direktiv 2000/79/EG om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden.

Bestämmelserna i avtalet omfattas av medlemsstaternas behörighet enligt följande: i artikel 1 (Definitioner) anges begrepp som avser artiklar som faller under såväl medlemsstaternas som Europeiska unionens behörighet. I artikel 2 bestäms det om beviljande av trafikrättigheter. Trafikrättigheter omfattas av Finlands behörighet. I artikel 3 bestäms det om godkännande. Bestämmelser om beviljande och återkallande av trafiktillstånd finns i 6 kap. i luftfartslagen.

Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet. Bestämmelserna om tillståndsvillkoren grundar sig på den internationella Chicagokonventionen och på Europeiska unionens lagstiftning, medan bestämmelser om beviljande av tillstånd finns i den nationella lagstiftningen. Artikel 7 i avtalet gäller efterlevnad av lagar och andra författningar, och behörigheten i fråga om bestämmelserna i artikeln har fördelats mellan EU och medlemsstaterna eftersom det rör sig om reglering på både EU-nivå och nationell nivå. I artikel 10 bestäms det om tullar och skatter. Till den del som bestämmelserna i artikeln gäller skatter omfattas de av Finlands behörighet. De artiklar som avser de institutionella arrangemangen, dvs. artikel 21 (Tolkning och genomförande), artikel 22 (Gemensam kommitté), artikel 24 (Skyddsåtgärder), artikel 25 (Förhållande till andra avtal), artikel 26 (Ändringar), artikel 27 (Uppsägning), artikel 28 (Registrering hos ICAO och Förenta nationernas sekretariat) och artikel 29 (Provisorisk tillämpning och ikraftträdande) berör statens suveränitet och omfattas därmed av Finlands behörighet. Institutionella bestämmelser är internationell praxis i fördrag och strider inte mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). I bilaga I bestäms det om utövande av trafikrättigheter och avtalas om de villkor enligt vilka parterna får bedriva lufttrafik samt om angivna flygrutter. Bestämmelserna i bilagan omfattas av Finlands behörighet.

4.2 Behovet av riksdagens samtycke

Ur Europeiska unionens synvinkel är avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Moldavien, å andra sidan, ett blandavtal där behörigheten har fördelats mellan unionen och dess medlemsstater och där både unionen och medlemsstaterna är parter. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis gäller inte riksdagens godkännandebefogenhet de bestämmelser i blandavtalet som omfattas av unionens behörighet (GrUU 6/2001 rd). Riksdagen godkänner således avtalet i enlighet med 94 § i grundlagen endast till de delar som det omfattas av Finlands behörighet.

Avtalet innehåller inte några bestämmelser om hur behörigheten delas mellan unionen och medlemsstaterna. I och med EU-lagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik utvidgats. Merparten av luftfartslagstiftningen har utfärdats som unionsförfordningar. Till den del som EU-förfordningar har utfärdats har medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsats till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver.

En avtalsbestämmelse ska anses höra till området för lagstiftningen 1) om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag eller 4) om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Huruvida en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland är irrelevant (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd).

Nedan behandlas artiklarna i avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Moldavien, å andra sidan, till den del de enligt regeringens uppfattning omfattas av medlemsstatens behörighet och hör till området för lagstiftningen i Finland.

I artikel 1 i avtalet definieras de begrepp som används i avtalet. De definitioner i avtalet som hör till området för lagstiftningen och som indirekt påverkar innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelserna i avtalet hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 1 i avtalet hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 2 innehåller bestämmelser om beviljande av trafikrättigheter. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 3 bestäms om beviljande av tillstånd. Bestämmelser om beviljande och återkallande av trafiktillstånd finns i 6 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 7 bestäms det om iakttagande av lagar och föreskrifter. Bestämmelserna gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 10 bestäms det om befrielse från tullar, skatter och avgifter. Enligt 81 § i grundlagen ska om statliga skatter och avgifter bestämmas genom lag. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen till den del som de gäller skatter och avgifter. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

I artikel 11 i avtalet bestäms det om principer och förfaranden vid uttag av avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster. Bestämmelser om flygplatsavgifter finns i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter. Bestämmelser om tillsynsavgift för flygtrafiken finns i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken (1249/2005). Ansvar för övervakningen av avgifterna för flygtrafiktjänst åligger Trafiksäkerhetsverket enligt 111 § i lufttrafiklagen. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 23 i avtalet gäller tvistlösning och skiljeförfarande. (GrUU 31/2001 rd, RP 84/2001 rd). Artikeln innehåller bestämmelser om ett skiljeförfarande, och lösningarna i förfarandet är bindande för parterna i tvisten. Då kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bli avgjorda på ett bindande sätt och bestämmelserna måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller den gemensamma kommitténs beslutanderätt och tvistlösning är inte enligt regeringens uppskattning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen.

4.3 Behandlingsordning

Avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Moldavien, å andra sidan, innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i dess 95 § 2 mom. Enligt regeringens uppfattning kan överenskommelsen således godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sätande i kraft av överenskommelsen godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att riksdagen godkänner det i Bryssel den 26 juni 2012 ingångna avtalet om gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Moldavien, å andra sidan, till den del avtalet hör till Finlands behörighet.

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet om gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Moldavien, å andra sidan, och om tillämpning av avtalet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Bryssel den 26 juni 2012 ingångna avtalet om gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Moldavien, å andra sidan, gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Genom förordning av statsrådet kan det föreskrivas att denna lag tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

Helsingfors den 7 april 2016

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

FÖRDRAGSTEXT

**AVTAL OM GEMENSAMT LUFTRUM
MELLAN EUROPEISKA UNIONEN
OCH DESS MEDLEMSSTATER OCH
REPUBLIKEN MOLDAVIEN**

KONUNGARIKET BELGIEN,
REPUBLIKEN BULGARIEN,
REPUBLIKEN TJECKIEN,
KONUNGARIKET DANMARK,
FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,
REPUBLIKEN ESTLAND,
IRLAND,
REPUBLIKEN GREKLAND,
KONUNGARIKET SPANIEN,
REPUBLIKEN FRANKRIKE,
REPUBLIKEN ITALIEN,
REPUBLIKEN CYPERN,
REPUBLIKEN LETTLAND,
REPUBLIKEN LITAUEN,
STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,
UNGERN,
MALTA,
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,
REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,
REPUBLIKEN POLEN,

**COMMON AVIATION AREA AGREE-
MENT 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 GERMA-
NY,
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 LUXEM-
BOURG,
HUNGARY,
MALTA,
THE KINGDOM OF THE NETHER-
LANDS,
THE REPUBLIC OF AUSTRIA,
THE REPUBLIC OF POLAND,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

RUMÄNIEN,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STOR-
BRITANNIEN OCH NORDIRLAND,

som är avtalsslutande parter i fördraget om
Europeiska unionen och i fördraget om
Europeiska unionens funktionssätt (nedan
tillsammans kallade EU-fördragen) och som
är medlemsstater i Europeiska unionen, och

EUROPEISKA UNIONEN,

å ena sidan, och

REPUBLIKEN MOLDAVIEN,

å andra sidan,

SOM BEAKTAR samarbetsavtalet mellan
Europeiska gemenskaperna och medlemssta-
terna, å ena sidan, och Republiken Molda-
vien, å andra sidan, slutet i Bryssel den 28
november 1994,

SOM ÖNSKAR skapa ett gemensamt luft-
fartsområde (CAA) som bygger på målet att
öppna parternas luftfartsmarknader, med lika
konkurrensvillkor och iakttagande av samma
regler – särskilt när det gäller flygsäkerhet,
luftfartsskydd, flygledningstjänst, sociala
aspekter och miljön,

SOM ÖNSKAR underlätta utvidgningen av
lufttransportmöjligheter, inbegripet genom
uppbbyggnad av ett lufttransportnät som upp-
fyller passagerares och transportörers behov
av praktiska lufttransporttjänster,

SOM INSER betydelsen av luftfart för att
främja handel, turism och investeringar,

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 Europe-
an 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 Commu-
nities 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 as-
pects 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 in-
vestment;

SOM BEAKTAR konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

SOM ÄR ÖVERENS OM att det är lämpligt att reglerna för ett gemensamt luftfartsområde ska baseras på relevant gällande lagstiftning på Europeiska unionen som fastställs i bilaga III till det här avtalet,

SOM ERKÄNNER att fullständig efterlevnad av reglerna för det gemensamma luftfartsområdet ger parterna rätt att utnyttja alla dess fördelar, genom bland annat öppet tillträde till marknaderna och maximerad nytta för båda parternas konsumenter, industri och arbetskraft,

SOM ERKÄNNER att skapandet av ett gemensamt luftfartsområde och tillämpningen av reglerna för detta inte kan uppnås utan övergångsbestämmelser när sådana krävs,

SOM ERKÄNNER betydelsen av väl avvägt stöd i detta avseende,

SOM ÖNSKAR göra det möjligt för lufttrafikföretag att erbjuda allmänheten resor och transporter till konkurrenskraftiga priser och tjänster på en öppen marknad,

SOM ÖNSKAR tillgodose bästa möjliga luftfartsskydd och flygsäkerhet för internationella lufttransporter och som upprepar sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på lufttransporterna och undergräver den resande allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

SOM ÖNSKAR garantera lika konkurrensvillkor för lufttrafikföretag och ge dessa rättvis och lika möjlighet att erbjuda överenskommen trafik,

SOM INSER att statliga subventioner kan försämra konkurrensen mellan lufttrafikföretag och äventyra detta avtals grundläggande mål,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta

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 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

miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik och erkänner suveräna staters rätt att vidta lämpliga åtgärder för detta ändamål,

SOM BEAKTAR vikten av att skydda konsumenter, inbegripet det skydd som följer av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, antagen i Montreal den 28 maj 1999,

SOM HAR FÖR AVSIKT att bygga vidare på den grund som lagts av befintliga avtal, med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för båda parter konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkning,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner:

1. överenskommen trafik och angivna flygrutter : internationell lufttransport enligt artikel 2 (Trafikrättigheter) i och bilaga 1 till detta avtal.
2. avtal : detta avtal och dess bilagor med ändringar.
3. lufttransport : transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, vilket för att undvika tvivelsmål ska inbegripa reguljär och icke-reguljär (charter) trafik, och fullständig godstrafik.
4. behörig myndighet : de statliga myndigheter eller organ som ansvarar för förvaltningsfunktionerna enligt detta avtal.
5. lämplighet : att ett lufttransportföretag är lämpligt att bedriva internationell lufttrafik, dvs. att företaget har tillfredsställande finansiell kapacitet och adekvat kunskaper om företagsledning samt är villigt att följa de lagar och bestämmelser och uppfylla de krav som

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

styr bedrivandet av sådan trafik.

6. medborgarskap : huruvida ett lufttrafikföretag uppfyller kraven gällande ägarskap, faktisk kontroll och huvudsaklig verksamhet.

och huvudsaklig verksamhet.

7. konventionen :

konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med

a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av både Republiken Moldavien och medlemsstaten eller medlemsstaterna i Europeiska unionen, och

b) alla bilagor och ändringar som har antagits enligt artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid en viss tidpunkt är i kraft för både Republiken Moldavien och den eller de medlemsstater i Europeiska unionen som berörs i det aktuella fallet.

8. femte frihetsrättigheten : den rätt eller det privilegium som beviljas av en stat (beviljande stat) för lufttrafikföretag i en annan stat (mottagande stat) att tillhandahålla internationella lufttransporttjänster mellan den beviljande statens territorium och en tredje stats territorium, på villkor att sådana tjänster inleds och avslutas på den mottagande statens territorium.

9. full kostnad : kostnaden för att tillhandahålla en tjänst med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader och i relevanta fall tillämpliga tillägg som syftar till att avspegla miljökostnaderna och tillämpas utan hänsyn till nationalitet.

10. internationell lufttransport : lufttransport som passerar mer än en stats luftrum.

11. ECAA-avtal : det multilaterala avtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedo-

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 Republic of Moldova and the Member State or Member States of the European Union as is relevant to the issue in question;

(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 Re-

nien, Republiken Island, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo [1] om inrättandet av ett gemensamt luftfartsområde.

12. den europeiska grannskapspolitikens partnerländer : Algeriet, Armenien, Azerbajdzjan, Vitryssland, Egypten, Georgien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Republiken Moldavien, Marocko, det ockuperade palestinska området, Syrien, Tunisien och Ukraina.

13. medborgare : alla fysiska eller juridiska personer med moldavisk nationalitet för den moldaviska parten, eller med en medlemsstats nationalitet för den europeiska parten, i den utsträckning som de, när det gäller juridiska personer, i praktiken kontrolleras, direkt eller genom majoritetsägande, av fysiska eller juridiska personer med moldavisk nationalitet för den moldaviska parten, eller fysiska eller juridiska personer med en medlemsstats eller ett i bilaga IV angivet tredjelandets nationalitet för den europeiska parten.

14. operativa licenser : när det gäller

i) Europeiska unionen och dess medlemsstater avses operativa licenser och alla andra relevanta dokument eller certifikat som utfärdas enligt relevant gällande EU-lagstiftning och,

ii) när det gäller Republiken Moldaviens licenser avses intyg eller tillstånd som utfärdas enligt relevant gällande lagstiftning i Republiken Moldavien.

15. parter : å ena sidan Europeiska unionen eller dess medlemsstater, eller Europeiska unionen och dess medlemsstater enligt deras respektive befogenheter (den europeiska parten) och, å andra sidan, Republiken Moldavien (den moldaviska parten).

16. pris :

i) passagerarpriser som ska erläggas till lufttrafikföretag eller deras ombud eller andra

public 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;

(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 and 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

biljettförsäljare för transport av passagerare och bagage med lufttrafik och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder, och

ii) fraktpriser som ska erläggas för transport av post och gods och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder.

Denna definition omfattar i tillämpliga fall marktransport i samband med internationell lufttransport och de villkor som gäller för dessa priser.

17. huvudsaklig verksamhet : ett lufttrafikföretags huvudkontor eller säte i den part i vilken lufttrafikföretagets huvudsakliga finansiella funktioner och operativa ledning utövas, inbegripet styrning av fortsatt luftvärdighet.

18. allmän trafikplikt : alla skyldigheter som åläggs lufttrafikföretag att på en viss flygrutt garantera ett minsta utbud av reguljära flygningar som tillgodoser fastställda standarder avseende kontinuitet, regelbundenhet, pris-sättning och minsta kapacitet vilka lufttrafikföretaget inte skulle åta sig om det endast beaktade sina kommersiella intressen. Parten får kompensera berörda lufttrafikföretag för att de uppfyller allmän trafikplikt.

19. subvention :
alla finansiella bidrag som beviljas av myndigheter eller en regional eller annan offentlig organisation, dvs. när

a) ett förfarande som tillämpas av ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation medför en direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån eller kapitaltillskott, en potentiell direkt överföring av medel till företaget eller övertagande av företagets förpliktelser, t.ex. lånegarantier, statliga kapitaltillskott, ägarskap, försäkring, konkursskydd eller försäkring,

b) statliga intäkter eller intäkter som normalt skulle tas in av ett regionalt eller annat offentligt organ efterskänks, inte drivs in eller

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 di-

minskas på ett otillbörligt sätt,

c) ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation tillhandahåller andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller köper varor eller tjänster, eller

d) ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns i leden a, b och c som normalt tillhör statens uppgifter och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis,

och när detta medför en förmån.

20. Sesar : den tekniska delen av det gemensamma europeiska luftrummet som till 2020 ska ge EU en högeffektiv flygkontrollinfrastruktur som möjliggör säker och miljövänlig utveckling på området lufttransporter.

21. territorium : i fråga om Republiken Moldavien avser territorium Moldaviens landområden och intilliggande vatten under landets överhöghet och jurisdiktion; i fråga om Europeiska unionen avser territorium landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav på vilka EU-fördragen tillämpas, enligt de villkor som fastställs i dessa fördrag eller i eventuella efterföljande instrument. Avtalets tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller suveränitetstvisten om det territorium där flygplatsen är belägen och inte heller det fortsatta tillfälliga undantaget för Gibraltars flygplats vad gäller tillämpningen av de luftfartsåtgärder som gäller mellan medlemsstaterna sedan den 18 september 2006, i enlighet med det i Córdoba den 18 september 2006 antagna ministeruttalet om Gibraltars flygplats.

22. användaravgift : en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfartsskydd, ingripet därmed förknippade anlägg-

minished;

(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;

ningar och tjänster.

AVDELNING I

EKONOMISKA BESTÄMMELSER

Artikel 2

Trafikrättigheter

1. Vardera avtalsslutande part ska enligt bilagorna I och II till detta avtal bevilja den andra avtalsslutande parten följande rättigheter för internationella lufttransporter som bedrivs av den andra partens lufttrafikföretag:

a) Rätt att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Rätt att landa inom dess territorium av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, last och/eller post i lufttransport (andra ändamål än trafikändamål).

c) Rätt att under utövande av överenskommen trafik på en angiven flygrutt landa på dess territorium i syfte att ta ombord och sätta av passagerare, gods och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans.

d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

2. Ingenting i detta avtal ska anses medföra rätt för

a) Republiken Moldavien att inom en medlemsstat ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning med en annan punkt inom den medlemsstatens territorium som destination,

b) Europeiska unionen att inom Republiken Moldaviens territorium ta ombord passagerare, bagage, last och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom Republiken Moldaviens territorium.

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.

Artikel 3

Godkännande

Vid ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i en av parterna, ska den andra partens behöriga myndigheter bevilja lämpliga godkännanden med kortast möjliga handläggningstid om följande villkor är uppfyllda:

a) I fråga om lufttrafikföretag från Republiken Moldavien:

- Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsäte i Republiken Moldavien och ska ha operativ licens utfärdad i enlighet med tillämplig moldavisk lagstiftning.
- Effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av Republiken Moldavien.
- Om inget annat fastställs i artikel 6 (Investeringar) i detta avtal ska lufttrafikföretaget vara ägt, direkt eller genom majoritetsäggande, och i praktiken kontrolleras av Republiken Moldavien och/eller av moldaviska medborgare.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

- Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsäte inom en medlemsstats territorium, i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska unionen, och ha en giltig operativ licens utfärdad.
- Effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av den medlemsstat som ansvarar för utfärdande av drifttillstånd (AOC) och dess luftfartsmyndighet ska vara tydligt angiven.
- Om inget annat fastställs i artikel 6 (Investeringar) i detta avtal ska lufttrafikföretaget vara ägt, direkt eller genom majoritetsäggande, och i praktiken kontrolleras av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstater, eller av andra stater som förtecknas i bilaga IV till detta avtal och/eller av medborgare i dessa stater.

c) Lufttrafikföretaget ska uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som normalt tillämpas av den behö-

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;

riga myndigheten.

d) Bestämmelserna i artikel 14 (Flygsäkerhet) och artikel 15 (Luftfartsskydd) ska upprätthållas och tillämpas.

Artikel 4

Ömsesidigt erkännande av tillsyn med avseende på lämplighet, ägarskap och kontroll

När en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag i den ena parten tas emot ska den andra partens behöriga myndighet erkänna den tillsyn av lämplighet och/eller medborgarskap som har gjorts av den första partens behöriga myndighet när det gäller det lufttrafikföretaget, som om tillsynen hade gjorts av den egna behöriga myndigheten, och inte utreda ärendet ytterligare, förutom om detta föreskrivs i leden a och b nedan.

a) Om den mottagande partens behöriga myndighet efter mottagande av en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag eller efter beviljande av ett sådant godkännande har särskilda skäl att tvivla på att villkoren i artikel 3 (Godkännande) för beviljande av lämpliga godkännanden eller tillstånd inte har uppfyllts, trots att tillsyn har utövats av den andra partens behöriga myndigheter, ska de genast underrätta dessa myndigheter och ange välgrundade skäl för sitt tvivel; detta gäller även när frågor om dubbelt medborgarskap varit aktuella. I detta fall får endera parten söka samråd, vilket kan inbegripa företrädare för berörda behöriga myndigheter och/eller ytterligare uppgifter som rör tvivlet; sådana begäranden ska tillgodoses så snart som möjligt. Om frågan inte kan lösas får endera parten föra den vidare till den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 22 (Gemensam kommitté).

b) Denna artikel omfattar inte erkännande av tillsyn gällande

- säkerhetscertifikat eller -licenser,
- säkerhetsarrangemang, eller
- försäkringstäckning.

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.

Artikel 5

*Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande
eller begränsning av godkännande*

1. Vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter får avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånden eller på annat sätt tillfälligt inställa eller begränsa verksamheten för ett lufttrafikföretag i den andra parten i följande fall:

a) I fråga om lufttrafikföretag från Republiken Moldavien:

- Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsäte i Republiken Moldavien och har inte en giltig operativ licens i enlighet med tillämplig moldavisk lagstiftning.

- Ingen effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls av Republiken Moldavien.

- Lufttrafikföretaget ägs inte, vare sig direkt eller genom majoritetsäggande, och kontrolleras inte i praktiken av Republiken Moldavien och/eller av moldaviska medborgare, med förbehåll för att inget annat föreskrivs i artikel 6 (Investeringar) i detta avtal.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

- Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsäte inom en medlemsstats territorium, i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska unionen, och har inte en giltig operativ licens.

- Ingen effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls av den medlemsstat som ansvarar för utfärdande av drifttillstånd (AOC) och dess behöriga luftfartsmyndighet är inte tydligt angiven.

- Lufttrafikföretaget ägs inte, vare sig direkt eller genom majoritetsäggande, av medlemsstater och/eller av medborgare i medlemsstater, eller av andra stater som förtecknas i bilaga IV till detta avtal och/eller av medborgare i dessa stater, med förbehåll för att inget annat fastställs i artikel 6 (Investeringar).

c) Lufttrafikföretaget har inte följt de lagar och andra författningar som anges i artikel 7 (Efterlevnad av lagar och andra författningar).

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

ar).

d) Bestämmelserna i artikel 14 (Flygsäkerhet) och artikel 15 (Luftfartsskydd) upprätthålls inte och tillämpas inte.

e) En part har enligt artikel 8 (Konkurrensutsatt miljö) i detta avtal kommit till slutsatsen att villkoren för en konkurrensutsatt miljö inte är uppfyllda.

2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller d får den ena avtalslutande parten utöva sina rättigheter enligt denna artikel först efter samråd med den andra avtalslutande partens behöriga myndigheter.

3. Ingendera parten ska utnyttja de rättigheter som fastställs i denna artikel för att avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa godkännanden eller tillstånd för några lufttrafikföretag i en part på grund av att en eller flera parter i ECAA-avtalet eller deras medborgare står för majoritetsägandet av och/eller i praktiken kontrollerar lufttrafikföretaget, förutsatt att denna part eller dessa parter i ECAA-avtalet erbjuder lika behandling och förutsatt att parten eller parterna tillämpar bestämmelserna och villkoren enligt ECAA-avtalet.

Artikel 6

Investeringar

1. Trots vad som sägs i artiklarna 3 (Godkännande) och 5 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande) i detta avtal, ska det vara tillåtet för medlemsstater och/eller deras medborgare att vara majoritetsägare i eller att i praktiken kontrollera ett lufttrafikföretag i Republiken Moldavien.

2. Trots vad som sägs i artiklarna 3 (Godkännande) och 5 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande och begränsning av godkännande) i detta avtal ska det vara tillåtet för Republiken Moldavien eller dess medborgare

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 Un-

att vara majoritetsägare i eller att i praktiken kontrollera ett EU-lufttrafikföretag om detta föregås av ett beslut av den gemensamma kommitté som inrättas genom detta avtal enligt artikel 22.2 (Gemensam kommitté) i avtalet. Beslutet ska innehålla de villkor som är förknippade med bedrivande av den överenskomna trafiken enligt detta avtal och med trafik mellan tredjeländer och parterna. Bestämmelserna i artikel 22.8 (Gemensam kommitté) i detta avtal ska inte gälla för denna typ av beslut.

Artikel 7

Efterlevnad av lagar och andra författningar

1. En parts lagar och andra författningar som är tillämpliga avseende inresa i eller utresa från det egna territoriet med luftfartyg i internationell luftfart, eller avseende drift och manövrering av luftfartyg inom det territoriet, ska tillämpas på den andra partens luftfartyg och iakttas av sådana vid inresa i, utresa från och under den tid då de befinner sig inom den förstnämnda partens territorium.

2. En parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller last ska vid inresa i, utresa från och under den tid de befinner sig inom den andra partens territorium, personligen eller genom ombud, iakttas de lagar och andra författningar som gäller inom det territoriet för passagerares, besättnings och lasts in- och utresa med luftfartyg (t.ex. bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

Artikel 8

Konkurrensutsatt miljö

1. Parterna bekräftar att de har som gemensamt mål att skapa en rättvis och konkurrensutsatt miljö för luftfarten. Parterna erkänner att lufttrafikföretagen är mest benägna att utöva rättvis konkurrens om lufttrafikföretagen verkar på helt kommersiella grunder och inte subventioneras av staten.

2. Inom ramen för detta avtal, och utan att det påverkar några särskilda bestämmelser som

ion 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

ingår i avtalet, ska all diskriminering på grund av nationalitet vara förbjuden.

3. Statligt stöd som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller vissa luftfartsprodukter eller luftfartstjänster är oförenligt med avtalets korrekta tillämpning, i den mån det kan påverka handeln mellan parterna inom luftfartssektorn.

4. Förfaranden som strider mot denna artikel ska bedömas enligt de kriterier som följer av tillämpningen av Europeiska unionens konkurrensbestämmelser, särskilt artikel 107 i fördraget om Europeiska unionens funktionsätt och de rättsakter för tolkning av dessa bestämmelser som har antagits av Europeiska unionens institutioner.

5. En part som konstaterar att det råder villkor på den andra partens territorium, särskilt på grund av en subvention, som skulle inverka negativt på en rättvis och konkurrensutsatt miljö och på dess lufttrafikföretags bedrivande av lufttrafik enligt detta avtal, får göra den andra parten uppmärksam på detta. Parten får också begära att gemensamma kommittén enligt artikel 22 (Gemensam kommitté) i detta avtal sammanträder. Samråden ska påbörjas inom 30 dagar från mottagandet av en sådan begäran. Om ingen tillfredsställande överenskommelse har nåtts inom 30 dagar från samrådets början får den part som begärt samrådet vidta åtgärder för att godkännanden utfärdade för den andra partens lufttrafikföretag hålls inne, återkallas, tillfälligt upphävs eller förses med villkor i enlighet med artikel 5 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning) i detta avtal.

6. De åtgärder som vidtas enligt punkt 5 i denna artikel ska vara relevanta, proportionella och i omfattning och varaktighet begränsade till vad som är absolut nödvändigt. De ska endast rikta sig mot det eller de lufttrafikföretag som gynnas av en subvention eller de förhållanden som avses i denna artikel och ska inte påverka en parts rätt att vidta åtgärder enligt artikel 24 (Skyddsåtgärder) i detta avtal.

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. En part får, efter att ha underrättat den andra parten, kontakta statliga organ på den andra partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, för att diskutera frågor rörande denna artikel.

8. Bestämmelserna i denna artikel påverkar inte parternas lagar och förordningar rörande allmän trafikplikt inom parternas respektive territorier.

Artikel 9

Kommersiella möjligheter

Affärsverksamhet

1. Parterna är överens om att hinder för kommersiella aktörers affärsverksamhet skulle vara till förfång för de fördelar som kan uppnås med detta avtal. Parterna är därför överens om att effektivt och ömsesidigt sträva efter att undanröja hinder för båda parter kommersiella aktörers affärsverksamhet där sådana hinder kan stå i vägen för affärer, leda till snedvridning av konkurrensen eller hindra utvecklingen av lika villkor.

2. Den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 22 (Gemensamma kommittén) i detta avtal ska utarbeta ett förfarande för samarbete i frågor som rör affärsverksamhet och kommersiella möjligheter. Den ska också övervaka framstegen med att konkret undanröja hindren för kommersiella operatörers affärsverksamhet och regelbundet se över utvecklingen, bland annat i fråga om lagstiftning och rättsliga ändringar när detta är nödvändigt. Enligt artikel 22 (Gemensamma kommittén) i detta avtal får en part begära ett sammanträde i gemensamma kommittén för att diskutera frågor som rör tillämpningen av den här artikeln.

Företrädare för lufttrafikföretag

3. Båda parter lufttrafikföretag ska ha rätt att etablera kontor på den andra partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verk-

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

samhet, däribland rätten att sälja och utfärda biljetter och/eller flygfraktssedlar av alla slag, både sina egna och andra lufttrafikföretags biljetter och/eller flygfraktssedlar.

the right to sell and to issue any ticket and/or airwaybill, both its own tickets and/or airwaybills of any other carrier.

4. Båda parter lufttrafikföretag ska ha rätt att på den andra partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning. Dessa personalbehov kan, om lufttrafikföretagen så väljer, uppfyllas av företagets egen personal eller av personal från en annan organisation eller ett annat företag eller lufttrafikföretag som bedriver verksamhet på den andra partens territorium och som har tillstånd att bedriva sådan verksamhet på den andra partens territorium. Båda parter ska vid behov underlätta och expediera utfärdandet av arbetstillstånd för kontorspersonal enligt detta stycke, inbegripet tillfälligt anställd personal vars verksamhet inte överskrider nittio (90) dagar, i enlighet med gällande lagar och andra författningar.

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.

Markttjänster

Ground Handling

5. a) Utan att det påverkar tillämpningen av led b nedan ska alla lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om markttjänster på den andra partens territorium välja mellan

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) att utföra sina egna markttjänster (self-handling) eller

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

ii) att välja fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta eller andra markttjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parter lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

(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) För följande kategorier av markttjänster, dvs. bagagehantering, ramptjänster, hantering av bränsle och olja, hantering av fraktgods och post i samband med den fysiska hanteringen av fraktgods och post mellan flygterminalen och luftfartyget, får de rättigheter som anges i led a i och a ii ovan inskränkas

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 con-

endast om det motiveras av begränsningar enligt de lagar och andra författningar som gäller inom den andra partens territorium. Om sådana begränsningar utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen markttjänst (self-handling), och det i praktiken inte råder konkurrens mellan markttjänstleverantörerna, ska alla markttjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor.

Markttjänster för tredjepart

6. Varje markttjänstföretag, om det rör sig om ett lufttrafikföretag eller inte, ska när det gäller markttjänster på den andra partens territorium ha rätt att tillhandahålla markttjänster för lufttrafikföretag som är verksamma vid samma flygplats, om detta är tillåtet enligt tillämpliga lagar och andra författningar och förenligt med dessa.

Försäljning, lokala utgifter och överföring av medel

7. Parterna ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag ägnar sig åt försäljning av lufttransporter och därmed förknippade tjänster inom dess territorium, direkt, och/eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsombud, andra mellanhänder som utses av lufttrafikföretaget, genom ett annat lufttrafikföretag eller via internet. Alla lufttrafikföretag ska ha rätt att sälja sådana transporttjänster, och alla ska ha rätt att köpa sådana transporttjänster i lokal valuta eller i fritt konvertibla valutor i enlighet med den lokala valutastiftningen.

8. Alla lufttrafikföretag ska ha rätt att på begäran konvertera lokala intäkter till fritt konvertibla valutor och överföra dem från den andra partens territorium till sitt hemland eller, om det är förenligt med generellt tillämpliga lagar och andra författningar, till andra länder som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring ska vara tillåten utan dröjsmål och utan inskränkning eller beskattning, till den växelkurs för löpande betalningar som gäller den dag då begäran om överföring lämnas in.

9. Det ska vara tillåtet för båda parter lufttrafikföretag att betala lokala utgifter, inbe-

straints 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

gripet bränslekostnader, på den andra partens territorium i lokal valuta. Parterna ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag, om dessa så önskar, betalar sådana utgifter på den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokal valutalagstiftning.

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.

Samarbetsavtal

Cooperative Arrangements

10. Vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt detta avtal får båda parter lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg och gemensamma flygkodsbezeichnungar, med

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) den andra partens lufttrafikföretag och

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

b) tredjeländers lufttrafikföretag och

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

c) tillhandahållare av land- eller sjötransport, oavsett land, förutsatt att

(c) any surface (land or maritime) transport provider; provided that:

i) det lufttrafikföretag som utför flygningen har den trafikrättighet som krävs,

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

ii) det säljande lufttrafikföretagen har de underliggande trafikrättigheterna för en flygrutt, och

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

iii) avtalet uppfyller de krav rörande säkerhet och konkurrens som normalt gäller för sådana avtal. När det gäller försäld passagerartransport som omfattar gemensamma linjebezeichnungar, ska köparen på försäljningsstället, och under alla omständigheter före ombordstigning, informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

(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) När det gäller passagerartransporter ska land- och sjötransportföretagen inte omfattas av de lagar och andra författningar som styr lufttransporterna enbart av det skälet att land- och sjötransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i det företags eget namn. Land- och sjötransportföretag ska själva kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av avtal som ska

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

ingås kan land- och sjötransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl.

b) Parternas lufttrafik- och fraktföretag ska vidare, utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal, tillåtas att i samband med lufttransport utan begränsningar välja land- och sjötransportsätt för godstransport till och från punkter inom Republiken Moldaviens eller Europeiska unionens territorier eller i tredjeland, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas till lands eller till sjöss eller med luftfartyg, kunna presenteras vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna land- och sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet andra lufttrafik- och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

Leasing

12. Båda parter lufttrafikföretag ska ha rätt att erbjuda överenskommen trafik med användning av luftfartyg och besättning som har hyrts in från ett annat lufttrafikföretag, inbegripet från lufttrafikföretag i tredjeländer, förutsatt att alla som deltar i ett sådant avtal uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar parterna normalt tillämpar på sådana avtal.

a) Ingendera parten ska kräva att de lufttrafikföretag som hyr ut sin utrustning ska ha trafikrättigheter enligt detta avtal.

b) Ett lufttrafikföretag från Republiken Moldavien eller EU får endast undantagsvis och för att klara tillfälliga behov använda luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-leasing) från ett lufttrafikföretag från ett an-

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

nat tredjeland än de som anges i bilaga IV, för att utöva de rättigheter som avses i det här avtalet. En sådan inhyrning ska förhandsgodkännas av den myndighet som har utfärdat licensen för det lufttrafikföretag som hyr ut luftfartyget och meddelas den andra partens behöriga myndighet.

Franchising och varumärken

13. Parternas lufttrafikföretag får tillhandahålla lufttrafik enligt detta avtal genom ett avtal om franchising eller varumärken med företag, inbegripet någondera partens eller tredjeländers luftföretag, under förutsättning att de lufttrafikföretag som tillhandahåller lufttrafiken har den trafikrättighet för en flygrutt som krävs och uppfyller villkoren i lagar och förordningar som parterna tillämpar på sådana avtal, särskilt villkor som kräver att namnet på det lufttrafikföretag som bedriver lufttrafiken offentliggörs.

Artikel 10

Tullar och skatter

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av den ena partens lufttrafikföretag kommer till den andra partens territorium ska luftfartyget på ömsesidig basis vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som a) tas ut av nationella eller lokala myndigheter eller av Europeiska unionen och b) inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller även luftfartygets sedvanliga ombord- och markutrustning, bränsle, smörjmedel, tekniskt förbrukningsmateriel, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet, men inte begränsat till, artiklar som livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget.

2. Även följande ska på ömsesidig basis vara

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

befriat från de skatter, tullar och avgifter som anges i punkt 1, utom de avgifter som baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad:

a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.

b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs på en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och som används för internationell lufttransport.

c) Bränsle, smörjmedel och teknisk förbrukningsmateriel som förs in i eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.

d) Trycksaker, i enlighet med respektive parts tullagstiftning, som införs på eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

e) Säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktterminaler.

3. Utan att det påverkar eventuella andra bestämmelser med annat innehåll, ska ingenting i detta avtal hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på flygbränsle som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som trafikerar en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom dess territorium.

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. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 ska stå under behöriga myndigheters övervakning och inte får överföras utan att relevanta tullar och skatter erläggs.

5. Befrielse enligt denna artikel ska också gälla om den ena partens lufttrafikföretag, med ett lufttrafikföretag som åtnjuter sådan befrielse på den andra partens territorium, ingår avtal om att inom den andra partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel.

6. Ingenting i detta avtal ska hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- och påstigning är tillåten.

7. Bagage och last i direkt transitering över den ena partens territorium ska vara befriat från skatter, tullar och avgifter som inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

8. Sedvanlig ombordutrustning samt materiel och förnödenheter som normalt hålls ombord på det luftfartyg som en parts lufttrafikföretag använder, får inte lastas av på den andra partens territorium förrän det territoriets tullmyndigheter har gett sitt godkännande. I sådana fall kan myndigheterna i fråga kräva att de ställs under deras kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

9. Föreskrifterna i detta avtal ska inte påverka området mervärdesskatt, utom när det gäller omsättningsskatt på import. Bestämmelserna i detta avtal ska inte påverka bestämmelserna i överenskommelser för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital som kan ha ingåtts mellan medlemsstaterna och Republiken Moldavien och som eventuellt är i kraft vid den aktuella tidpunkten.

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.

Artikel 11

Avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster

1. Parterna ska se till att de avgifter som behöriga myndigheter eller organ i den ena parten får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster, flygplatsen, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster är rättvisa, skäliga, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland brukarkategorierna. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 16.1 (Flygtrafikledning), får dessa avgifter avspegla men inte överstiga den behöriga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgiften kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren för avgifterna för den andra partens lufttrafikföretag ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något lufttrafikföretag vid den tidpunkt avgifterna fastställs.

2. Parterna ska begära samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag eller de organ som företräder dem som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och ska säkerställa att dessa utbyter den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i den här artikeln. Båda parter ska garantera att de myndigheter som tar ut avgifterna i skälig tid i förväg underrättar brukarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att myndigheterna får möjlighet att beakta brukarnas synpunkter innan ändringarna görs.

3. Under ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 23 (Tvistlösning och skiljeförfarande) i detta avtal ska en part anses ha brutit mot en

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

bestämmelse i denna artikel endast om parten	Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:
a) inte inom skälig tid granskar den avgift eller den praxis som den andra parten har klagat över, eller	(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) inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid granskningen visar sig vara oförenlig med denna artikel.	(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.

Artikel 12

Article 12

Prissättning

Pricing

1. Parterna ska tillåta att priserna sätts fritt av lufttrafikföretagen grundat på fri och rättvis konkurrens.	1. The Parties shall permit prices to be freely established by the air carriers on the basis of free and fair competition.
2. Parterna får inte kräva att priserna ska anmälas till luftfartsmyndigheterna.	2. The Parties shall not require prices to be filed or notified.
3. Diskussioner mellan behöriga myndigheter får hållas för att diskutera frågor om till exempel, men inte uteslutande, priser som kan vara oskäligen, orimligen, diskriminerande eller subventionerade av staten.	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.

Artikel 13

Article 13

Statistik

Statistics

1. Parterna ska förse varandra med den statistik som krävs enligt nationella lagar och andra författningar och, på begäran, annan tillgänglig statistisk information som rimligtvis kan krävas för granskning av lufttrafiken.	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. Parterna ska samarbeta inom ramen för gemensamma kommittén enligt artikel 22 (Gemensamma kommittén) i detta avtal för att underlätta utbytet av statistisk information parterna emellan i syfte att övervaka lufttrafikens utveckling inom ramen för detta avtal.	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.

AVDELNING II

TITLE II

REGLERINGSSAMARBETE

Artikel 14

Flygsäkerhet

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med den flygsäkerhetslagstiftning som anges i del C i bilaga III till detta avtal, enligt de villkor som föreskrivs nedan.
2. Parterna ska samarbeta för att säkerställa att Republiken Moldavien genomför den lagstiftning som avses i punkt 1 i denna artikel. I detta syfte ska Republiken Moldavien involveras i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör från och med dagen för detta avtals ikraftträdande.
 - a) Republiken Moldaviens successiva övergång till full tillämpning av lagstiftningen enligt del C i bilaga III ska omfattas av utvärderingar. Utvärderingarna ska göras av Europeiska unionen i samarbete med Republiken Moldavien. När Republiken Moldavien anser att lagstiftningen enligt del C i bilaga III till detta avtal tillämpas fullt ut, ska den underätta Europeiska unionen om att det bör göras en utvärdering.
 - b) När Republiken Moldavien har genomfört lagstiftningen enligt del C i bilaga III till detta avtal fullt ut ska gemensamma kommittén enligt artikel 22 (Gemensamma kommittén) i detta avtal fastställa exakt status och villkor för Republiken Moldaviens deltagande i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet utöver den observatörsstatus som avses ovan.
3. Parterna ska se till att luftfartyg registrerade i en part som misstänks inte uppfylla internationella normer för flygsäkerhet enligt konventionen och som landar på flygplatser som är öppna för internationell trafik på den andra partens territorium, omfattas av rampinspektioner utförda av den andra partens be-

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

höriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick.

4. Parterna kan när som helst begära samråd rörande den andra partens upprätthållande av säkerhetsnormerna.

5. En parts behöriga myndigheter ska vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de konstaterar att ett luftfartyg, en produkt eller ett arbetsmoment

a) inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i del C i bilaga III till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet,

b) ger upphov till allvarlig misstanke – konstaterad efter inspektion enligt punkt 3 i den här artikeln – om att ett luftfartyg eller framförandet av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i del C i bilaga III till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller

c) ger upphov till allvarlig misstanke om att det finns brister i upprätthållandet och förvaltningen av miniminormerna enligt konventionen eller den lagstiftning som anges i del C i bilaga III till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet.

6. När en parts behöriga myndigheter vidtar åtgärder enligt punkt 5 i denna artikel, ska de omedelbart underrätta den andra partens behöriga myndigheter om detta och ange skälen till att de vidtar dessa åtgärder.

7. När åtgärder som vidtagits med stöd av punkt 5 inte avbryts trots att skälen för dem inte längre existerar, får endera parten hänskjuta ärendet till gemensamma kommittén.

Artikel 15

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

Luftfartsskydd

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med de bestämmelser i Europeiska unionens flygsäkerhetslagstiftning som anges i del D i bilaga III till detta avtal, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2. Republiken Moldavien kan bli föremål för en inspektion utförd av kommissionen i enlighet med relevant EU-lagstiftning enligt bilaga III till detta avtal. Parterna ska inrätta den mekanism som krävs för utbyte av information om resultaten av sådana säkerhetsinspektioner.

3. Med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för driften av internationella lufttrafiktjänster, bekräftar parterna sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, och särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda avtalsparter är parter i dessa konventioner, såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd som båda parter omfattas av.

4. Parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, dess

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

passagerare och besättning, för flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

5. Parterna ska sinsemellan handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och, i den mån parterna tillämpar den, den rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), och som utgör bilagor till konventionen, i den mån sådana säkerhetsföreskrifter är tillämpliga på parterna. Båda parter ska ålägga dem som bedriver luftfart med luftfartyg registrerade i partens land eller som har sin huvudsakliga verksamhet eller varaktiga hemvist inom dess territorium, samt dem som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

6. Parterna ska se till att verkningsfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorium för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som till exempel, men inte uteslutande, säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage, säkerhetskontroll av lastrumsbagage och säkerhetskontroll av frakt och post före ombordstigning på och lastning av luftfartyget samt säkerhetsåtgärder avseende förnödenheter ombord och tillträdeskontroll för flygsidan och behörighetsområden. Åtgärderna ska anpassas om hotet ökar. Parterna är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att på den andra partens begäran iakttä de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 5, vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom den andra partens territorium.

7. Vardera parten ska också, om den andra parten av rimliga säkerhetsskäl så begär, vidta särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot. Förutom om det vid nödfall inte finns någon rimlig möjlighet till detta ska varje part i förväg underrätta den andra parten om alla särskilda säkerhetsåtgärder som parten avser att införa och som skulle kunna ha väsentlig finansiell eller operativ inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt detta avtal. Parten får också begära att gemensamma kommittén enligt artikel 22 (Gemensamma kommittén) i detta avtal diskuterar sådana säkerhetsåtgärder.

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. När det inträffar en incident eller föreligger hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett luftfartyg eller andra olagliga handlingar riktade mot luftfartygens säkerhet, deras passagerare eller besättning, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

9. Varje part ska vidta alla åtgärder den finner rimliga för att säkerställa att ett luftfartyg som utsätts för olaga besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som befinner sig på marken inom dess territorium hålls kvar på marken, utom om luftfartyget måste lyfta på grund av den tvingande skyldigheten att skydda människors liv. Sådana åtgärder ska alltid, om det är praktiskt möjligt, vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.

10. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftskyddsbestämmelserna i denna artikel får den parten begära omedelbart samråd med den andra parten.

11. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran får, utan att detta påverkar artikel 5 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning), trafiktillstånd utfärdade för båda parter lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor.

12. Om ett omedelbart och oförutsett hot kräver det får en part vidta interimsåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut.

13. Alla åtgärder som vidtas enligt punkt 11 ska avbrytas så snart den andra parten följer bestämmelserna i den här artikeln.

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.

Artikel 16

Flygledningstjänst

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning som anges i del B i bilaga III till detta avtal, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2. Parterna ska sträva efter högsta möjliga samarbetsnivå på flygledningsområdet, med sikte att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Republiken Moldavien och därmed öka de nuvarande säkerhetsnormerna och den övergripande effektiviteten för de allmänna lufttrafiknormer som gäller i Europa, optimera kapaciteten vad gäller flygledningstjänster, minimera förseningarna och öka miljöeffektiviteten. I detta syfte ska Republiken Moldavien involveras som observatör i kommittén för det gemensamma luftrummet från och med dagen för detta avtals ikraftträdande. Gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbetet inom området flygtrafikledning.

3. Med sikte på att underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet på deras respektive territorium

a) ska Republiken Moldavien vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella trafikledningsstruktur till det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone är funktionellt oberoende av leverantörer av flygtrafikledningstjänster, och

b) Europeiska unionen ska associera Republiken Moldavien med lämpliga driftsinitiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som härrör från upprättandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att på ett tidigt stadium inkludera Republiken Moldavien i strävan att upprätta funktionella luftrumsblock eller genom en lämplig samordning rörande Sesar.

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.

Artikel 17

Miljö

1. Parterna inser vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en luftfartspolitik. Parterna bekräftar att effektiva globala, regionala, nationella och/eller lokala åtgärder krävs för att minimera den civila luftfartens miljökonsekvenser.
2. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del E i bilaga III till detta avtal.
3. Parterna bekräftar vikten av att arbeta tillsammans och att inom ramen för multilaterala diskussioner beakta luftfartens effekter på miljön och ekonomin, och att säkerställa att eventuella mildrande åtgärder är fullt förenliga med målen i detta avtal.
4. Ingenting i detta avtal ska hindra en parts behöriga myndigheter från att vidta alla lämpliga åtgärder för att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser av luftfarten, förutsatt att åtgärderna överensstämmer med deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell lag och tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet.

Artikel 18

Konsumentskydd

Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del G i bilaga III till detta avtal

Artikel 19

Datoriserade bokningssystem

Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstift-

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

ning på lufttransportområdet som anges i del H i bilaga III till detta avtal.

Artikel 20

Sociala aspekter

Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del F i bilaga III till detta avtal.

AVDELNING III

INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

Artikel 21

Tolkning och genomförande

1. Parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs, och de ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål.
2. Varje part ska ansvara för att detta avtal genomförs på korrekt sätt på dess territorium, särskilt de förordningar och direktiv rörande lufttransporter som förtecknas i bilaga III till detta avtal.
3. Varje part ska förse den andra parten med all information och assistans som behövs vid utredningar av eventuella överträdelser som den andra parten genomför inom ramen för sina respektive behörighetsområden, i enlighet med detta avtal.
4. Närhelst parterna agerar med stöd av de befogenheter de tilldelats enligt detta avtal i frågor som är av intresse för den andra parten och som berör den andra partens myndigheter eller företag, ska den andra partens behöriga myndigheter få fullständig information om detta och ges möjlighet att yttra sig innan det slutliga beslutet fattas.
5. I den mån som bestämmelserna i detta avtal och bestämmelserna i de rättsakter som

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

anges i bilaga III till detta avtal i allt väsentligt är identiska med motsvarande regler i EU-fördragen och med rättsakter som antagits i enlighet med EU-fördragen, ska dessa bestämmelser vid genomförandet tolkas i enlighet med relevanta domar och beslut som meddelats av Europeiska unionens domstol och Europeiska kommissionen.

Artikel 22

Gemensamma kommittén

1. En gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna (nedan kallad gemensamma kommittén) inrättas härmed. Den ska ansvara för förvaltningen av detta avtal och se till att det genomförs på rätt sätt. För detta ändamål ska gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i detta avtal.

2. Den gemensamma kommitténs beslut ska antas gemensamt och ska vara bindande för parterna. De ska verkställas av parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser.

3. Gemensamma kommittén ska genom beslut anta sin egen arbetsordning.

4. Gemensamma kommittén ska sammanträda om och när det är nödvändigt. Vardera parten får begära att det kallas till sammanträde.

5. En part får också begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, dock, om inget annat överenskomms mellan parterna, senast två månader efter det att begäran togs emot.

6. För att detta avtal ska kunna genomföras på ett riktigt sätt ska parterna utbyta information med varandra och, om endera parten så begär, hålla samråd i gemensamma kommittén.

7. Om den ena parten anser att ett beslut fat-

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 deci-

tat av gemensamma kommittén inte genomförts på ett riktigt sätt av den andra parten, får den första parten begära att frågan diskuteras i gemensamma kommittén. Om gemensamma kommittén inte kan komma fram till en lösning inom två månader från hänskjutandet, får den part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24 (Skyddsåtgärder).

8. Utan att det påverkar punkt 2 i denna artikel får parterna, om gemensamma kommittén inte fattat ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader efter dagen för hänskjutandet, vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24 (Skyddsåtgärder).

9. Enligt artikel 6 (Investeringar) ska gemensamma kommittén granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsandelar, eller förändringar i den faktiska kontrollen över parternas lufttrafikföretag.

10. I enlighet med artikel 14 (Flygsäkerhet) i detta avtal ska gemensamma kommittén övervaka processen för avskrivning ur registret av de luftfartyg som vid tidpunkten för undertecknandet var registrerade i Republiken Moldavien och inte uppfyller de internationella normerna för flygsäkerhet enligt konventionen. Gemensamma kommittén ska också under övergångsperioden enligt bilaga II till detta avtal övervaka utfasningsprocessen för sådana luftfartyg som vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal är registrerade i Republiken Moldavien och används av lufttrafikföretag som står under Republiken Moldaviens tillsyn och som inte har ett typcertifikat utfärdat i enlighet med relevant EU-lagstiftning enligt del C i bilaga III till detta avtal, i syfte att få till stånd en successiv minskning av antalet luftfartyg som avses i punkt 7 i bilaga II till detta avtal.

11. Gemensamma kommittén ska också bygga upp ett samarbete genom att

a) se över marknadsvillkor som påverkar luftfarten enligt detta avtal,

sion 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) ta upp och i möjligaste mån konkret lösa affärsrelaterade frågor som exempelvis kan hindra marknadstillträde eller en smidig hantering av tjänster inom ramen för detta avtal, i syfte att garantera lika konkurrensvillkor, lagstiftningskonvergens och en minimal administrativ börda för kommersiella aktörer,

c) främja diskussioner på expertnivå om nya lag- och regleringsförslag om bland annat luftfartsskydd, flygsäkerhet, miljö, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider) och konsumentskydd,

d) regelbundet granska de arbetsmarknadspolitiska effekterna av tillämpningen av avtalet, särskilt när det gäller sysselsättningen, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,

e) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet,

f) på grundval av konsensus komma överens om förslag, strategier eller dokument som rör förfaranden och som är direkt kopplade till avtalets funktion,

g) överväga och utveckla tekniskt stöd inom de områden som omfattas av avtalet, och

h) främja samarbete i relevanta internationella forum.

Artikel 23

Tvistlösning och skiljeförfarande

1. Om det uppstår en tvist mellan parterna om tillämpningen eller tolkningen av detta avtal ska de i första hand försöka lösa den genom formella samråd i gemensamma kommittén i enlighet med artikel 22.5 (Gemensamma kommittén).

2. Båda parter får hänskjuta tvister rörande

(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

tillämpningen eller tolkningen av detta avtal, om dessa inte kunnat lösas i enlighet med punkt 1, till en skiljenämnd sammansatt av tre skiljemän i enlighet med följande förfarande:

a) Parterna ska utse var sin skiljeman inom sextio (60) dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot av den skiljenämnd till vilken den andra parten på diplomatisk väg hänskjutit ärendet. Den tredje skiljemannen bör utses inom ytterligare sextio (60) dagar av de båda övriga skiljemännen. Om någon av parterna inte utser någon skiljeman inom den fastställda tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den fastställda tiden, får endera parten begära att ordföranden i Icaos råd utser en skiljeman eller skiljemän, beroende på vad som är tillämpligt.

b) Den tredje skiljemannen som utses enligt led a ovan ska vara medborgare i en tredje stat och ska fungera som skiljenämndens ordförande.

c) Skiljenämnden ska fastställa reglerna för sin handläggning av tvistlösning.

d) Fram till dess att skiljenämnden fattat ett beslut, ska utgifterna för skiljeförfarandet inledningsvis delas lika mellan parterna.

3. Skiljenämnden får på den ena partens begäran be den andra parten i tvisten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på nämndens slutgiltiga avgörande.

4. Skiljenämndens preliminära och slutliga beslut ska vara bindande för parterna.

5. Om en av parterna inte handlar i enlighet med ett skiljenämndsbeslut fattat i enlighet med denna artikel inom trettio (30) dagar från anmälan av tidigare nämnda beslut får den andra parten så länge underlåtenheten varar, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla de rättigheter och privilegier som den enligt villkoren i detta avtal beviljar den felande parten.

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.

Artikel 24

Skyddsåtgärder

1. Parterna ska vidta alla generella eller särskilda åtgärder som krävs för att de ska fullgöra sina skyldigheter enligt detta avtal. De ska se till att de mål som uppställs i detta avtal uppnås.

2. Om endera parten anser att den andra parten har underlåtit att fullgöra en skyldighet enligt detta avtal får den vidta lämpliga skyddsåtgärder. Skyddsåtgärder ska med avseende på tillämpningsområde och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att åtgärda situationen eller upprätthålla jämvikten i detta avtal. Sådana åtgärder som i minsta möjliga mån stör avtalets avsedda funktion ska prioriteras.

3. En part som överväger att tillämpa skyddsåtgärder ska underrätta den andra parten genom gemensamma kommittén, som ska tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

4. Parterna ska omgående inleda samråd i gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 3 d (Godkännande), artikel 5.1 d (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning), artikel 14 (Flygsäkerhet) och artikel 15 (Luftfartsskydd) i detta avtal, får den berörda parten vidta säkerhetsåtgärder först efter en månad från och med dagen för underrättelsen enligt punkt 3, om inte samrådsförfarandet enligt punkt 4 har slutförts före den angivna tidsfristens utgång.

6. Den berörda parten ska utan dröjsmål underrätta gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

7. Alla åtgärder som vidtas med stöd av denna artikel ska upphöra så snart den felande parten uppfyller bestämmelserna i detta avtal.

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.

Artikel 25

Förhållande till andra avtal

1. Bestämmelserna i avtalet ska ha företräde framför gällande bestämmelser i de befintliga bilaterala luftfartsavtalen mellan Republiken Moldavien och medlemsstaterna. Redan gällande trafikrättigheter enligt dessa bilaterala avtal som inte täcks av detta avtal kan dock fortsätta att utövas, förutsatt att det inte sker någon diskriminering mellan medlemsstaterna eller deras medborgare.

2. Parterna ska samråda i gemensamma kommittén på begäran av någondera sidan för att fatta beslut om huruvida det ska rekommenderas att Republiken Moldavien ska ansluta sig till ECAA-avtalet.

3. Om parterna blir parter i en multilateral överenskommelse, eller om de godkänner ett beslut som antagits av Icao eller av en annan internationell organisation, som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, ska de samråda i gemensamma kommittén för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

Artikel 26

Ändringar

1. Om endera parten önskar ändra bestämmelserna i detta avtal ska den underrätta gemensamma kommittén om sitt beslut.

2. Gemensamma kommittén får på förslag från endera parten och i enlighet med denna artikel genom konsensus besluta om ändring av bilagorna till detta avtal.

3. Ändringar av detta avtal ska träda i kraft efter slutförande av respektive internt förfarande för båda parterna.

4. Detta avtal ska inte påverka parternas rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i detta avtal efterlevs, unilateralt anta ny lagstiftning

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 uni-

eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område som anges i bilaga III.

laterally 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. Så snart ny lagstiftning eller ändring av befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område enligt bilaga III övervägs av en av parterna ska denna part underrätta den andra parten i så stor utsträckning som är lämpligt och möjligt. På begäran av endera parten kan ett utbyte av åsikter äga rum i gemensamma kommittén.

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. Båda parterna ska regelbundet och utan dröjsmål underrätta den andra parten om relevant ny lagstiftning eller ändring av lagstiftningen inom området lufttransport eller ett anknutet område som anges i bilaga III till detta avtal. På begäran av någon av parterna ska gemensamma kommittén inom sextio (60) dagar därefter organisera ett utbyte av åsikter om vilka effekter sådan ny lagstiftning eller en sådan ändring kommer att få för detta avtals avsedda funktion.

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. Efter det utbyte av åsikter som avses i punkt 6 ska gemensamma kommittén

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

a) fatta beslut om att ändra bilaga III till detta avtal så att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga införlivas med avtalet, vid behov på grundval av ömsesidighet,

(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) fatta ett beslut om att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga ska anses vara i överensstämmelse med detta avtal, eller

(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) rekommendera andra åtgärder som ska antas inom rimlig tid för att skydda detta avtals avsedda funktion.

(c) recommend any other measures, to be adopted within a reasonable period of time, to safeguard the proper functioning of this Agreement.

Artikel 27

Article 27

Uppsägning

Termination

Endera parten får, när som helst, skriftligen via diplomatiska kanaler underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp avtalet. En sådan underrättelse ska samtidigt skickas till

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 simul-

Icao. Avtalet ska upphöra att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den IATA-trafiksäsong som löper under ett år från och med dagen för underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom ömsesidig överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period.

Artikel 28

Registrering hos Icao och Förenta nationernas sekretariat

Detta avtal och alla ändringar av avtalet ska så snart de trätt i kraft registreras hos Icao och Förenta nationernas sekretariat i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadgar.

Artikel 29

Provisorisk tillämpning och ikraftträdande

1. Detta avtal träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för avtalets ikraftträdande har slutförts. I denna utväxling ska Republiken Moldavien tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd sin diplomatiska not till Europeiska unionen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd ska tillställa Republiken Moldavien den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater. Den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat som intygar att respektive medlemsstat genomfört de förfaranden som är nödvändiga för att avtalet ska kunna träda i kraft.

2. Trots vad som sägs i punkt 1 i denna artikel enas parterna om att provisorisk tillämpa detta avtal, i enlighet med sina interna förfaranden och/eller sin tillämpliga nationella lagstiftning från och med dagen för under-tecknandet av detta avtal.

taneously 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.

RP 51/2016 rd

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

Som skedde i Bryssel den 26 juni 2012 i två exemplar på vart och ett av parternas officiella språk, vilka alla texter är lika giltiga.

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.

BILAGA I

ÖVERENSKOMMEN TRAFIK OCH ANGIVNA FLYGRUTTER

1. Varje part beviljar den andra partens lufttrafikföretag rätten att bedriva lufttrafik på de flygrutter som anges nedan:

a) För EU-lufttrafikföretag: En eller flera punkter i Europeiska unionen – mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitikens partnerländer [1], ECAA-länderna [2] eller länder förtecknade i bilaga IV – En eller flera punkter i Republiken Moldavien – bortomliggande punkter.

unionen – mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitikens partnerländer, ECAA-länderna eller länder förtecknade i bilaga IV – En eller flera punkter i Republiken Moldavien – bortomliggande punkter.

2. Lufttrafik enligt punkt 1 i den här bilagan ska utgå från eller avslutas på Republiken Moldaviens territorium för moldaviska lufttrafikföretag och inom Europeiska unionens territorium för EU-lufttrafikföretag.

3. Båda parternas lufttrafikföretag får

a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,

b) kombinera olika flygnummer inom ramen för en flygning med ett och samma luftfartyg,

c) trafikera mellanliggande och bortomliggande punkter enligt punkt 1 i den här bilagan och punkter inom parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd,

d) avstå från att landa på en eller flera punkter,

e) överföra trafik mellan dess luftfartyg på en eller flera punkter,

f) göra uppehåll på punkter inom eller utanför parternas territorium,

g) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra partens territorium, och

h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg.

4. Varje part ska låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolymer, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens lufttrafikföretag använder, utom om det är av tekniska eller tull-, drifts-, miljö- eller hälsorelaterade skäl eller genom tillämpning av artikel 8 (Konkurrensutsatt miljö).

5. Båda parternas lufttrafikföretag får betjäna, inbegripet inom ramen för code-share-arrangemang, en eller flera punkter i ett tredjeland som inte inbegrips i angivna flygrutter, förutsatt att de inte utövar rättighet enligt femte friheten.

6. Denna bilaga omfattas av de övergångsbestämmelser som ingår i punkt 2 i bilaga II till detta avtal och den utökning av rättigheter som föreskrivs där.

[1] Med den europeiska grannskapspolitikens partnerländer avses Algeriet, Armenien, Azerbajdzjan, Vitryssland, Egypten, Georgien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Marocko, det ockuperade palestinska området, Syrien, Tunisien och Ukraina, men uttrycket ska här inte avse Republiken Moldavien.

[2] Med ECAA-länder avses de länder som parter det i multilaterala avtalet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum, som vid avtalets undertecknande var följande: Europeiska unionens medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Kosovo enligt FN:s säkerhetsråds resolution 1244.

BILAGTA II

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

1. Europeiska unionen har ansvaret för att göra en utvärdering av den moldaviska partens genomförande och tillämpning av de luftfartsbestämmelser i EU-lagstiftningen som anges i bilaga III till detta avtal, med undantag av säkerhetslagstiftningen i del D i bilaga III till detta avtal; utvärderingen ska sedan godkännas av gemensamma kommittén. Utvärderingen ska göras inom två år efter ikraftträdandet av detta avtal.
2. Trots vad som sägs i bilaga I till detta avtal ska överenskommen trafik och angivna flygrutter enligt detta avtal inte inbegripa rättigheter för lufttrafikföretag från någon part att utöva femte frihetsrättigheter, inbegripet för Republiken Moldaviens lufttrafikföretag mellan punkter inom Europeiska unionens territorium, andra än de som redan beviljas enligt bilaterala avtal mellan Republiken Moldavien och medlemsstaterna i Europeiska unionen, förrän det beslut som anges i punkt 1 i bilaga II till detta avtal har fattats.

Efter antagande av det beslut som avses i punkt 1 i bilaga II ska lufttrafikföretag från båda parter ha rätt att utöva femte frihetsrättigheter, inbegripet för Republiken Moldaviens lufttrafikföretag mellan punkter inom Europeiska unionens territorium.
3. Europeiska unionen ansvarar för utvärderingen av hur Republiken Moldavien följer lagstiftningen om luftfartsskydd. Utvärdering, som ska godkännas av gemensamma kommittén, ska göras inom tre år efter ikraftträdandet av detta avtal. Under tiden ska Republiken Moldavien genomföra ECAC Doc 30.
4. Vid utgången av övergångsperioden ska den hemliga delen av lagstiftningen om luftfartsskydd i del D i bilaga III göras tillgänglig för lämpliga moldaviska myndigheter och vara föremål för ett avtal om utbyte av säkerhetskänslig information, inbegripet sekretessbelagda EU-uppgifter.
5. Republiken Moldaviens successiva övergång till full tillämpning av EU-lagstiftningen på området lufttransport enligt bilaga III får bli föremål för regelbunden utvärdering. Utvärderingarna ska göras av Europeiska kommissionen i samarbete med Republiken Moldavien.
6. Efter den dag för beslut som anges i punkt 1 i denna bilaga ska Republiken Moldavien tillämpa regler för utfärdande av operativa licenser som är likvärdiga med dem som anges i kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Bestämmelserna i artikel 4 (Ömsesidigt erkännande av tillsyn med avseende på lämplighet, ägarskap och kontroll) i detta avtal, rörande fastställande av ömsesidigt erkännande av lämplighet och/eller medborgarskap, som görs av Republiken Moldaviens behöriga myndigheter, ska tillämpas av EU:s behöriga myndigheter när gemensamma kommittén har bekräftat att Republiken Moldavien till fullo tillämpar sådana regler för utfärdande av operativa licenser.
7. Utan att det påverkar ett beslut inom gemensamma kommittén eller inom ramen för artikel 24 (Skyddsåtgärder) kan Republiken Moldaviens behöriga myndigheter i enlighet med tillämpliga nationella krav ansvara för luftvärdigheten hos luftfartyg som på dagen för undertecknandet finns registrerade i det moldaviska registret, används av luftfartsföretag som står under moldavisk tillsyn och inte har ett typcertifikat utfärdat i enlighet med relevant EU-lagstiftning i del C i bilaga III, fram till
 - a) den 1 januari 2017 för vissa luftfartyg som endast används för flygfrakt,

b) den 31 december 2022 för vissa helikoptrar som används för flygräddningstjänst, bruksflyg, utbildning, nödsituationer och jordbruksändamål eller humanitära ändamål i enlighet med respektive luftfartsföretags trafiktillstånd,

under förutsättning att luftfartygen uppfyller internationella normer för flygsäkerhet enligt konventionen. Sådana luftfartyg ska inte omfattas av någon av de rättigheter som beviljas enligt detta avtal och ska inte användas på flygrutter till, från eller inom Europeiska unionen.

Under ovannämnda övergångsperiod får det antal luftfartyg i Republiken Moldaviens register som inte har ett typcertifikat utfärdat i enlighet med relevant EU-lagstiftning inte överstiga 53 fram till den 1 januari 2017 och ska därefter inte överstiga 36, samt ska senast den 31 december 2022 ha fasats ut helt.

BILAGA III

(Föremål för regelbunden uppföljning)

REGLER SOM ÄR TILLÄMPLIGA PÅ DEN CIVILA LUFTFARTEN

Tillämpliga bestämmelser i följande rättsakter ska tillämpas i enlighet med det här avtalet om inget annat anges i den här bilagan eller i bilaga II (Övergångsbestämmelser). Där så är nödvändigt anges nedan de specifika ändringarna för varje rättsakt.

A. TILLTRÄDE TILL MARKNADEN OCH DÄRMED FÖRBUNDNA FRÅGOR

Nr 95/93

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser ändrad genom

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 894/2002 av den 27 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1554/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 545/2009 av den 18 juni 2009 om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12, 14 och 14 a.2

När det gäller tillämpningen av artikel 12.2 ska "kommissionen" förstås som "gemensamma kommittén".

Nr 96/67

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för markttjänster på flygplatserna inom gemenskapen

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–25 och bilagan

För tillämpningen av artikel 10 ska "medlemsstaterna" förstås som "Europeiska unionens medlemsstater".

När det gäller tillämpningen av artikel 20.2 ska "kommissionen" förstås som "gemensamma kommittén".

Nr 785/2004

RP 51/2016 rd

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–8 och 10.2.

Nr 2009/12

Europaparlamentets och rådets direktiv (EG) nr 2009/12 av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12.

B. FLYGTRAFIKLEDNING

Nr 549/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordningen)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–4, 6 och 9–14.

Nr 550/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om tillhandahållande av tjänster)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–19, bilagorna I och II.

Nr 551/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om luftrummet)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–11.

Nr 552/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordningen om driftskompatibilitet)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12, bilagorna I–V.

Nr 2150/2005

Kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet

Nr 730/2006

RP 51/2016 rd

Kommissionens förordning (EG) nr 730/2006 av den 11 maj 2006 om lufttrumsklassificering och tillstånd för flygningar enligt visuelflygregler ovanför flygnivå 195

Nr 1794/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster

Nr 1033/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 av den 4 juli 2006 om krav på förfaranden för färdplaner före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet

Nr 1032/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1032/2006 av den 6 juli 2006 om krav avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst

Nr 219/2007

Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar)

Tillämpliga bestämmelser: artikel 1.1–1.2, 1.5–1.7, artiklarna 2, 3 och 4.1 samt bilagan.

Nr 633/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 633/2007 av den 7 juni 2007 om krav avseende tillämpningen av ett protokoll för överföring av färdplansdata, för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–7, artikel 8 andra och tredje meningen, bilagorna I–IV.

Nr 1265/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 1265/2007 av den 26 oktober 2007 om fastställande av krav i fråga om kanalseparation vid röstkommunikation mellan mark och luftfartyg för det gemensamma europeiska luftrummet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–9, bilagorna I–IV.

Nr 482/2008

Kommissionens förordning (EG) nr 482/2008 av den 30 maj 2008 om ett system för säkerhetssäkring av programvara vilket ska genomföras av leverantörer av flygtrafiktjänster och om ändring av bilaga II till förordning (EG) nr 2096/2005

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5, bilagorna I–II.

Nr 1361/2008

RP 51/2016 rd

Rådets förordning (EG) nr 1361/2008 av den 16 december 2008 om ändring av förordning (EG) nr 219/2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5 (med undantag av artikel 1.6), bilagan (med undantag av punkterna 11 och 12).

Nr 29/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 29/2009 av den 16 januari 2009 om krav på datalänktjänster för det gemensamma europeiska luftrummet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–15, bilagorna I–VII.

Nr 30/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 30/2009 av den 16 januari 2009 om ändring av förordning (EG) nr 1032/2006 när det gäller kraven avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata som tjänar som underlag för datalänktjänster

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–2 och bilagan.

Nr 262/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 262/2009 av den 30 mars 2009 om fastställande av krav för en samordnad tilldelning och användning av Mod S-interrogator-koder för det gemensamma europeiska luftrummet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–13, bilagorna I–III.

Nr 1070/2009

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5 med undantag av artikel 1.4.

Nr 1108/2009

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG

Nr 73/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 73/2010 av den 26 januari 2010 om kvalitetskraven på flygdata och flyginformation för ett gemensamt europeiskt luftrum

Nr 255/2010

RP 51/2016 rd

Kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 av den 25 mars 2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering (ATFM)

Nr 691/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster

Nr 929/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 929/2010 av den 18 oktober 2010 om ändring av förordning (EG) nr 1033/2006 avseende de Icao-bestämmelser som avses i artikel 3.1

Nr 1191/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 1191/2010 av den 16 december 2010 om ändring av förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster

Kommissionens beslut av den 21 februari 2011 om fastställande av EU-täckande prestationsmål och gränsvärden för varning för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster för åren 2012 till 2014 (2011/121/EU)

Nr 176/2011

Kommissionens förordning (EU) nr 176/2011 av den 24 februari 2011 om de uppgifter som ska lämnas innan ett funktionellt luftrumblock inrättas och ändras

Nr 283/2011

Kommissionens förordning (EU) nr 283/2011 av den 22 mars 2011 om ändring av förordning (EG) nr 633/2007 vad gäller de övergångsbestämmelser som avses i artikel 7

Kommissionens beslut av den 20 maj 2011 om undantag från artikel 14 i kommissionens förordning (EG) nr 29/2009 om krav på datalänktjänster för det gemensamma europeiska luftrummet

Nr 677/2011

Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010

Kommissionens beslut C(2011) 4130 final av den 7 juli 2011 on the nomination of the Network Manager for the air traffic management (ATM) network functions of the single European sky

Nr 805/2011

Kommissionens förordning (EU) nr 805/2011 av den 10 augusti 2011 om detaljerade bestämmelser för flygledarcertifikat samt vissa andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

Nr 1034/2011

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1034/2011 av den 17 oktober 2011 om säkerhetstillsyn inom flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 691/2010

Nr 1035/2011

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 av den 17 oktober 2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010

C. FLYGSÄKERHET

Nr 3922/91

Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

ändrad genom

- Kommissionens förordning (EG) nr 2176/96 av den 13 november 1996 om anpassning till vetenskaplig och teknisk utveckling av rådets förordning (EEG) nr 3922/91
- Kommissionens förordning (EG) nr 1069/1999 av den 25 maj 1999 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91
- Kommissionens förordning (EG) nr 2871/2000 av den 28 december 2000 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1900/2006 av den 20 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart
- Kommissionens förordning (EG) nr 8/2008 av den 11 december 2007 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan
- Kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 av den 20 augusti 2008 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10 och 12–13 med undantag av artiklarna 4.1 och 8.2 (andra meningen), bilagorna I–III.

För tillämpningen av artikel 12 ska "medlemsstaterna" förstås som "Europeiska unionens medlemsstater".

Nr 216/2008

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–68 med undantag för artiklarna 65, 69.1 andra stycket och 69.4, bilagorna I–VI.

ändrad genom

Kommissionens förordning (EG) nr 690/2009 av den 30 juli 2009 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–3, med undantag av den artiklarna 8a.5, 8b.6 och 8c.10 införda genom artikel 1.7 i förordning (EG) nr 1108/2009, och bilagan.

Nr 996/2010

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG

Nr 2003/42

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–11, bilagorna I och II.

Nr 1321/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 av den 12 november 2007 om genomförandebestämmelser för att i ett centralt upplag integrera information om händelser inom civil luftfart som utbyts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–4.

Nr 1330/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 av den 24 september 2007 om genomförandebestämmelser för spridning till berörda parter av information om händelser inom civil luftfart, i enlighet med artikel 7.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10, bilagorna I–II.

Nr 1702/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

ändrad genom

- Kommissionens förordning (EG) nr 381/2005 av den 7 mars 2005 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

- Kommissionens förordning (EG) nr 706/2006 av den 8 maj 2006 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 avseende den tidsperiod under vilken medlemsstaterna får utfärda godkännande för en begränsad tid

- Kommissionens förordning (EG) nr 335/2007 av den 28 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar

- Kommissionens förordning (EG) nr 375/2007 av den 30 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

- Kommissionens förordning (EG) nr 287/2008 av den 28 mars 2008 om förlängning av den giltighetstid som avses i artikel 2c.3 i förordning (EG) nr 1702/2003

- Kommissionens förordning (EG) nr 1057/2008 av den 27 oktober 2008 om ändring av tillägg II till bilagan till förordning (EG) nr 1702/2003 om granskningsbevis avseende luftvärdighet (EASA blankett 15a)

- Kommissionens förordning (EG) nr 1194/2009 av den 30 november 2009 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

Anmärkning: Ändrad genom rättelser av kommissionens förordning (EG) nr 1194/2009 av den 30 november 2009 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 336, 18.12.2009, s. 58 och EUT L 58, 9.3.2010, s. 23)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–4 och bilagan. De övergångsperioder som det hänvisas till i denna förordning ska fastställas av gemensamma kommittén.

Nr 2042/2003

RP 51/2016 rd

Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

ändrad genom

- Kommissionens förordning (EG) nr 707/2006 av den 8 maj 2006 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 avseende godkännande med begränsad giltighetstid och bilagorna I och III

- Kommissionens förordning (EG) nr 376/2007 av den 30 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

- Kommissionens förordning (EG) nr 1056/2008 av den 27 oktober 2008 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

- Kommissionens förordning (EG) nr 127/2010 av den 5 februari 2010 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6, bilagorna I–IV.

Nr 104/2004

Kommissionens förordning (EG) nr 104/2004 av den 22 januari 2004 om fastställande av bestämmelser för organisationen och sammansättningen av överklagandenämnden för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–7 och bilagan.

Nr 593/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 593/2007 av den 31 maj 2007 om de avgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

ändrad genom

Kommissionens förordning (EG) nr 1356/2008 av den 23 december 2008 om ändring av förordning (EG) nr 593/2007 om de avgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12, 14.2 och bilagan.

Nr 736/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 736/2006 av den 16 maj 2006 om arbetsmetoder för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet vid standardiseringsinspektioner

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–18.

Nr 768/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 768/2006 av den 19 maj 2006 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG i fråga om insamling och utbyte av information om säkerheten hos luftfartyg som använder flygplatser i gemenskapen samt förvaltningen av informationssystemet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5.

Nr 2111/2005

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–13 och bilagan.

Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6, bilagorna A–C.

Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen, och senare ändringar

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–3, bilagorna A och B.

D. LUFTFARTSSKYDD

Ramförordning

Nr 300/2008

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–18, artikel 21 och bilagan.

Kompletterande förordning

Nr 272/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 272/2009 av den 2 april 2009 om komplettering av de gemensamma grundläggande standarder för skydd av civil luftfart som fastställs i bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008

ändrad genom

RP 51/2016 rd

- Kommissionens förordning (EU) nr 720/2011 av den 22 juli 2011 om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 272/2009 om komplettering av de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart när det gäller infasning av säkerhetskontroller av vätskor, aerosoler och geler vid EU-flygplatser

Nr 1254/2009

Kommissionens förordning (EU) nr 1254/2009 av den 18 december 2009 om kriterier för hur medlemsstaterna kan bevilja undantag från de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart och anta alternativa säkerhetsåtgärder

Nr 18/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 18/2010 av den 8 januari 2010 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 vad gäller specifikationer för nationella program för verksamhetskontroll för skyddet av den civila luftfarten

Tillämpningsförförordning

Nr 72/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 72/2010 av den 26 januari 2010 om fastställande av förfaranden för utförandet av kommissionens inspektioner på luftfartsskyddsområdet

Nr 185/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 av den 4 mars 2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd

ändrad genom

- Kommissionens förordning (EU) nr 357/2010 av den 23 april 2010 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010 av den 4 mars 2010 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd

- Kommissionens förordning (EU) nr 358/2010 av den 23 april 2010 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010 av den 4 mars 2010 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd

- Kommissionens förordning (EU) nr 573/2010 av den 30 juni 2010 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010 av den 4 mars 2010 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd

- Kommissionens förordning (EU) nr 983/2010 av den 3 november 2010 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd

- Kommissionens förordning (EU) nr 334/2011 av den 7 april 2011 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010 av den 4 mars 2010 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd

Kommissionens beslut 2010/774/EU av den 13 april 2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008 ("need to know"-åtgärder för luftfartsskydd)

ändrad genom

- Kommissionens beslut 2010/2604/EU av den 23 april 2010 om ändring av kommissionens beslut 2010/774/EU av den 13 april 2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008 (skydd av leveranser av vätskor, aerosoler och geléer samt säkerhetsförslutna påsar)

- Kommissionens beslut 2010/3572/EU av den 30 juni 2010 om ändring av kommissionens beslut 2010/774/EU av den 13 april 2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008 (sprängämnesshundar)

- Kommissionens beslut 2010/9139/EU av den 20 december 2010 om ändring av kommissionens beslut 2010/774/EU av den 13 april 2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008 (sprängämnesshundar)

E. MILJÖ

Nr 2006/93

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6, bilagorna I och II.

Nr 2002/30

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen

Ändrad eller anpassad genom 2003 års anslutningsakt och 2005 års anslutningsakt

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–15, bilagorna I och II.

Nr 2002/49

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller – Kommissionens förklaring i förlikningskommittén om direktivet om bedömning och hantering av omgivningsbuller

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–16 och bilagorna I–VI.

F. SOCIALA ASPEKTER

Nr 2000/79

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 2–3 och bilagan.

Nr 2003/88

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–19, 21–24 och 26–29.

G. KONSUMENTSKYDD

Nr 90/314

Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10.

Nr 95/46

Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–34.

Nr 2027/97

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, ändrad genom

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–8.

Nr 261/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–17.

Nr 1107/2006

RP 51/2016 rd

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–17, bilagorna I och II.

H. ÖVRIG LAGSTIFTNING

Nr 80/2009

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 av den 14 januari 2009 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–18, bilagorna I och II.

BILAGA IV

Förteckning över andra stater som det hänvisas till i artiklarna 3 och 4 och i bilaga I

1. Republiken Island (enligt EES-avtalet).
 2. Furstendömet Liechtenstein (enligt EES-avtalet).
 3. Konungariket Norge (enligt EES-avtalet).
 4. Schweiziska edsförbundet (enligt avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart).
-

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 Pal-

estinian 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

RP 51/2016 rd

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

RP 51/2016 rd

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:

RP 51/2016 rd

- 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

RP 51/2016 rd

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).
-