

UMOWA O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM
między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Republiką Mołdawii

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

WĘGRY,

MALTA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

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

UNIA EUROPEJSKA,

z jednej strony, oraz

REPUBLIKA MOŁDAWII,

z drugiej strony,

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

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

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

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

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

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

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

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

UZNAJĄC znaczenie odpowiedniego wsparcia w tym zakresie;

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

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

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

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

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

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

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

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

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Definicje

Do celów niniejszej Umowy:

- 1) „uzgodnione linie” oraz „określone trasy” oznaczają międzynarodowy transport lotniczy zgodnie z artykułem 2 (Przyznanie praw) i załącznikiem I do niniejszej Umowy;
- 2) „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, załączniki do niej oraz wszelkie wprowadzone do nich zmiany;
- 3) „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, który – dla uniknięcia wątpliwości – obejmuje regularny i nieregularny (czarterowy) przewóz lotniczy oraz przewozy obejmujące jedynie ładunek;
- 4) „właściwe władze” oznacza agencje lub jednostki rządowe odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;
- 5) „zdolność” oznacza, czy przewoźnik lotniczy jest zdolny do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, to znaczy czy posiada on należyte możliwości finansowe i odpowiednie kompetencje kierownicze oraz czy jest skłonny przestrzegać przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów obowiązujących przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;
- 6) „przynależność państwowa” oznacza, czy przewoźnik lotniczy spełnia wymogi dotyczące takich kwestii, jak prawo własności, skuteczna kontrola oraz główne miejsce prowadzenia działalności;
- 7) „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
 - a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z artykułem 94 litera a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Republikę Mołdawii, jak i przez państwo członkowskie lub państwa członkowskie Unii Europejskiej; oraz
 - b) każdy załącznik lub każdą zmianę do niego, mające zastosowanie w danym przypadku, przyjęte zgodnie z artykułem 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Republiki Mołdawii, jak i państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 8) „prawo piątej wolności” oznacza prawo lub przywilej, przyznane przez jedno państwo („państwo przyznające”) przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące”), pozwalające wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem że przewozy takie rozpoczynają się lub kończą na terytorium państwa otrzymującego;
- 9) „całkowity koszt” oznacza koszt świadczenia usług wraz z uzasadnioną opłatą z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie właściwe opłaty mające odzwierciedlać koszty ochrony środowiska, stosowane bez rozróżnienia ze względu na przynależność państwową;
- 10) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- 11) „umowa WEOL” oznacza wielostronną Umowę między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Republiką Chorwacji, Republiką Czarnogóry, Republiką Islandii, Królestwem Norwegii, Republiką Serbii i Misją Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie ⁽¹⁾ w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego;
- 12) „partnerzy w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa” oznacza Algierię, Armenię, Azerbejdżan, Białoruś, Egipt, Gruzję, Izrael, Jordanię, Liban, Libię, Republikę Mołdawii, Maroko, Okupowane Terytoria Palestyńskie, Syrię, Tunezję i Ukrainę;
- 13) „obywatel” oznacza każdą osobę fizyczną, posiadającą obywatelstwo mołdawskie w odniesieniu do strony mołdawskiej lub obywatelstwo państwa członkowskiego w odniesieniu do strony europejskiej, lub podmiot, o ile – w przypadku podmiotu prawnego – znajduje się ona przez cały czas pod skuteczną kontrolą, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, osób fizycznych posiadających obywatelstwo mołdawskie w odniesieniu do strony mołdawskiej lub osób fizycznych lub podmiotów posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego lub jednego z państw trzecich określonych w załączniku IV, w odniesieniu do strony europejskiej;

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

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

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

Artykuł 2

Przyznanie praw

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

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

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

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

Artykuł 3

Udzielanie zezwoleń

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

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

- b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

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

- c) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zwykle przez właściwe władze; oraz

- d) utrzymuje się w mocy i stosuje postanowienia artykułu 14 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykułu 15 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy.

Artykuł 4

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

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

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

b) niniejszy artykuł nie obejmuje uznawania ustaleń dotyczących:

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

Artykuł 5

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia

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

a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Republiki Mołdawii:

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

b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

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

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

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

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

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

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

Artykuł 6

Inwestycje

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

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

Artykuł 7

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

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

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

Artykuł 8

Otoczenie konkurencyjne

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 9

Możliwości handlowe

Prowadzenie działalności gospodarczej

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

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

Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

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

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

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

Obsługa naziemna

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

- (i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna”), lub, według własnego uznania;
- (ii) prawo wyboru dostawców świadczących kompleksowe lub częściowe usługi obsługi naziemnej spośród konkurujących podmiotów, jeżeli dostawców takich dopuszczono na rynek na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych każdej ze Stron i gdy dostawcy tacy są obecni na rynku;

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

Obsługa naziemna dla stron trzecich

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

Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów

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

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

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

Porozumienia o współpracy

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

- a) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi Stron; oraz
- b) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz
- c) dowolnym dostawcą usług transportu naziemnego (lądowego lub morskiego);

pod warunkiem że:

- (i) przewoźnik wykonujący przewóz posiada odpowiednie prawa przewozowe;
- (ii) przewoźnicy marketingowi posiadają odpowiednie zezwolenie na obsługę danej trasy; oraz
- (iii) porozumienia spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji stosowane zazwyczaj w przypadku takich porozumień. Przy sprzedaży usług przewozu pasażerskiego obejmujących dzielenie oznaczeń linii, nabywcę informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie nie później niż przed wejściem na pokład, o tym, który z przewoźników obsługuje dany odcinek przewozu.

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

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

Leasing

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

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

Franczyza / Oznaczenie marką

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

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

Artykuł 10

Oplaty celne i opodatkowanie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 11

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

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

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

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

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

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

Artykuł 12

Ustalanie cen

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

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

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

Artykuł 13

Dane statystyczne

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

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

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE UREGULOWAŃ PRAWNYCH

Artykuł 14

Bezpieczeństwo lotnictwa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 15

Ochrona lotnictwa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 16

Zarządzanie ruchem lotniczym

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

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

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

- a) Republika Mołdawii podejmuje niezbędne działania w celu przystosowania swoich struktur instytucjonalnych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez zapewnienie przynajmniej funkcjonalnej niezależności krajowych organów nadzorczych od dostawców usług żeglugi powietrznej; oraz
- b) Unia Europejska włącza Republikę Mołdawii do odnośnych inicjatyw operacyjnych dotyczących usług żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez włączanie na wczesnym etapie działań podejmowanych przez Republikę Mołdawii w tworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, lub poprzez odpowiednią koordynację SESAR.

Artykuł 17

Środowisko

1. Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu polityki w dziedzinie lotnictwa. Strony potwierdzają, że do zminimalizowania wpływu lotnictwa cywilnego na środowisko niezbędne jest podjęcie efektywnych działań na szczeblu ogólnosiwiatowym, regionalnym, krajowym i/lub lokalnym.
2. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z prawodawstwem w dziedzinie transportu lotniczego, wyszczególnionym w części E załącznika III do niniejszej Umowy.
3. Strony uznają znaczenie współpracy oraz, w ramach wielostronnych dyskusji, rozważenia wpływu lotnictwa na środowisko, a także zapewnienia pełnej zgodności wszelkich środków łagodzących z celami niniejszej Umowy.
4. Żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie można interpretować jako ograniczenia uprawnień właściwych władz którejkolwiek ze Stron do podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zapobiegania skutkom, jakie transport lotniczy wywiera na środowisko, lub podejmowania innych kroków w związku z tym problemem, pod warunkiem że działania takie są całkowicie zgodne z ich prawami i zobowiązaniami w ramach prawa międzynarodowego oraz że stosuje się je bez względu na przynależność państwową.

Artykuł 18

Ochrona konsumentów

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

Artykuł 19

Komputerowe systemy rezerwacji

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

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

Artykuł 20

Aspekty społeczne

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

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

Artykuł 21

Interpretacja i wykonanie

1. Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy i powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.
2. Każda ze Stron jest odpowiedzialna na swoim terytorium za właściwe wykonanie niniejszej Umowy oraz, w szczególności, rozporządzeń i dyrektyw dotyczących transportu lotniczego wymienionych w załączniku III do niniejszej Umowy.
3. Każda ze Stron przekazuje drugiej Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela pomocy w przypadku dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń postanowień niniejszej Umowy, prowadzonych przez drugą Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień przewidzianych w niniejszej Umowie.
4. W każdym przypadku, gdy Strony działają w ramach uprawnień nadanych im na mocy niniejszej Umowy w sprawach, które mają istotne znaczenie dla drugiej Strony i które dotyczą władz lub przedsiębiorstw drugiej Strony, właściwe władze drugiej Strony otrzymują pełne informacje i mają możliwość wyrażenia opinii zanim zostanie podjęta ostateczna decyzja.
5. W zakresie, w jakim postanowienia niniejszej Umowy oraz przepisy aktów prawnych wyszczególnionych w załączniku III do niniejszej Umowy są co do istoty tożsame z odpowiednimi zasadami Traktatów UE, a także z aktami przyjętymi na mocy Traktatów UE, postanowienia te i przepisy interpretuje się, w zakresie ich wykonania i stosowania, zgodnie z odpowiednimi orzeczeniami i decyzjami Trybunału Sprawiedliwości oraz Komisji Europejskiej.

Artykuł 22

Wspólny Komitet

1. Niniejszym ustanawia się Wspólny Komitet składający się z przedstawicieli Stron (zwany dalej „Wspólnym Komitetem”), który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą Umową i zapewnia jej właściwe wykonanie. W tym celu Wspólny Komitet formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach wyraźnie przewidzianych w niniejszej Umowie.
2. Decyzje Wspólnego Komitetu są przyjmowane jednomyślnie i są wiążące dla Stron. Strony wprowadzają je w życie zgodnie z własnymi zasadami.

3. Wspólny Komitet przyjmuje w drodze decyzji swój regulamin wewnętrzny.

4. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb. Każda ze Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia.

5. Strona może również wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu dążenia do rozwiązania wszelkich kwestii związanych z interpretacją lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie rozpoczyna się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa miesiące od dnia otrzymania wniosku, chyba że Strony uzgodniły inaczej.

6. W celu właściwego wykonywania niniejszej Umowy Strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej ze Stron przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu.

7. Jeżeli według jednej ze Stron decyzja Wspólnego Komitetu nie jest właściwie wykonywana przez drugą Stronę, może ona wystąpić z wnioskiem o omówienie tej kwestii przez Wspólny Komitet. Jeżeli Wspólny Komitet nie zdoła rozwiązać kwestii w ciągu dwóch miesięcy od dnia wniesienia sprawy, Strona występująca z wnioskiem może podjąć odpowiednie środki zabezpieczające na mocy artykułu 24 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.

8. Bez uszczerbku dla ustępu 2 niniejszego artykułu, jeżeli Wspólny Komitet nie podejmie decyzji dotyczącej przekazanej mu sprawy w ciągu sześciu miesięcy od dnia jej wniesienia, Strony mogą podjąć odpowiednie tymczasowe środki zabezpieczające na mocy artykułu 24 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.

9. Zgodnie z artykułem 6 (Inwestycje) niniejszej Umowy Wspólny Komitet rozpatruje kwestie związane z dwustronnymi inwestycjami dotyczącymi udziałów większościowych lub ze zmianami w zakresie skutecznej kontroli nad przewoźnikami lotniczymi Stron.

10. Zgodnie z artykułem 14 (Bezpieczeństwo lotnictwa) niniejszej Umowy Wspólny Komitet monitoruje proces wykreślenia z rejestru zarejestrowanych w Republice Mołdawii w dniu jej podpisania statków powietrznych, które nie spełniają międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych zgodnie z Konwencją. Wspólny Komitet monitoruje także proces stopniowego wycofywania w okresie przejściowym, opisanym w załączniku II do niniejszej Umowy, statków powietrznych zarejestrowanych w dniu podpisania niniejszej Umowy w Republice Mołdawii i używanych przez operatorów pod nadzorem regulacyjnym Republiki Mołdawii, które nie posiadają certyfikatu typu wydanego zgodnie z odpowiednim prawodawstwem UE, wyszczególnionym w części C załącznika III do niniejszej Umowy, w celu uzgodnienia stopniowego obniżania liczby statków powietrznych, o których mowa w ustępie 7 załącznika II do niniejszej Umowy.

11. Wspólny Komitet rozwija także współpracę poprzez:

a) ocenę warunków rynkowych mających wpływ na przewozy lotnicze objęte zakresem niniejszej Umowy;

b) podejmowanie i w miarę możliwości skuteczne rozwiązywanie problemów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, które mogą między innymi utrudnić dostęp do rynku i sprawne świadczenie usług objętych zakresem niniejszej Umowy, jako środek służący do zapewnienia równych warunków działalności, osiągnięcia konwergencji regulacyjnej oraz zmniejszenia obciążeń regulacyjnych operatorów komercyjnych;

c) wspieranie wymiany ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i zmian w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym w dziedzinach ochrony lotnictwa, bezpieczeństwa, środowiska, infrastruktury lotniczej (włączając w to przydziały czasu na start lub lądowanie), otoczenia konkurencyjnego oraz ochrony konsumentów;

d) stałe badanie społecznych skutków niniejszej Umowy, zwłaszcza w dziedzinie zatrudnienia, a także opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uznania zgłoszonych obaw za zasadne;

e) rozpatrywanie potencjalnych obszarów dalszych prac nad rozwojem niniejszej Umowy, w tym zaleceń dotyczących zmian niniejszej Umowy;

f) uzgadnianie, na zasadzie porozumienia, wniosków, koncepcji lub dokumentów o charakterze proceduralnym, związanych bezpośrednio z funkcjonowaniem niniejszej Umowy;

g) uwzględnianie i rozwijanie pomocy technicznej w obszarach wchodzących w zakres niniejszej Umowy; oraz

h) wspieranie współpracy na stosownych forach międzynarodowych.

Artykuł 23

Rozstrzygnięcie sporów i arbitraż

1. W przypadku zaistnienia między Stronami jakiegokolwiek sporu dotyczącego interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy Strony w pierwszej kolejności podejmują starania zmierzające do rozstrzygnięcia tego sporu w drodze formalnych konsultacji w ramach Wspólnego Komitetu zgodnie z artykułem 22 ustęp 5 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

2. Każda ze Stron może przekazać jakikolwiek spór dotyczący stosowania lub interpretacji niniejszej Umowy, którego nie udało się rozstrzygnąć zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, do trybunału arbitrażowego złożonego z trzech arbitrów, zgodnie z procedurą określoną poniżej:

a) każda ze Stron wyznacza jednego arbitra w terminie sześćdziesięciu (60) dni od dnia otrzymania drogą dyplomatyczną notyfikacji w sprawie wniosku o arbitraż przez trybunał arbitrażowy, przesłanej przez drugą Stronę; trzeci arbiter powinien zostać wyznaczony przez dwóch pozostałych arbitrów w terminie kolejnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli jedna ze Stron nie wyznaczyła arbitra w określonym terminie lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony w określonym terminie, każda ze Stron może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od przypadku;

- b) trzeci arbiter, wyznaczony zgodnie z warunkami określonymi w literze a) powyżej, powinien być obywatelem państwa trzeciego, oraz sprawuje on funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;
- c) trybunał arbitrażowy wspólnie ustala swój regulamin wewnętrzny; oraz
- d) z zastrzeżeniem ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego, wstępne wydatki w związku z arbitrażem dzieli się równo pomiędzy Strony.
3. Na wniosek jednej ze Stron trybunał arbitrażowy może nakazać drugiej Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do chwili wydania przez trybunał ostatecznego orzeczenia.
4. Każda decyzja tymczasowa lub decyzja ostateczna trybunału arbitrażowego jest wiążąca dla Stron.

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

Artykuł 24

Środki zabezpieczające

1. Strony podejmują wszelkie środki ogólne lub szczególne niezbędne do wypełnienia ich zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy. Zapewniają one osiągnięcie celów określonych w niniejszej Umowie.
2. Jeśli jedna ze Stron uważa, że druga Strona nie wypełniła zobowiązania wynikającego z niniejszej Umowy, może ona zastosować odpowiednie środki zabezpieczające. Zakres i czas trwania środków zabezpieczających ograniczone są do tego, co jest absolutnie niezbędne w celu zaradzenia zaistniałej sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w najmniejszym stopniu zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.
3. Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających niezwłocznie powiadamia o tym drugą Stronę za pośrednictwem Wspólnego Komitetu i przekazuje wszelkie stosowne informacje.
4. Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia rozwiązania zadowalającego obie Strony.
5. Bez uszczerbku dla artykułu 3 litera d) (Udzielanie zezwoleń), artykułu 5 litera d) (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) oraz artykułu 14 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykułu 15 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy, odnośna Strona nie może stosować środków zabezpieczających przed upływem terminu jednego miesiąca od dnia powiadomienia dokonanego na mocy ustępu 3 niniejszego artykułu, chyba że procedura konsultacji na mocy ustępu 4 niniejszego artykułu została zakończona przed upływem określonego dla niej terminu.

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

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

Artykuł 25

Związek z innymi umowami

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

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

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

Artykuł 26

Zmiany

1. Jeżeli jedna ze Stron zażyczy sobie dokonania zmian postanowień niniejszej Umowy, powiadamia o swojej decyzji Wspólny Komitet.
2. Wspólny Komitet może, na wniosek jednej ze Stron i zgodnie z niniejszym artykułem, podejmować w drodze konsensusu decyzje dotyczące zmian załączników do niniejszej Umowy.
3. Zmiany niniejszej Umowy wchodzi w życie po zakończeniu odpowiednich procedur wewnętrznych każdej ze Stron.
4. Niniejsza umowa pozostaje bez uszczerbku dla prawa każdej ze Stron do jednostronnego przyjmowania nowego prawodawstwa lub wprowadzania zmian w obowiązującym prawodawstwie tej Strony w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych, o którym mowa w załączniku III do niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem przestrzegania zasady niedyskryminacji i postanowień niniejszej Umowy.
5. Gdy jedna ze Stron rozważa wprowadzenie nowego prawodawstwa lub zmiany w swoim obowiązującym prawodawstwie w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych, o którym mowa w załączniku III do niniejszej Umowy, informuje ona drugą Stronę w odpowiednim zakresie i w miarę możliwości. Na wniosek jednej ze Stron można przeprowadzić wymianę poglądów w ramach Wspólnego Komitetu.

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

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

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

Artykuł 27

Wypowiedzenie

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

Artykuł 28

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

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

Artykuł 29

Tymczasowe stosowanie i wejście w życie

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

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

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

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

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



За Република България



Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark

Henrik Dam Kristensen

Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



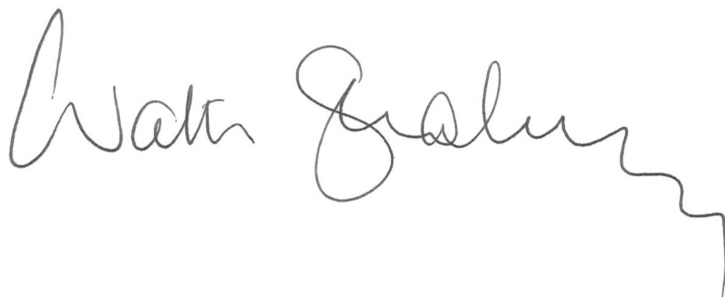
Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



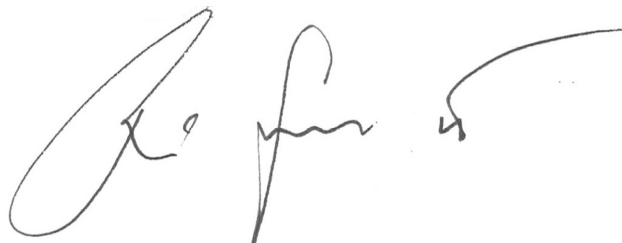
Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line on the left, followed by a horizontal line with a small loop at the end.

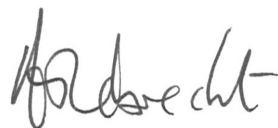
Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'V' followed by several wavy, horizontal strokes.

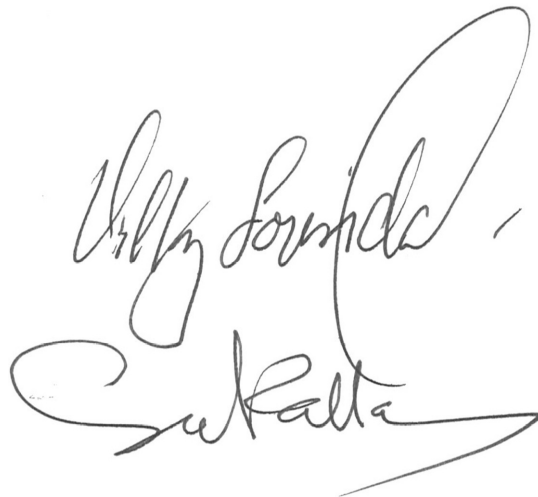
För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, starting with a large, stylized initial 'A' followed by several wavy, horizontal strokes.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

A handwritten signature in black ink, appearing to be the name 'H. D. Wright' written in a cursive style.

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to read 'Václav Klaus'.

Pentru Republica Moldova

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'U. J. J. J.'.

—

ZAŁĄCZNIK I

UZGODNIONE LINIE I OKREŚLONE TRASY

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

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

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

ZAŁĄCZNIK II

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Wdrożenie i stosowanie przez Republikę Mołdawii wszystkich przepisów prawodawstwa Unii Europejskiej dotyczącego transportu lotniczego, wyszczególnionego w załączniku III do niniejszej Umowy, z wyjątkiem prawodawstwa z zakresu ochrony, wymienionego w części D załącznika III do niniejszej Umowy, poddaje się ocenie prowadzonej pod nadzorem Unii Europejskiej i zatwierdzanej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę tę przeprowadza się najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszej Umowy.
2. Niezależnie od postanowień załącznika I do niniejszej Umowy, uzgodnione linie i określone trasy ujęte w niniejszej Umowie nie obejmują, do chwili przyjęcia decyzji, o której mowa w ustępie 1 niniejszego załącznika II do niniejszej Umowy, praw wykonywania piątej wolności innych niż te przyznane wcześniej na mocy umów dwustronnych między Republiką Mołdawią a państwami członkowskimi Unii Europejskiej, w tym w odniesieniu do przewoźników lotniczych Republiki Mołdawii pomiędzy punktami położonymi na terytorium Unii Europejskiej.

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

3. Wdrożenie przez Republikę Mołdawii prawodawstwa w dziedzinie ochrony lotnictwa poddaje się ocenie prowadzonej pod nadzorem Unii Europejskiej i zatwierdzanej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę tę przeprowadza się najpóźniej trzy lata po wejściu w życie niniejszej Umowy. W tym czasie Republika Mołdawii wdraża dokument ECAC Doc 30.
4. Na koniec okresu przejściowego udostępnia się odpowiednim władzom Republiki Mołdawii poufną część prawodawstwa w dziedzinie ochrony lotnictwa, przewidzianego w części D załącznika III do niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem porozumienia w sprawie wymiany danych szczególnie chronionych dotyczących ochrony, w tym informacji niejawnych UE.
5. Stopniowe przejście Republiki Mołdawii do etapu pełnego stosowania prawodawstwa Unii Europejskiej dotyczącego transportu lotniczego, wyszczególnionego w załączniku III do niniejszej Umowy, może być poddawane regularnym ocenom. Oceny przeprowadzane są przez Komisję Europejską we współpracy z Republiką Mołdawii.
6. Począwszy od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 niniejszego załącznika, Republika Mołdawii będzie stosować przepisy dotyczące wydawania koncesji zasadniczo równoważne z zasadami zawartymi w rozdziale II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty. Postanowienia artykułu 4 (Wzajemne uznanie ustaleń regulacyjnych w zakresie zdolności przedsiębiorstwa lotniczego, prawa własności i kontroli) niniejszej Umowy, odnoszące się do wzajemnego uznawania ustaleń dotyczących zdolności i/lub przynależności państwowej, dokonanych przez właściwe władze Republiki Mołdawii, są stosowane przez właściwe władze Unii Europejskiej z chwilą potwierdzenia przez Wspólny Komitet, że Republika Mołdawii w pełni stosuje takie zasady dotyczące wydawania koncesji.
7. Bez uszczerbku dla decyzji podjętej w ramach Wspólnego Komitetu lub w związku z artykułem 24 (Środki zabezpieczające), zdolność do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w dniu podpisania w rejestrze Republiki Mołdawii i używanych przez operatorów pod nadzorem regulacyjnym Republiki Mołdawii, które nie posiadają certyfikatu typu wydanego zgodnie ze stosownym prawodawstwem UE w części C załącznika III do niniejszej Umowy, może być regulowana pod nadzorem właściwych władz Republiki Mołdawii zgodnie z mającymi zastosowanie krajowymi wymogami w zakresie bezpieczeństwa Republiki Mołdawii nie dłużej niż do dnia:

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

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

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

ZAŁĄCZNIK III

(podlegający regularnej aktualizacji)

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO LOTNICTWA CYWILNEGO

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

A. DOSTĘP DO RYNKU I KWESTIE Z NIM ZWIĄZANE

Nr 95/93

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

zmienione:

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

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

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

Nr 96/67

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–25 oraz załącznik

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

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

Nr 785/2004

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

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

Nr 2009/12

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–12

B. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Nr 549/2004

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

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

Nr 550/2004

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

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

Nr 551/2004

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–11

Nr 552/2004

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

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

Nr 2150/2005

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

Nr 730/2006

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

Nr 1794/2006

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

Nr 1033/2006

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

Nr 1032/2006

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

Nr 219/2007

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

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

Nr 633/2007

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

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

Nr 1265/2007

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

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

Nr 482/2008

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

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

Nr 1361/2008

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

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

Nr 29/2009

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

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

Nr 30/2009

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–2 oraz załącznik

Nr 262/2009

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

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

Nr 1070/2009

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

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

Nr 1108/2009

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

Nr 73/2010

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

Nr 255/2010

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

Nr 691/2010

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

Nr 929/2010

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

Nr 1191/2010

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

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

Nr 176/2011

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

Nr 283/2011

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

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

Nr 677/2011

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

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

Nr 805/2011

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

Nr 1034/2011

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

Nr 1035/2011

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

C. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

Nr 3922/91

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

zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2176/96 z dnia 13 listopada 1996 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1069/1999 z dnia 25 maja 1999 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

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

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

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

Nr 216/2008

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

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

zmienione:

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

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

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

Nr 996/2010

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

Nr 2003/42

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

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

Nr 1321/2007

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–4

Nr 1330/2007

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

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

Nr 1702/2003

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

zmienione:

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

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

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

Nr 2042/2003

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

zmienione:

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

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

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

Nr 104/2004

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–7 oraz załącznik

Nr 593/2007

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

zmienione:

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

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

Nr 736/2006

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–18

Nr 768/2006

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–5

Nr 2111/2005

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–13 oraz załącznik

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

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

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

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

D. OCHRONA LOTNICTWA

Rozporządzenie ramowe

Nr 300/2008

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

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

Rozporządzenie uzupełniające

Nr 272/2009

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

zmienione:

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

Nr 1254/2009

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

Nr 18/2010

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

Rozporządzenie wykonawcze

Nr 72/2010

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

Nr 185/2010

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

zmienione:

— rozporządzeniem Komisji (UE) nr 357/2010 z dnia 23 kwietnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

— rozporządzeniem Komisji (UE) nr 358/2010 z dnia 23 kwietnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

— rozporządzeniem Komisji (UE) nr 573/2010 z dnia 30 czerwca 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

— rozporządzeniem Komisji (UE) nr 983/2010 z dnia 3 listopada 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 185/2010 ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

— rozporządzeniem Komisji (UE) nr 334/2011 z dnia 7 kwietnia 2011 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

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

zmienione:

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

E. ŚRODOWISKO

Nr 2006/93

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

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

Nr 2002/30

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

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

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

Nr 2002/49

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

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

F. ASPEKTY SPOŁECZNE

Nr 2000/79

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 2–3 oraz załącznik

Nr 2003/88

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

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

G. OCHRONA KONSUMENTÓW

Nr 90/314

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–10

Nr 95/46

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–34

Nr 2027/97

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

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–8

Nr 261/2004

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–17

Nr 1107/2006

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

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

H. POZOSTAŁE PRAWODAWSTWO

Nr 80/2009

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

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

ZAŁĄCZNIK IV

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

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