

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 oktober 2016

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Overeenkomst
inzake een gemeenschappelijke
luchtvaartruimte tussen de Europese Unie
en haar lidstaten en de Republiek Moldavië,
gedaan te Brussel op 26 juni 2012**

Blz.

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	13
Advies van de Raad van State	14
Wetsontwerp	20
Overeenkomst	21

OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 8, § 2, 2°, VAN DE WET VAN 15 DECEMBER
2013 WERD DE IMPACTANALYSE NIET GEVRAAGD.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 octobre 2016

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord sur la création
d'un espace aérien commun entre l'Union
européenne et ses États membres et la
République de Moldavie, fait à Bruxelles le
26 juin 2012**

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	13
Avis du Conseil d'État	14
Projet de loi	20
Accord	21

CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 8, § 2, 2°, DE LA LOI DU 15 DÉCEMBRE 2013,
L'ANALYSE D'IMPACT N'A PAS ÉTÉ DEMANDÉE.

De regering heeft dit wetsontwerp op 18 oktober 2016 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 18 octobre 2016.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 25 oktober 2016 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 25 octobre 2016.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Onafh./Indép.	:	Onafhankelijk / Indépendant

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
 PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp van instemmingswet heeft tot doel de bekrachtiging mogelijk te maken van de Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de EU en haar lidstaten en Moldavië.

Deze globale overeenkomst beoogt een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de EU en Moldavië.

Ze schaft de meeste bestaande luchtvaartbeperkingen af (nationaliteit, frequentie, capaciteit, toegang tot de routes,...) in ruil voor de overname door Moldavië van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart. Ze vereenvoudigt de administratieve procedures aanzienlijk.

De overeenkomst biedt ook de mogelijkheid om hoge normen te hanteren op het vlak van de veiligheid, de beveiliging en het beheer van het luchtvaartverkeer. Voorts biedt ze ook de mogelijkheid om bepaalde communautaire regels toe te passen, vooral op het gebied van het milieu, de toegang tot de markt, de bescherming van de consumenten of eerlijke concurrentievoorwaarden.

De overeenkomst treedt gefaseerd in werking. De inwerkingtreding en de toepassing van de essentiële bepalingen van de overeenkomst zullen door de Europese Unie worden geëvalueerd. Deze bepalingen worden bij besluit van een gemengd comité goedgekeurd. Vanaf de eerste fase kunnen de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen, zonder beperkingen van capaciteit, bestemmingen of frequentie, vluchten uitvoeren tussen elk punt van de Europese Unie en elk punt in Moldavië (derde- en vierdevrijheidsrechten). Later zullen ook vijfdevrijheidsrechten worden toegekend.

Dankzij deze overeenkomst kunnen alle luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie voortaan vluchten naar Moldavië uitbaten vanuit om het even welke luchthaven van de Europese Unie en het omgekeerde geldt ook voor de Moldavische luchtvaartmaatschappijen.

De overeenkomst schaft iedere beperking, zowel inzake tarieven als op het aantal wekelijkse vluchten, af.

De overeenkomst regelt de luchtvaartbetrekkingen tussen Moldavië en alle lidstaten van de Europese Unie. Ze vervangt de bilaterale overeenkomsten die eerder met deze lidstaten werden ondertekend.

RÉSUMÉ

Le projet de loi d'assentiment a pour objet de permettre la ratification de l' Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'UE et ses États membres et la Moldavie.

Cet accord global a pour objectif la libéralisation progressive des relations aériennes entre l'UE et la Moldavie.

L'accord supprime l'essentiel des limitations existantes en matière de trafic aérien (nationalité, fréquences, capacité, accès aux routes,...) en contrepartie de la reprise, par la Moldavie, de l'acquis communautaire en la matière. Il simplifie considérablement les procédures administratives.

L'accord permet aussi de garantir des normes élevées dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien ainsi que l'application de certaines des règles communautaires notamment en matière d'environnement, d'accès au marché, de protection des consommateurs ou de conditions de concurrence équitables.

L'accord est phasé. La mise en œuvre et l'application de l'essentiel des dispositions de l'accord font l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne. Elles sont approuvées par décision d'un comité mixte. Dès la première phase toutefois, les transporteurs des deux Parties bénéficient de la possibilité d'opérer sans restrictions de capacité, destinations ou fréquence de vols entre tout point de l'Union Européenne et tout point en Moldavie (droits dits de troisième et quatrième libertés). Ultérieurement une ouverture aux droits dits de cinquième liberté est prévue.

Grâce à cet accord, l'ensemble des compagnies aériennes de l'Union Européenne pourra dorénavant exploiter des vols à destination de la Moldavie à partir de n'importe quel aéroport de l'Union Européenne, et la réciproque sera vraie pour les transporteurs moldaves.

L'accord supprime toute restriction, tant sur les tarifs que sur le nombre de vols hebdomadaires.

L'accord est appelé à régir les relations aériennes de la Moldavie avec l'ensemble des pays de l'Union européenne. Il se substitue aux accords bilatéraux précédemment conclus avec ces pays.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Context en doel van de overeenkomst

Deze door de Europese Commissie onderhandelde globale overeenkomst beoogt een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en de Republiek Moldavië, in ruil voor een geleidelijke overname door laatstgenoemde van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart.

Deze overeenkomst past in het stappenplan dat de Raad van de Europese Unie in juni 2005 heeft vastgelegd, teneinde het externe beleid van de Europese Unie op het vlak van de burgerluchtvaart te ontwikkelen.

Een van de doelstellingen van het externe beleid van de Europese Unie is de oprichting van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met buurlanden, zoals bedoeld in het nabuurschapsbeleid. Binnen deze luchtvaartruimte worden de luchtdiensten geleidelijk geliberaliseerd en worden de regelgevingen op de Europese normen afgestemd.

De overeenkomst biedt de mogelijkheid om hoge normen te hanteren op het vlak van de veiligheid, de beveiliging en het beheer van het luchtvaartverkeer. Voorts biedt ze ook de mogelijkheid om bepaalde communautaire regels toe te passen, vooral op het gebied van het milieu, de toegang tot de markt, de bescherming van de consumenten of de eerlijke concurrentievoorwaarden tijdens de liberalisering van de markt voor luchtdiensten tussen de grondgebieden van de lidstaten van de Europese Unie en dat van Moldavië.

De overeenkomst vormt een nieuwe stap naar een uitbreiding van de gemeenschappelijke luchtvaartruimte. Gelijkaardige luchtvaartovereenkomsten werden gesloten met andere buurlanden (de westelijke Balkanlanden, Marokko, Georgië en Jordanië). Onderhandelingen worden momenteel met Oekraïne gevoerd. De onderhandelingen met Israël werden recent afgerond.

Verloop van de onderhandelingen en toepassing van de overeenkomst

Krachtens een door de Raad van de Europese Unie op 16 juni 2011 toegekend mandaat heeft de Europese Commissie voor rekening van de Europese Unie en haar lidstaten over de voorwaarden voor deze globale luchtvaartovereenkomst met de Republiek Moldavië onderhandeld.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Contexte et objet de l'accord

Cet accord global, négocié par la Commission européenne, a pour objectif la libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union Européenne et la République de Moldavie en échange de la reprise graduelle, par cette dernière, de l'acquis communautaire en matière de transport aérien.

Il s'inscrit dans le cadre de la "feuille de route" adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

Un des objectifs de la politique extérieure de l'Union européenne est la création d'espaces aériens communs avec les pays de la politique européenne de voisinage, espaces à l'intérieur desquels les services de transport aérien sont progressivement libéralisés et les réglementations harmonisées sur la base des normes européennes.

L'accord permet de garantir des normes élevées dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien ainsi que l'application de certaines des règles communautaires notamment en matière d'environnement, d'accès au marché, de protection des consommateurs ou de conditions de concurrence équitables tout en libéralisant le marché des services aériens entre les territoires des États membres de l'Union européenne et celui de la Moldavie.

L'accord constitue une nouvelle étape dans l'extension de l'espace aérien commun. Des accords aériens globaux similaires ont été conclus avec d'autres pays voisins (les pays des Balkans occidentaux, le Maroc, la Géorgie et la Jordanie). Des négociations sont en cours avec l'Ukraine et ont été achevées récemment avec Israël.

Le déroulement des négociations et la mise en œuvre de l'accord

En vertu d'un mandat accordé le 16 juin 2011 par le Conseil de l'Union européenne, la Commission européenne a négocié pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres les termes de cet accord global en matière de transport aérien avec la République de Moldavie.

Na twee onderhandelingsrondes werd er op 26 oktober 2011 een overeenkomst geparafeerd. De overeenkomst werd op 26 juni 2012 ondertekend.

De overeenkomst regelt domeinen waarvoor de Europese Unie en de andere lidstaten respectievelijk deels bevoegd zijn. Het is dus een gemengde overeenkomst die door de parlementen van de 28 lidstaten moet worden geratificeerd.

De overeenkomst treedt ook gefaseerd in werking. De inwerkingtreding en de toepassing van de essentiële bepalingen van de overeenkomst zullen door de Europese Unie worden geëvalueerd. Deze bepalingen worden bij besluit van een gemengd comité goedgekeurd.

Vanaf de eerste fase kunnen de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen, zonder beperkingen van capaciteit, bestemmingen of frequentie, vluchten uitvoeren tussen elk punt van de Europese Unie en elk punt in Moldavië (derde- en vierdevrijheidsrechten). Later kunnen ook vijfdevrijheidsrechten worden toegekend.

De draagwijdte van de overeenkomst en de verwachte voordelen

De overeenkomst zorgt voor de geleidelijke opening van de markt van luchtvaartdiensten tussen de EU en de Republiek Moldavië.

Vandaag zijn er rechtstreekse vluchten tussen de Republiek Moldavië en elf lidstaten van de EU (Duitsland, Oostenrijk, Spanje, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Letland, Portugal, Roemenië en het Verenigd Koninkrijk).

Dankzij deze overeenkomst kunnen alle luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie voortaan vluchten naar Moldavië uitbaten vanuit om het even welke luchthaven van de Europese Unie en het omgekeerde geldt ook voor de Moldavische luchtvaartmaatschappijen.

De overeenkomst schaft iedere beperking, zowel inzake tarieven als op het aantal wekelijkse vluchten, af.

Volgens een verslag van consultants dat in 2011 voor rekening van de Europese Commissie werd opgesteld, zorgt een dergelijke overeenkomst voor een economisch voordeel dat op 17 miljoen euro per jaar geraamd is (dankzij een vermindering van de luchtvaarttarieven, een toename van de verplaatsingen per vliegtuig en van de economische activiteit die ermee gepaard gaat). Volgens dezelfde analyse zouden de luchtvaarttarieven, door de toenemende concurrentie, aanzienlijk moeten

A la suite de deux sessions de négociations, un accord a été paraphé le 26 octobre 2011. L'accord a ensuite été signé le 26 juin 2012.

L'accord régit des domaines qui relèvent pour une part de la compétence de l'Union européenne et pour d'autres, de celle des États membres. Il est donc mixte et sa conclusion requiert une ratification par les parlements des 28 États membres.

L'accord est aussi phasé. La mise en œuvre et l'application de l'essentiel des dispositions de l'accord font l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne. Elles sont approuvées par décision d'un comité mixte.

Dès la première phase toutefois, les transporteurs des deux Parties bénéficient de la possibilité d'opérer sans restrictions de capacité, destinations ou fréquence de vols entre tout point de l'Union Européenne et tout point en Moldavie (droits dits de troisième et quatrième libertés). Ultérieurement une ouverture aux droits dits de cinquième liberté est prévue.

La portée de l'accord et les bénéfices attendus

L'accord assure l'ouverture progressive du marché des transports aériens entre l'UE et la République de Moldavie.

Il existe aujourd'hui des vols directs entre la République de Moldavie et onze États membres de l'UE (l'Allemagne, l'Autriche, l'Espagne, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, le Portugal, la Roumanie et le Royaume-Uni).

Grâce à cet accord, l'ensemble des compagnies aériennes de l'Union Européenne pourra dorénavant exploiter des vols à destination de la Moldavie à partir de n'importe quel aéroport de l'Union Européenne, et la réciproque sera vraie pour les transporteurs moldaves.

L'accord supprime toute restriction, tant sur les tarifs que sur le nombre de vols hebdomadaires.

Selon un rapport de consultants établi en 2011 pour le compte de la Commission Européenne, un tel accord devrait apporter un avantage économique estimé à 17 millions d'euros par an (lié principalement à un abaissement des tarifs aériens, à une augmentation des déplacements en avion et à l'activité économique qui s'y rapporte). D'après cette même analyse, les tarifs aériens devraient sensiblement diminuer du fait de l'augmentation de la concurrence. L'accord devrait également

verminderen. De overeenkomst zou ook bijdragen tot een verbetering van de zakenvoering voor de luchtvaartmaatschappijen van de EU.

Ze schaft de meeste bestaande luchtvaartbeperkingen af (nationaliteit, frequentie, capaciteit, toegang tot de routes,...) in ruil voor de overname door Moldavië van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart. Ze vereenvoudigt de administratieve procedures aanzienlijk.

De overeenkomst regelt de luchtvaartbetrekkingen tussen Moldavië en alle lidstaten van de Europese Unie. Ze vervangt de bilaterale overeenkomsten die eerder met deze lidstaten werden ondertekend. De bestaande verkeersrechten die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten en die niet onder de onderhavige overeenkomst vallen, mogen niettemin verder worden uitgeoefend, voor zover er geen discriminatie tussen de lidstaten en hun onderdanen wordt gemaakt.

De inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst begint met een bepalend gedeelte houdende de grote beginselen en telt verder 29 artikelen en 4 bijlagen die integraal deel uitmaken van de overeenkomst.

Bijlage I beschrijft de uitgewisselde verkeersrechten, bijlage II bevat de overgangsbepalingen, bijlage III somt de regels van de Europese Unie die Moldavië in acht moet nemen, op en bijlage IV lijst de vier landen op waarnaar in de artikelen 3 en 5 wordt verwezen (IJsland, Noorwegen, Zwitserland, Liechtenstein).

Artikel 1 definieert de termen die in de overeenkomst worden gebruikt.

TITEL I

Economische bepalingen (art. 2 tot 13)

Artikel 2 legt de commerciële rechten van de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen voor de internationale luchtdiensten vast. De bepalingen in de bijlagen I en II van de overeenkomst verduidelijken onder welke voorwaarden deze rechten kunnen worden uitgeoefend. De binnenlandse luchtdiensten van de betrokken lidstaten (cabotagerechten) zijn uitdrukkelijk uitgesloten van het toepassingsveld van de te ontleen rechten.

De artikelen 3 en 5 met betrekking tot de toekenning en intrekking van de exploitatievergunningen van de luchtvaartmaatschappijen, leggen de voorwaarden

contribuer à améliorer la conduite des affaires pour les transporteurs de l'UE.

L'accord supprime l'essentiel des limitations existantes en matière de trafic aérien (nationalité, fréquences, capacité, accès aux routes,...) en contrepartie de la reprise, par la Moldavie, de l'acquis communautaire en la matière. Il simplifie considérablement les procédures administratives.

L'accord est appelé à régir les relations aériennes de la Moldavie avec l'ensemble des pays de l'Union européenne. Il se substitue aux accords bilatéraux précédemment conclus avec ces pays. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres et leurs ressortissants.

Le contenu de l'accord

L'Accord se compose d'un dispositif énonçant les grands principes, de 29 articles et de quatre annexes parties intégrantes de l'accord.

L'annexe I décrit les droits de trafic échangés, l'annexe II établit les dispositions transitoires, l'annexe III reprend la législation de l'Union Européenne à laquelle la Moldavie doit se conformer et l'annexe IV liste les quatre États visés aux articles 3 et 5 (Islande, Norvège, Suisse, Liechtenstein).

L'article 1^{er} définit les termes employés dans l'accord.

TITRE I^{ER}

Les dispositions économiques (art. 2 à 13)

L'article 2 fixe les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties contractantes pour les services aériens internationaux. Les dispositions prévues aux annexes I et II de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Les services intérieurs aux États concernés (droits de cabotage) sont explicitement exclus du champ des droits ouverts.

Les articles 3 et 5, relatifs à l'autorisation et à la révocation des autorisations d'exploitation des transporteurs aériens, établissent les conditions dans lesquelles

vast waarbinnen de Overeenkomstsluitende Partijen de genoemde exploitatievergunningen toekennen en weigeren, intrekken, opschorten of beperken.

Artikel 4 definieert het beginsel van de wederzijdse erkenning van de beslissingen die de bevoegde overheden van de Overeenkomstsluitende Partijen nemen in verband met het eigendom van en het werkelijke toezicht op de luchtvaartmaatschappijen en dit zonder enige aantasting van de controlemogelijkheden.

Artikel 6 regelt het beginsel van de investeringsliberalisering. Het eigendom en het werkelijke toezicht op luchtvaartmaatschappijen van de Republiek Moldavië kunnen door Europese belangen worden behartigd. Het tegenovergestelde is mogelijk, maar vereist een besluit van het gemengd comité.

Artikel 7 stelt dat alle wetten en regels van elke Overeenkomstsluitende Partij bij binnenkomst van, verblijf op, of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven.

Artikel 8 introduceert de beginselen van een eerlijke concurrentie, houdende vooral de afschaffing, behoudens uitzondering, van de verschillende vormen van overheidssubsidies of staatssteun. Iedere strijdige praktijk zal worden getoetst aan de op het gebied van het mededingingsrecht toepasbare communautaire regelgeving.

Artikel 9 over de zakenvoering en de commerciële activiteiten bepaalt de voorwaarden binnen welke de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hun commerciële activiteiten op het grondgebied van de andere Partij mogen ontplooiën. De onderstaande activiteiten zijn aldus gereguleerd: vertegenwoordiging van luchtvaartmaatschappijen, grondafhandeling, verkoop, plaatselijke uitgaven, transfer van fondsen, samenwerkingsakkoorden, leasing, enz. De partijen komen dan ook overeen om dergelijke hinderpalen voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen, die commerciële activiteiten belemmeren, concurrentievervalsingen veroorzaken of de totstandbrenging van een gelijk speelveld verhinderen, effectief en wederzijds uit de weg te ruimen. Het bij artikel 22 opgerichte gemengd comité ziet toe op dit proces.

Artikel 10 heeft betrekking op de vrijstellingen van douanerechten en –heffingen die de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar toekennen. Het gaat om de klassieke uitzonderingen voorzien in de traditionele bilaterale overeenkomsten.

les Parties contractantes accordent et refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations d'exploitation.

L'article 4 définit le principe de reconnaissance mutuelle des décisions relatives à la propriété et au contrôle effectif des transporteurs aériens prises par les autorités compétentes des Parties contractantes tout en garantissant des possibilités de vérification.

L'article 6 régit le principe de la libéralisation de l'investissement. Il permet la détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de la République de Moldavie par des intérêts européens. Le contraire est possible mais est toutefois soumis à décision du comité mixte.

L'article 7 rappelle que les lois et règlements des Parties contractantes relatifs à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire, des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application.

L'article 8 introduit les principes d'une concurrence loyale qui implique, notamment, la suppression, sauf exception, des différentes formes de subventions publiques ou d'aides d'État. Toute pratique contraire sera évaluée par rapport à la réglementation communautaire applicable en matière de droit de la concurrence.

L'article 9 relatif à la conduite des affaires et aux activités commerciales, précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre Partie. Les activités suivantes sont ainsi réglementées: représentants de transporteurs aériens, assistance en escale, ventes, dépenses locales, transfert de fonds, accords de coopération, location d'aéronefs, etc... Les parties conviennent également de procéder à l'élimination efficace et réciproque des obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux des deux parties lorsque de tels obstacles risquent d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de concurrence ou de freiner le développement de conditions de concurrence équitables. Ce suivi se fera à travers le Comité mixte institué en vertu de l'art.22.

L'article 10 prévoit des exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les Parties contractantes. Il s'agit des exemptions classiques prévues dans les accords bilatéraux traditionnels.

Artikel 11 benadrukt dat de heffingen voor het gebruik van de luchthavens, de luchtvaartvoorzieningen en – diensten, correct, niet-discriminerend en billijk gespreid over de categorieën gebruikers moeten zijn.

Artikel 12 laat de luchtvaartmaatschappijen toe om hun tarieven vrij te bepalen op basis van een vrije en eerlijke concurrentie. Volgens dit artikel mag niet worden geëist dat de prijzen worden aangemeld.

Artikel 13 handelt over de uitwisseling van statistische informatie.

TITEL II

Samenwerking op regelgevingsgebied (artikelen 14 tot 20):

In de artikelen 14 tot 20 worden de bepalingen van de bij de overeenkomst aangehechte communautaire regelgeving waarnaar de Overeenkomstsluitende Partijen zich in de verschillende domeinen van het luchtvervoer moeten schikken, uiteengezet: veiligheid en beveiliging van de burgerluchtvaart, luchtvaartnavigatie, milieu, consumentenbescherming, geïnformatiseerde boekingssystemen, sociale aspecten van het luchtvervoer.

Artikel 14 met betrekking tot de luchtvaartveiligheid bepaalt dat de luchtvaartuigen van een Partij, die ervan verdacht wordt de internationale normen inzake de veiligheid van de luchtvaart niet na te leven, door de bevoegde instanties en op het grondgebied van de andere Partij aan platforminspecties kunnen worden onderworpen. Dit artikel voorziet ook in een versterkte samenwerking met de Republiek Moldavië die in de hoedanigheid van waarnemer zal worden betrokken bij de werkzaamheden van het Europese Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart.

Artikel 15 bevat de bepalingen inzake luchtvaartbeveiliging. De Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand om handelingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerlijke luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en –diensten en elke andere bedreiging van de beveiliging van de burgerluchtvaart, te voorkomen. Dit artikel machtigt de Europese Commissie eveneens om inspecties uit te voeren op het grondgebied van Moldavië in overeenstemming met de ad hoc-wetgeving van de Europese Unie.

L'article 11 souligne que les redevances imposées pour l'usage des infrastructures et services aéroportuaires ainsi que des services de navigation aérienne doivent être justes, non injustement discriminatoires, raisonnables et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs.

L'article 12 autorise la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale. Il prévoit de ne pas rendre obligatoire la notification préalable des tarifs pratiqués.

L'article 13 facilite l'échange d'informations statistiques.

TITRE II

coopération réglementaire (articles 14 à 20)

Les articles 14 à 20, détaille les dispositions de la réglementation communautaire annexée à l'accord auxquelles les Parties contractantes doivent se conformer dans les différents domaines du transport aérien: sécurité et sûreté de l'aviation civile, navigation aérienne, environnement, protection des consommateurs, systèmes informatisés de réservation, aspects sociaux du transport aérien.

L'article 14 relatif à la sécurité aérienne, établit que les aéronefs d'une partie qui serait soupçonnée de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne puissent être soumis à des inspections au sol par et sur le territoire des autorités compétentes de l'autre partie. Il prévoit aussi une coopération renforcée avec la Moldavie qui sera associée, en qualité d'observateur, aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

L'article 15 évoque les dispositions en matière de sûreté aérienne. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile. Cet article autorise également la Commission européenne à mener des inspections sur le territoire moldave conformément à la législation ad hoc de l'Union européenne.

Artikel 16 voorziet in een specifieke samenwerking op het gebied van het luchtverkeersbeheer. Moldavië wordt in de hoedanigheid van waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van het comité voor een “Gemeenschappelijk Europees luchtruim”. Moldavië wordt ook zo vlug mogelijk betrokken bij de vaststelling van functionele luchtvaartuimteblokken of bij een passende coördinatie inzake SESAR.

Artikel 17 wijst op het belang om het milieu te beschermen in het kader van de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van het internationale luchtvaartbeleid. Dit artikel wijst tevens op de noodzaak om maatregelen te nemen teneinde de impact van de burgerluchtvaart op het milieu te beperken.

Met betrekking tot de bescherming van de consument, bepaalt artikel 18 dat de Partijen zich schikken naar de bepalingen van de communautaire wetgeving op het luchtvervoer in bijlage III.

Voor wat betreft de geïnternetiseerde boekingssystemen bepaalt artikel 19 dat de Partijen zich schikken naar de bepalingen van de communautaire wetgeving op het luchtvervoer in bijlage III.

Voor wat betreft de sociale aspecten bepaalt artikel 20 dat de Partijen zich schikken naar de bepalingen van de communautaire wetgeving op het luchtvervoer in bijlage III.

TITEL III

institutionele bepalingen (artikelen 21 tot 29)

Artikel 21 betreffende de interpretatie en de handhaving van de overeenkomst formaliseert de verplichtingen van de Partijen om de naleving van deze overeenkomst te waarborgen.

Artikel 22 richt een gemengd comité op. Het is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Partijen en is verantwoordelijk voor het beheer en de correcte uitvoering van deze overeenkomst. Het gemengd comité ontwikkelt tevens de samenwerking door de marktvoorwaarden voor de onder deze overeenkomst vallende luchtdiensten te beoordelen.

Artikel 23 maakt het gemengd comité bevoegd voor de beslechting van de geschillen die ontstaan met betrekking tot de interpretatie of de toepassing van de overeenkomst en het voorziet tevens dat er een beroep kan worden gedaan op een scheidsgerecht indien deze procedure niets oplevert.

L'article 16 prévoit une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien. La Moldavie sera associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du “Ciel unique européen”. Elle sera également impliquée, au plus tôt, dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels ou par une coopération appropriée sur le programme SESAR.

L'article 17 rappelle l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre des politiques appliquées à l'aviation ainsi que la nécessité de prendre des mesures afin de réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.

L'article 18 prévoit qu'en ce qui concerne la protection du consommateur, les parties se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien figurant à l'annexe III.

L'article 19 prévoit qu'en ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation, les parties se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien figurant à l'annexe III.

L'article 20 prévoit qu'en ce qui concerne les aspects sociaux, les parties se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien figurant à l'annexe III.

TITRE III

dispositions institutionnelles (articles 21 à 29)

L'article 21 relatif à l'interprétation et au contrôle de l'application de l'accord, formalise les obligations qui incombent aux Parties afin d'assurer sa bonne application.

L'article 22 institue un comité mixte, composé de représentants des Parties, qui sera responsable de l'administration du présent accord et de sa mise en œuvre correcte. Le comité mixte développe également la coopération en examinant les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens relevant du présent accord.

L'article 23 confère au comité mixte la responsabilité de la résolution des différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord et prévoit, si cette procédure est infructueuse, de recourir à un tribunal arbitral.

Artikel 24 bepaalt dat als een Partij van oordeel is dat de andere Partij één van de verplichtingen van de overeenkomst niet nakomt, zij de gepaste vrijwaringsmaatregelen mag nemen.

Daartoe plegen de Partijen onmiddellijk overleg in het gemengd comité teneinde een voor elke Partij aanvaardbare oplossing te vinden.

Artikel 25 bepaalt dat de bepalingen van deze overeenkomst voorrang hebben op de bepalingen van bestaande bilaterale overeenkomsten tussen de lidstaten en Moldavië.

De rechten voortvloeiend uit de genoemde bilaterale overeenkomsten die eventueel gunstiger zijn, blijven echter van toepassing. Wanneer een Partij wetgevende wijzigingen overweegt, bepaalt artikel 26 de regels inzake informatieverstrekking, de evaluatie en de eventuele integratie van deze nieuwe normen in de bijlage III (communautaire verworvenheden). Het gemengd comité kan, op voorstel van een partij bij consensus beslissen de bijlagen bij deze overeenkomst te wijzigen. Wijzigingen worden van kracht na voltooiing van de respectievelijke interne procedures van elke partij.

Artikel 27 verduidelijkt de regels voor een eventuele opzegging.

Artikel 28 legt de registratie van deze overeenkomst bij de ICAO op.

Artikel 29 regelt de inwerkingtreding van de overeenkomst onder voorbehoud dat de interne rechtsprocedures van alle Overeenkomstsluitende Partijen worden nageleefd.

De vier bijlagen

Bijlage I betreffende de overeengekomen diensten en de gespecificeerde routes legt de exploitatievoorwaarden voor de Europese en Moldavische luchtvaartmaatschappijen vast.

Deze luchtvaartmaatschappijen mogen, zonder beperking van frequentie of capaciteit, diensten exploiteren vanuit elke luchthaven van de Europese Unie, via tussenliggende punten op het grondgebied van landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid of van ECAA-landen, naar elke luchthaven in de Republiek Moldavië (derde- en vierdevrijheidsrechten) en omgekeerd.

De communautaire luchtvaartmaatschappijen zullen ook het recht hebben hun vluchten naar verder

L'article 24 dispose que, si une partie considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations de l'accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées.

Dans cette éventualité, les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.

L'article 25 prévoit que les dispositions de cet accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre les États membres et la Moldavie. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer.

L'article 26 prévoit, lorsqu'une Partie envisage des modifications législatives, les modalités d'information, d'évaluation et éventuellement d'intégration de ces nouvelles normes dans l'annexe III (acquis communautaire). Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie décider par consensus de modifier les annexes du présent accord. Les amendements prennent effet après l'accomplissement des procédures internes respectives de chaque partie.

L'article 27 précise les modalités d'une éventuelle dénonciation de l'accord.

L'article 28 impose l'enregistrement de cet accord auprès de l'OACI.

L'article 29 fixe les modalités d'entrée en vigueur de l'accord sous réserve du respect du droit interne de toutes les Parties contractantes.

Les quatre annexes

L'annexe I, relative aux services agréés et aux routes spécifiées, précise les conditions d'exploitation des transporteurs européens et moldaves.

Ces transporteurs pourront opérer, sans restriction de fréquence ou capacité, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, via des points intermédiaires dans les pays de la politique du voisinage ou de l'EACE, vers tout aéroport en Moldavie (droits dits de 3^e et de 4^e libertés) et vice-versa.

Les transporteurs communautaires auront également le droit de prolonger leurs vols au-delà de la Moldavie.

gelegen punten te verlengen. Tot het ogenblik waarop de in bijlage II vermelde beslissing genomen zal worden (beoordeling), geven de in deze overeenkomst overeengekomen diensten en gespecificeerde routes, het recht niet aan de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen om vijfdevrijheidsrechten uit te oefenen, behalve de rechten die al waren toegestaan uit hoofde van bilaterale overeenkomsten tussen de Republiek Moldavië en de lidstaten van de Europese Unie.

Bijlage I lijst de exploitatieflexibiliteiten op die de luchtvaartmaatschappijen kunnen combineren om luchtdiensten vrij aan te bieden.

Bijlage II bepaalt dat de uitvoering en toepassing door Moldavië van de bepalingen van de wetgeving van de Europese Unie inzake het luchtvervoer die in Bijlage III staan, zal worden onderworpen aan een beoordeling door de Europese Unie. Deze beoordeling zal door een beslissing van het gemengd comité worden bekrachtigd.

Deze bijlage legt ook een verband tussen de overname van de communautaire verworvenheden door Moldavië en de graad van marktopenstelling.

Aldus hangt de uitbreiding van de commerciële opportuniteiten voor de Moldavische luchtvaartmaatschappijen naar vluchten van de zogenoemde vijfde vrijheid, met inbegrip van de vluchten tussen twee lidstaten van de Europese Unie, af van een beslissing van het gemengd comité waarin de voltooiing van de communautaire verworvenheden door Moldavië wordt bekrachtigd.

Bijlage III lijst de communautaire regels op inzake de toegang tot de markt, het beheer van het luchtverkeer, de luchtvaartveiligheid, de luchtvaartbeveiliging, het milieu, de consumentenbescherming, de sociale aspecten en de geïnformatiseerde boekingsystemen.

Het gemengd comité wordt belast met de regelmatige bijwerking van deze lijst.

Bijlage IV geeft een lijst van de landen bedoeld in de artikelen 3 en 5 van de overeenkomst en in de bijlage I (gespecificeerde routes). Het gaat om Zwitserland en landen die deel uitmaken van de Europese Economische Ruimte.

Les services agréés et les routes spécifiées dans le présent accord ne comprennent pas, jusqu'à l'adoption de la décision visée à l'annexe II (évaluation), l'exercice des droits de cinquième liberté autres que ceux déjà octroyés par des accords bilatéraux entre la République de Moldavie et les états membres de l'Union européenne.

L'annexe I dresse également la liste des souplesses d'exploitation que les transporteurs peuvent combiner pour fournir librement des services aériens.

L'annexe II, établit que la mise en œuvre et l'application par la Moldavie des dispositions de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III seront soumises à une évaluation par l'Union européenne qui sera validée par une décision du comité mixte.

Elle établit également un lien entre la reprise de l'acquis communautaire par la Moldavie et le degré d'ouverture du marché.

Ainsi, l'extension des opportunités commerciales aux vols dits de 5^e liberté, y compris entre deux États membres de l'Union Européenne pour les transporteurs moldaves, est subordonnée à une décision du comité mixte validant l'achèvement de la reprise de l'acquis communautaire par la Moldavie.

L'annexe III dresse la liste des règles communautaires en matière d'accès au marché, de gestion du trafic aérien, de sécurité aérienne, de sûreté aérienne, d'environnement, de protection des consommateurs, aspects sociaux, systèmes informatisés de réservation.

Le comité mixte est chargé de la mise à jour régulière de cette liste.

L'annexe IV liste les États mentionnés aux articles 3 et 5 de l'accord ainsi qu'à l'annexe I (routes spécifiées). Il s'agit des pays de l'Espace économique européen et de la Suisse.

Op 06/09/2016 heeft de Raad van State zijn advies gegeven (nr. 59.952/2/V). Naar aanleiding van dit advies werd het wetsontwerp gewijzigd (weglating van de Bijlagen in het opschrift en artikel 2, en toevoeging van een artikel 3 betreffende de wijzigingen van de Bijlagen van de Overeenkomst).

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

En date du 06/09/2016, le Conseil d'État a donné son avis (n° 59.952/2/V). Suite à cet avis, le projet de loi a été modifié (suppression des Annexes dans l'intitulé et dans l'article 2, et ajout d'un article 3 concernant les modifications des Annexes de l'Accord).

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, en Bijlage, gedaan te Brussel op 26 juni 2012

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, en Bijlage, gedaan te Brussel op 26 juni 2012, zullen volkomen gevolg hebben.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie, et Annexes, faits à Bruxelles le 26 juin 2012

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie, et Annexes, faits à Bruxelles le 26 juin 2012, sortiront leur plein et entier effet.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 59.952/2/V VAN 6 SEPTEMBER 2016**

Op 27 juli 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse en Europese Zaken, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen, van rechtswege ⁽¹⁾ verlengd tot 12 september 2016, een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, en Bijlagen, gedaan te Brussel op 26 juni 2012”.

Het voorontwerp is door de tweede vakantiekamer onderzocht op 6 september 2016. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Martine Baguet en Bernard Blero, staatsraden, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine Baguet.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 6 september 2016.

*

⁽¹⁾ Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege verlengd wordt met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 59.952/2/V DU 6 SEPTEMBRE 2016**

Le 27 juillet 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, prorogé de plein droit ⁽¹⁾ jusqu'au 12 septembre 2016, sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie, et Annexes, faits à Bruxelles le 26 juin 2012”.

L'avant-projet a été examiné par la deuxième chambre des vacations le 6 septembre 2016. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Martine Baguet et Bernard Blero, conseillers d'État, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine Baguet.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 6 septembre 2016.

*

⁽¹⁾ Ce délai résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, *in fine*, des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ONDERZOEK VAN DE OVEREENKOMST

De afdeling Wetgeving heeft in advies 54.161/VR, dat op 31 oktober 2013 gegeven is over een voorontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het decreet van het Vlaams Gewest van 25 april 2014 “houdende instemming met de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012”,¹ de volgende opmerkingen geformuleerd:²

“3.1. Artikel 26, tweede lid, van de Overeenkomst luidt als volgt:

“Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, bij consensus beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen.”

Die bepaling voorziet in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de Overeenkomst die ertoe kan leiden dat België gebonden wordt door die wijzigingen, zonder dat de wetgevende vergaderingen daarmee hun instemming hebben betuigd.

3.2. Al dient krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet ook met wijzigingen van een verdrag te worden ingestemd door het Vlaams Parlement, toch bestaat er geen bezwaar tegen dat deze instemming onder bepaalde voorwaarden vooraf zou worden gegeven.³

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

EXAMEN DU TRAITÉ

Dans l'avis 54.161/VR donné le 31 octobre 2013 sur un avant-projet devenu le décret de la Région flamande du 25 avril 2014 “portant assentiment à l'Accord entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République de Moldavie, d'autre part, sur la création d'un espace aérien commun, signé à Bruxelles le 26 juin 2012”,¹ la section de législation a formulé les observations suivantes²:

(Traduction)

“3.1. L'article 26, paragraphe 2, de l'accord est rédigé comme suit:

“Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent accord”.

Cette disposition met en œuvre une procédure de modification des annexes de l'accord qui peut aboutir à ce que la Belgique soit liée par ces modifications sans que les assemblées législatives y aient donné leur assentiment.

3.2. Bien qu'il résulte de l'article 167, § 3, de la Constitution que le Parlement flamand doit également donner son assentiment aux modifications apportées à un traité, rien ne s'oppose à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement³.

¹ *Parl. St.* VI.Parl., 2013-14, nr. 2363/1, 29-34.

² Die opmerkingen zijn reeds opgenomen in twee adviezen over voorontwerpen waarbij instemming verleend wordt met dezelfde internationale overeenkomst, nl. advies 57.916/2V dat op 31 augustus 2015 is gegeven over een voorontwerp van ordonnantie, *Parl. St.* Br.Parl. 2015-16, nr. A-231/1, 7-11, en advies 59.714/2V dat op 10 augustus 2016 is gegeven over een voorontwerp van decreet van het Waals Gewest.

³ Voetnoot 2 van het geciteerde advies: “Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen: D. VAN EECKHOUTTE en T. LOOSE, “Wijziging zkt. instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen”, *TvW* 2007, 3-27.”

¹ *Doc. parl.*, Parl. fl., 2013-2014, n° 2363/1, pp. 29-34.

² Ces observations ont déjà été reprises dans l'avis 57.916/2V donné le 31 août 2015 sur un avant-projet d'ordonnance, *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap, 2015-2016, n° A-231/1, pp. 7-11, ainsi que dans l'avis 59.714/2V, donné le 10 août 2016 sur un avant-projet de décret de la Région wallonne, portant tous deux assentiment au même accord international.

³ *Note de bas de page 2 de l'avis cité*: Voir au sujet de la problématique de l'assentiment parlementaire à des modifications simplifiées d'un traité: D. Van Eeckhoutte et T. Loose, “Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen”, *TvW*, 2007, 3-27.

In advies 37 954-37 970-37 977-37.978/AV⁴ heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State met betrekking tot de problematiek van de voorafgaande instemming met verdragen en amendementen daarop, het volgende opgemerkt:

“Zowel het Hof van Cassatie⁵ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁶ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, § 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: met name is vereist dat de Wetgevende Kamers en desgevallend de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen⁷ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.”

⁴ Voetnoot 3 van het geciteerde advies: “Op 15 februari 2005 verstrekt over:

— een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 juni 2006 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004” (37.954/AV) (Parl.St. VI.Parl. 2004-05, nr. 358/1, 64);

— een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.970/AV) (Parl.St. Ver. Verg.Gem.Gem.Comm. 2004-05, nr. B-30/1, 25);

— een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.977/AV) (Parl.St. Br.Parl. 2004-05, nr. A-128/1, 25);

— een voorontwerp van wet “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.978/AV) (Parl.St. Senaat 2004-05, nr. 3-1091/1, 539).

⁵ Voetnoot 4 van het geciteerde advies: “Voetnoot 35 van het geciteerde advies: Cass. 19 maart 1981, Arr. Cass. 1980-1981, 808; JT 1982, 565, en noot J. VERHOEVEN; Cass. 2 mei 2002, nr. C.99 0518.N.”

⁶ Voetnoot 5 van het geciteerde advies: “Voetnoot 36 van het geciteerde advies: Zie o.m. advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (Parl.St., Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (Parl.St., W.Gew.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (Parl.St., Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).”

⁷ Voetnoot 6 van het geciteerde advies: “Voetnoot 37 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.”

Dans l'avis 37 954-37 970-37 977-37.978/AG⁴, l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État a formulé, à propos de la problématique de l'assentiment anticipé aux traités et à leurs amendements, l'observation suivante:

“Tant la Cour de cassation⁵ que la section de législation du Conseil d'État⁶ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à un amendement à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, § 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut notamment que les Chambres législatives et, le cas échéant, les parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futurs amendements⁷ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements”.

⁴ Note de bas de page 3 de l'avis cité: Donné le 15 février 2005 sur:

— un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.954/AG) (Doc. parl., Parl. fl., 2004-2005, n° 358/1, p. 64);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.970/AG) (Doc. parl., Ass. réunie Commission communautaire commune, 2004-2005, n° B-30/1, p. 25);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.977/AG) (Doc. parl., Parl. Rég. Brux.-Cap., 2004-2005, n° A-128/1, p. 25);

— un avant-projet de loi “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.978/AG) (Doc. parl., Sénat, 2004-2005, n° 3-1091/1, p. 539).

⁵ Note de bas de page 4 de l'avis cité: Note 35 de bas de page de l'avis cité: Cass., 19 mars 1981, Pas., 1981, I, p. 779; J.T., 1982, 565, et la note J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99 0518.N.

⁶ Note de bas de page 5 de l'avis cité: Note de bas de page 36 de l'avis cité: Voir notamment l'avis 33.510/3 du 28 mai 2002 sur un avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes I et II, faites à Aarhus le 25 juin 1998 (Doc. parl., Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); l'avis 35.792/2/V du 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (Doc. parl., C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10); l'avis 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (Doc. parl., Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

⁷ Note de bas de page 6 de l'avis cité: Note de bas de page 37 de l'avis cité: Voir notamment les avis cités dans la note précédente.

3.3. Gezien het duidelijk afgebakende onderwerp van de bijlagen bij de Overeenkomst, lijkt een bepaling waarmee vooraf wordt ingestemd met de wijzigingen die in de Overeenkomst worden aangebracht, aanvaardbaar in het licht van de voornoemde beginselen. Het dispositief van het ontwerp zou in die zin aangevuld moeten worden.

3.4. Om het Vlaams Parlement de mogelijkheid te bieden aan de Vlaamse regering te bewakamer tijd kenbaar te maken dat ze een bepaalde wijziging van één van de bijlagen van de Overeenkomst niet goedkeurt, moet het ontwerp nog worden aangevuld met een bepaling waarbij de regering ertoe wordt verplicht om binnen een vastgestelde termijn aan het Vlaams Parlement de wijzigingen mee te delen van de bijlagen waartoe zal worden beslist conform artikel 26, tweede lid, van de Overeenkomst.⁸

4. De voorafgaande instemming met de wijzigingen van de bijlagen bij de Overeenkomst houdt geen afwijking in van de verplichting, zoals die blijkt uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 “betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerking treden van wetten en verordeningen”, om die wijzigingen in het *Belgisch Staatsblad* bekend te maken opdat ze uitwerking hebben in het interne recht.

Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om de vorm te bepalen waarin de wetten en verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze verbindend worden.

Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling naar analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.⁹

3.3. Compte tenu de l'objet clairement délimité des annexes à l'accord, une disposition approuvant de manière anticipée les modifications apportées à cet accord paraît admissible, au regard des principes précités. Le dispositif du projet devrait être complété en ce sens.

3.4. Afin de permettre au Parlement flamand de notifier en temps utile au gouvernement flamand qu'il n'approuve pas une modification donnée de l'une des annexes de l'accord, il y a lieu de compléter encore le projet par une disposition obligeant le gouvernement à communiquer au Parlement flamand, dans un délai déterminé, les modifications des annexes qui seront décidées conformément à l'article 26, paragraphe 2, de l'accord⁸.

4. L'assentiment anticipé aux modifications des annexes de l'accord n'empêche pas de déroger à l'obligation de les publier au *Moniteur belge* pour qu'elles puissent produire leurs effets en droit interne, obligation qui découle de l'article 190 de la Constitution et de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 “relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires”.

L'article 190 de la Constitution dispose que seul le législateur est compétent pour déterminer la forme dans laquelle les lois et règlements doivent être publiés pour acquérir un caractère obligatoire.

Selon la Cour de cassation, cette disposition constitutionnelle s'applique par analogie aux actes internationaux. Elle a en effet jugé que les traités sont inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge*.⁹

⁸ Voetnoot 7 van het geciteerde advies: “Daartoe kan inspiratie worden gevonden in het mechanisme van voorwaardelijke, voorafgaande instemming waarin voorzien wordt in het voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest “houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010”, waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving, zitting houdend in verenigde kamers, op 26 april 2013 advies 53.059/VR/3 heeft gegeven.”

⁹ Voetnoot 8 van het geciteerde advies: “Cass. 11 december 1953, Arr.Verbr. 1954, 252; Cass. 19 maart 1981, Arr. Cass. 1980-81, 808 en JT 1982, 565, noot J. VERHOEVEN.”

⁸ Note de bas de page 7 de l'avis cité: À cet effet, on peut s'inspirer du mécanisme d'assentiment conditionnel préalable prévu dans l'avant-projet de décret de la Région flamande “portant assentiment au Protocole additionnel de Nagoya-Kuala Lumpur sur la responsabilité et la réparation relatif au Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques, fait à Nagoya le 15 octobre 2010”, sur lequel le Conseil d'État, section de législation, siégeant en chambres réunies, a donné le 26 avril 2013, l'avis 53.059/VR/3.

⁹ Note de bas de page 8 de l'avis cité: Cass., 11 décembre 1953, Pas., 1954, I, p. 298; Cass., 19 mars 1981, Pas., 1981, I, p. 779 et J.T. 1982, p. 565, note J. Verhoeven.

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou enkel geen bezwaar opleveren indien de Overeenkomst zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt¹⁰ of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien, wat niet het geval is.¹¹

Bijgevolg moeten, in de huidige stand van het recht, latere wijzigingen van de bijlagen bij de Overeenkomst in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt.

5. Artikel 29, tweede lid, van de Overeenkomst bepaalt wat volgt:

“Onverminderd lid 1 van dit artikel komen de partijen overeen om deze Overeenkomst voorlopig toe te passen vanaf de datum van ondertekening, overeenkomstig hun toepasselijke interne procedures en/of binnenlandse wetgeving.”

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben de verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van de betrokken parlementen hebben verkregen.

Met een voorlopige toepassing van de Overeenkomst wordt vooruit gelopen op de instemming ermee van het Vlaams Parlement en wordt het Parlement voor de keuze geplaatst om ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel, in geval van niet-instemming, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de Overeenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dat is een beperking op het recht van het Vlaams Parlement om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

Bovendien is het zo dat, ook al zou de instemming van het Vlaams Parlement tot gevolg hebben dat hetgeen eerder tot stand is gekomen wordt bevestigd, de Overeenkomst in het interne recht geen gevolg kan hebben alvorens die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden. Dat is enkel niet het geval zo er voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag voorhanden is.

De zinsnede “overeenkomstig hun toepasselijke interne procedures en/of binnenlandse wetgeving” in artikel 29, tweede lid, van de Overeenkomst, moet dan ook zo worden begrepen dat België zich enkel tot voorlopige toepassing heeft geëngageerd in die gevallen waarin er in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag voor het tot stand gekomene, voorhanden is.”

¹⁰ Voetnoot 9 van het geciteerde advies: “Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, “L’application du droit international par le juge administratif”, *APT* 1998, 95).”

¹¹ Voetnoot 10 van het geciteerde advies: “Wat betreft de tegenwerpbareid van bijlagen bij een verdrag aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, Heinrich. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145 819, n.v. Heli Service Belgium.”

Ce n’est que si l’accord avait lui-même déterminé le mode de publication de ces modifications¹⁰ ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire, que l’absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d’objection, ce qui n’est pas le cas¹¹.

Par conséquent, dans l’état actuel de la législation, il s’impose de publier au *Moniteur belge* les dispositions modificatives ultérieures des annexes de l’accord.

5. L’article 29, paragraphe 2, de l’accord énonce ce qui suit:

“Nonobstant le paragraphe 1^{er} du présent article, les parties conviennent d’appliquer provisoirement le présent accord, conformément à leurs procédures internes et/ou leur législation nationale, selon le cas, à compter de sa signature”.

En vertu de l’article 167, § 3, de la Constitution, les traités n’ont d’effet qu’après avoir reçu l’assentiment des parlements concernés.

Une application à titre provisoire de l’accord anticipe l’assentiment du Parlement flamand et place celui-ci devant l’alternative suivante: soit ratifier l’application à titre provisoire, soit, en cas de non-ratification, mettre l’État belge dans une position délicate vis-à-vis du cosignataire de l’accord. Ceci restreint le droit du Parlement flamand d’apprécier librement s’il peut donner ou non son assentiment.

En outre, même si l’assentiment du Parlement flamand a pour effet de confirmer ce qui a été arrêté antérieurement, l’accord ne peut avoir d’effet en droit interne avant que cet assentiment n’ait été donné, ce qui peut être source de difficultés. Ce ne sera pas le cas uniquement s’il existe déjà dans le cadre juridique existant un fondement juridique suffisant pour une application conforme au traité dans la pratique.

Par conséquent, le membre de phrase “conformément à leurs procédures internes et/ou leur législation nationale, selon le cas” figurant à l’article 29, paragraphe 2, de l’accord, doit être compris en ce sens que la Belgique ne s’est engagée à une application à titre provisoire que dans les cas où il existe déjà dans le cadre juridique existant un fondement juridique suffisant pour ce qui a été arrêté dans la pratique”.

¹⁰ Note de bas de page 9 de l’avis cité: Les règles édictées par les organes d’institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l’effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. Haubert et C. Debroux, “L’application du droit international par le juge administratif”, *A.P.T.*, 1998, p. 95).

¹¹ Note de bas de page 10 de l’avis cité: Concernant l’opposabilité d’annexes d’un traité aux particuliers, voir notamment C.J.U.E., 10 mars 2009, C-345/06, Heinrich. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145 819, s.a. Heli Service Belgium.

Deze opmerkingen gelden, *mutatis mutandis*, eveneens voor het voorliggende voorontwerp van wet waarbij met diezelfde overeenkomst instemming wordt verleend.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN INSTEMMINGSWET

Aangezien de bijlagen bij de overeenkomst waarmee wordt ingestemd, integraal deel uitmaken van die overeenkomst¹², hoeft er niet uitdrukkelijk mee te worden ingestemd.

Het opschrift en artikel 2 van het voorontwerp moeten op dat punt worden gewijzigd.

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

Ces observations valent également, *mutatis mutandis*, pour l'avant-projet de loi examiné, lequel porte assentiment au même accord.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET DE LOI D'ASSENTIMENT

Les annexes de l'accord auquel il est porté assentiment faisant partie intégrante de ce dernier¹², il n'y a pas lieu d'y porter assentiment de manière expresse.

L'intitulé et l'article 2 de l'avant-projet seront modifiés sur ce point.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

¹² Inzonderheid krachtens artikel 1, 2) ervan.

¹² En vertu de son article 1^{er}, 2), notamment.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken en van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Buitenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit, zijn ermee belast, in Onze naam, bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, gedaan te Brussel op 26 juni 2012, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen van de Bijlagen bij de Overeenkomst, die overeenkomstig artikel 26.2 van de Overeenkomst aangenomen zullen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 8 oktober 2016

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères et du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères et le ministre de la Mobilité, sont chargés de présenter, en Notre nom, à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie, fait à Bruxelles le 26 juin 2012, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications aux Annexes de l'Accord, qui seront adoptées en application de l'article 26.2 de l'Accord, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 8 octobre 2016

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

BIJLAGE

ANNEXE

OVEREENKOMST INZAKE EEN GEMEENSCHAPPELIJKE LUCHTVAARTRUIMTE
TUSSEN
DE EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN
EN DE REPUBLIEK MOLDAVIË

EU/MD/nl 1

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

IERLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

EU/MD/nl 2

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

HONGARIJE,

MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIË,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

EU/MD/nl 3

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITTANNIË EN NOORD-IERLAND,

partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna gezamenlijk "de EU-Verdragen" genoemd) en zijnde lidstaten van de Europese Unie, en

DE EUROPESE UNIE,

enerzijds, en

DE REPUBLIEK MOLDAVIË,

anderzijds,

NOTA NEMEND van de Partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Republiek Moldavië, anderzijds, die op 28 november 1994 te Brussel is opgesteld;

EU/MD/nl 4

WENSEND een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tot stand te brengen, gebaseerd op de doelstelling om de toegang tot de markten van de partijen open te stellen onder gelijke concurrentievoorwaarden en met inachtneming van dezelfde regels, met name op het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, sociale aspecten en milieu;

WENSEND de uitbreiding van de luchtvervoersmogelijkheden te vergemakkelijken, onder meer via de ontwikkeling van luchtvervoersnetwerken, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van passagiers en expediteurs aan passende luchtvervoersdiensten;

ERKENNENDE dat luchtvervoer belangrijk is voor het bevorderen van handel, toerisme en investeringen;

NOTA NEMEND van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opgesteld te Chicago op 7 december 1944;

OVEREENKOMENDE dat het belangrijk is de regels betreffende de gemeenschappelijke luchtvaartruimte te baseren op de relevante geldende wetgeving in de Europese Unie, zoals vastgesteld in bijlage III bij deze overeenkomst;

ERKENNENDE dat de volledige naleving van de regels van de gemeenschappelijke luchtvaartruimte de partijen in staat stelt alle voordelen van die luchtvaartruimte volledig te benutten, zoals het openstellen van de toegang tot markten en het maximaliseren van de voordelen voor de consumenten, bedrijfssectoren en werknemers van beide partijen;

EU/MD/nl 5

ERKENNENDE dat de totstandbrenging van de gemeenschappelijke luchtvaartruimte en de toepassing van de regels ervan niet kan worden bereikt zonder, waar nodig, overgangsmaatregelen vast te stellen;

ERKENNENDE dat het belangrijk is in dit verband adequate bijstand te verlenen;

WENSEND dat luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid krijgen om passagiers en expediteurs concurrerende prijzen en diensten aan te bieden op open markten;

WENSEND dat alle sectoren van de luchtvervoersindustrie, inclusief het personeel van luchtvaartmaatschappijen, profijt kunnen trekken van een geliberaliseerde overeenkomst;

WENSEND het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het internationaal luchtvervoer te garanderen en nogmaals bevestigend dat zij zich grote zorgen maken over daden of bedreigingen die gericht zijn tegen luchtvaartuigen en die de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van luchtvaartuigen nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van de reizigers in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen;

WENSEND een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen tot stand te brengen, waardoor hun luchtvaartmaatschappijen billijke en gelijke kansen genieten om de overeengekomen diensten te verlenen;

EU/MD/nl 6

ERKENNENDE dat subsidies een negatief effect kunnen hebben op de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen en de basisdoelstellingen van deze Overeenkomst in het gedrang kunnen brengen;

HET BELANG BEVESTIGEND van milieubescherming bij de ontwikkeling en toepassing van het internationale luchtvaartbeleid en erkennende dat soevereine staten het recht hebben passende milieubeschermingsmaatregelen te nemen;

NOTA NEMEND van het belang van bescherming van de consument, met inbegrip van de bescherming die wordt verleend door het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999;

VOORNEMENS voort te bouwen op het bestaande kader van de huidige luchtvervoersovereenkomsten, teneinde voor beide partijen open markttoegang en zo veel mogelijk voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, personeel en de maatschappij in het algemeen tot stand te brengen,

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

EU/MD/nl 7

ARTIKEL 1

Definities

Voor de toepassing van deze Overeenkomst wordt verstaan onder:

- (1) "Overeengekomen diensten" en "gespecificeerde routes": internationaal luchtvervoer overeenkomstig artikel 2 (Verlening van rechten) van, en bijlage I bij deze Overeenkomst;
- (2) "Overeenkomst": de onderhavige Overeenkomst, de bijlagen daarbij en eventuele wijzigingen daarvan;
- (3) "Luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, tegen vergoeding of betaling van huur, dat, om twijfel te vermijden, geregelde en niet-geregelde (charter)diensten en uitsluitend voor vrachtvervoer bestemde diensten omvat;
- (4) "Bevoegde autoriteiten": de overheidsagentschappen of –entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de administratieve taken uit hoofde van deze Overeenkomst;

EU/MD/nl 8

- (5) "Deugdelijkheid": het feit dat een luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten kan exploiteren, d.w.z. dat ze over voldoende financiële middelen en adequate management-deskundigheid beschikt en bereid is de wetten, regels en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;
- (6) "Nationaliteit": het feit dat een luchtvaartmaatschappij voldoet aan de eisen inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats;
- (7) "Verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:
- (a) alle wijzigingen die krachtens artikel 94, onder a), van het Verdrag van kracht zijn geworden en zijn geratificeerd door zowel de Republiek Moldavië als de lidstaat of lidstaten van de Europese Unie, en
 - (b) alle bijlagen of wijzigingen van bijlagen die krachtens artikel 90 van het Verdrag zijn goedgekeurd, voor zover die bijlage of wijziging op elk gegeven ogenblik geldt voor zowel de Republiek Moldavië als de voor de desbetreffende kwestie relevante lidstaat of lidstaten van de Europese Unie;

EU/MD/nl 9

- (8) "Recht van de vijfde vrijheid": het recht of voorrecht dat door een staat (de "verlenende staat") aan de luchtvaartmaatschappijen van een andere staat (de "ontvangende staat") wordt verleend om internationale luchtvervoersdiensten uit te voeren tussen het grondgebied van de verlenende staat en het grondgebied van een derde staat, voor zover dergelijke diensten beginnen of eindigen op het grondgebied van de ontvangende staat;
- (9) "Volledige kosten": de kosten van de dienstverlening plus een redelijke toeslag voor administratieve overheadkosten en, voor zover van toepassing, alle toepasselijke toeslagen die de milieukosten weergeven en die zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast;
- (10) "Internationaal luchtvervoer": luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;
- (11) "ECAA-Overeenkomst": de multilaterale Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Kroatië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië en de Missie van de Verenigde Naties voor interim-bestuur in Kosovo¹ betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte;

¹ Overeenkomstig Resolutie 1244 van de VN-Veiligheidsraad van 10 juni 1999.

(12) "Landen die deelnemen aan het Europees Nabuurschapsbeleid": Algerije, Armenië, Azerbeidzjan, Belarus, Bezette Palestijnse gebieden, Egypte, Georgië, Israël, Jordanië, Libanon, Libië, Marokko, de Republiek Moldavië, Oekraïne Syrië en Tunesië;

(13) "Onderdanen": personen of entiteiten met de Moldavische nationaliteit, wat de Moldavische partij betreft, of met de nationaliteit van een lidstaat, wat de Europese partij betreft; in het geval van een juridische entiteit moet de permanente en feitelijke zeggenschap over die entiteit, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, berusten bij personen met de Moldavische nationaliteit, wat de Moldavische partij betreft, of bij personen of entiteiten met de nationaliteit van een lidstaat of van een van de in bijlage IV vermelde derde landen, wat de Europese partij betreft;

(14) "Exploitatievergunningen":

- (i) exploitatievergunningen en alle andere relevante documenten of certificaten die krachtens de relevante geldende EU-wetgeving zijn afgegeven, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, en
- (ii) certificaten of vergunningen die krachtens de relevante in de Republiek Moldavië geldende wetgeving zijn afgegeven, in het geval van de Republiek Moldavië;

EU/MD/nl 11

(15) "Partijen": enerzijds de Europese Unie of haar lidstaten, of de Europese Unie en haar lidstaten, overeenkomstig hun respectievelijke bevoegdheden (de Europese partij), en anderzijds de Republiek Moldavië (de Moldavische partij);

(16) "Prijzen":

- (i) "passagierstarieven": de prijzen die moeten worden betaald aan luchtvaartmaatschappijen of hun agenten of aan andere ticketverkopers voor het vervoer van passagiers en bagage op luchtdiensten, alsmede de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden; en
- (ii) "luchttarieven": de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van post en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden.

Voor zover van toepassing heeft deze definitie betrekking op het grondvervoer in verband met internationaal luchtvervoer, alsook op de voorwaarden voor de toepassing van deze tarieven.

(17) "Hoofdvestiging": het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij in het land van de partij waar de belangrijkste financiële functies en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend;

EU/MD/nl 12

(18) "Openbaredienstverplichting": een verplichting die aan luchtvaartmaatschappijen wordt opgelegd om op een specifieke route een minimumaanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, prijzen en minimumcapaciteit, normen waaraan luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten. De desbetreffende luchtvaartmaatschappijen kunnen door de betrokken partij worden vergoed voor het naleven van openbaredienstverplichtingen;

(19) "Subsidie": alle door de overheid of door een regionale of andere overheidsorganisatie verleende financiële bijdragen waarbij:

- (a) de praktijk van de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie rechtstreekse overdracht omvat van middelen zoals schenkingen, leningen, kapitaalbreng, mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen aan de onderneming of het overnemen van passiva van de onderneming, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;
- (b) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie afstand doet van inkomsten die haar normaal toekomen, deze niet int, of waarbij deze inkomsten buitensporig zijn afgenomen;
- (c) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie goederen levert of diensten aanbiedt, behalve algemene infrastructuur, of goederen of diensten aankoopt; of

EU/MD/nl 13

- (d) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie betalingen aan een financieringsmechanisme verricht of een particulier lichaam opdraagt een of meer van de onder punten (a), (b) en (c), genoemde soorten functies uit te voeren, die zij normaal zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen;

en waarbij een voordeel wordt verleend;

- (20) "SESAR": de technologische pijler van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, die tot doel heeft de EU tegen 2020 een hoogperformante infrastructuur voor luchtverkeersleiding te bezorgen, die de veilige en milieuvriendelijke ontwikkeling van het luchtvervoer mogelijk maakt;

EU/MD/nl 14

(21) "Grondgebied": wat de Republiek Moldavië betreft, het landoppervlak en de territoriale zee die onder de soevereiniteit, suzereiniteit, bescherming of rechtsbevoegdheid van de Republiek Moldavië vallen en, wat de Europese Unie betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee die onder de EU-Verdragen vallen en onderhevig zijn aan de in die verdragen en eventuele opvolgingsinstrumenten vastgestelde voorwaarden. De toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar doet geen afbreuk aan de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, noch aan het handhaven van de opschorting van de toepassing op de luchthaven van Gibraltar van de EU-luchtvaartmaatregelen die sinds 18 september 2006 tussen de lidstaten van kracht zijn, overeenkomstig de ministeriële verklaring betreffende de luchthaven van Gibraltar, die op 18 september 2006 te Cordoba is aangenomen;

(22) "Gebruikersheffing": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering van luchthaven-, luchthavenmilieu-, luchtnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, aanverwante diensten en faciliteiten inbegrepen.

EU/MD/nl 15

TITEL I

ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Overeenkomstig bijlagen I en II bij deze Overeenkomst verleent elke partij de andere partij de volgende rechten met betrekking tot de exploitatie van internationaal luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

- (a) het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;
- (b) het recht op haar grondgebied te landen voor andere doeleinden dan het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost (niet-verkeersgebonden doeleinden);
- (c) bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een specifieke route: het recht op haar grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of in combinatie, in- en ontschepen van passagiers, vracht en/of post in het internationale luchtverkeer; en

EU/MD/nl 16

- (d) de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.
2. Niets in deze Overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van:
- (a) de Republiek Moldavië het recht op het grondgebied van een lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die lidstaat;
 - (b) de Europese Unie het recht op het grondgebied van de Republiek Moldavië tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van de Republiek Moldavië.

EU/MD/nl 17

ARTIKEL 3

Vergunning

Wanneer de bevoegde instanties van de ene partij een aanvraag voor een exploitatievergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, verlenen zij zo spoedig mogelijk de passende vergunningen, voor zover:

- (a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Republiek Moldavië:
- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in de Republiek Moldavië bevindt en de maatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van de Republiek Moldavië; en
 - het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door de Republiek Moldavië; en
 - tenzij anders bepaald in artikel 6 (Investeringsen) van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheids-participatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berusten bij de Republiek Moldavië en/of onderdanen van de Republiek Moldavië.

EU/MD/nl 18

- (b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich op het grondgebied van een lidstaat onder de EU-Verdragen bevindt en de luchtvaartmaatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning; en
 - het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate, en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk is geïdentificeerd; en
 - tenzij anders bepaald in artikel 6 (Investeringsen) van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheids-participatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berusten bij lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of andere in bijlage IV van deze Overeenkomst vermelde staten en/of onderdanen van die andere staten;
- (c) de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de voorwaarden in de wetten en regels die normaal door de bevoegde autoriteit worden toegepast; en
- (d) de voorschriften van artikel 14 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze Overeenkomst worden gehandhaafd en opgelegd.

EU/MD/nl 19

ARTIKEL 4

Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen
met betrekking tot deugdelijkheid, eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen

Als de bevoegde autoriteiten van een partij een aanvraag voor een vergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, erkennen zij de door de bevoegde autoriteiten van de eerste partij gedane regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en/of nationaliteit van die luchtvaartmaatschappij alsof zij die vaststellingen zelf zouden hebben gedaan, en voeren zij verder geen onderzoek naar deze kwesties, behalve zoals bepaald onder (a) en (b) hieronder:

- (a) Indien, na ontvangst van een aanvraag voor een vergunning van een luchtvaartmaatschappij of na het verlenen van een dergelijke vergunning, de bevoegde autoriteiten van de ontvangende partij een specifieke reden hebben om bezorgd te zijn over het feit dat, ondanks de door de bevoegde autoriteiten van de andere partij gedane vaststelling, inclusief met betrekking tot kwesties inzake dubbele nationaliteit, de in artikel 3 (Vergunning) van deze Overeenkomst vermelde voorwaarden voor het verlenen van passende vergunningen of toelatingen niet zijn nageleefd, dienen zij deze autoriteiten daar onmiddellijk van in kennis te stellen en hun bezorgdheid te motiveren. In dat geval mag elke partij om overleg verzoeken, inclusief met vertegenwoordigers van de relevante bevoegde autoriteiten, en/of aanvullende informatie over deze bezorgdheid, en op dergelijke verzoeken moet zo snel als praktisch uitvoerbaar worden ingegaan. Als geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij de kwestie voorleggen aan het bij artikel 22 van deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité.

EU/MD/nl 20

(b) Dit artikel heeft geen betrekking op de erkenning van vaststellingen met betrekking tot:

- veiligheidscertificaten of –licenties;
- beveiligingsregelingen; of
- verzekeringsdekking.

ARTIKEL 5

Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen

1. De bevoegde instanties van elke partij kunnen de exploitatievergunningen weigeren, intrekken, opschorten of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken als:

(a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Republiek Moldavië:

- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in de Republiek Moldavië bevindt en de maatschappij niet houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van de Republiek Moldavië; of

EU/MD/nl 21

- het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet effectief wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de Republiek Moldavië; of
 - tenzij anders bepaald in artikel 6 (Investeringsen) van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie, of de feitelijke zeggenschap over die maatschappij niet berust bij de Republiek Moldavië en/of onderdanen van de Republiek Moldavië;
- (b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van een lidstaat onder de EU-Verdragen bevindt en de luchtvaartmaatschappij niet houder is van een geldige exploitatievergunning; of
 - het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet effectief wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of
 - tenzij anders bepaald in artikel 6 (Investeringsen) van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie, of de feitelijke zeggenschap over die maatschappij niet berust bij lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of bij andere in bijlage IV van deze Overeenkomst vermelde staten en/of onderdanen van die staten;

EU/MD/nl 22

- (c) de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de in artikel 7 (Naleving van wetten en regels) van deze Overeenkomst vermelde wetten en regels; of
- (d) de voorschriften van artikel 14 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze Overeenkomst niet worden gehandhaafd en opgelegd; of
- (e) een partij overeenkomstig artikel 8 (Concurrerend klimaat) van deze Overeenkomst heeft vastgesteld dat niet voldaan is aan de mededingingsvoorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijke maatregelen noodzakelijk zijn om verdere niet-naleving van lid 1, onder (c) of (d), van dit artikel te voorkomen, worden de in dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de bevoegde instanties van de andere partij.

3. Geen van de partijen doet een beroep op het bij dit artikel vastgestelde recht om vergunningen of licenties van luchtvaartmaatschappijen van een partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken op grond van het feit dat een of meer ECAA-partijen of hun onderdanen meerderheids-eigenaar van die luchtvaartmaatschappij zijn en/of er feitelijke zeggenschap over uitoefenen, voor zover die ECAA-partij of -partijen dit ook niet doen en voor zover deze partij of partijen de voorwaarden van de ECAA-Overeenkomst naleeft/naleven.

EU/MD/nl 23

ARTIKEL 6

Investeringsen

1. Onverminderd de artikelen 3 (Vergunning) en 5 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen) van deze Overeenkomst wordt toegestaan dat lidstaten en/of hun onderdanen meerderheidseigenaar zijn van of feitelijke zeggenschap uitoefenen over een luchtvaartmaatschappij van de Republiek Moldavië.
2. Onverminderd de artikelen 3 (Vergunning) en 5 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen) van deze Overeenkomst wordt, krachtens een voorafgaande beslissing van het bij artikel 22, lid 2, (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité, toegestaan dat de Republiek Moldavië en/of onderdanen van de Republiek Moldavië meerderheidseigenaar zijn van of feitelijke zeggenschap uitoefenen over een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie. In die beslissing worden de voorwaarden gespecificeerd voor de exploitatie van de in deze Overeenkomst overeengekomen diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen. De bepalingen van artikel 22, lid 8, (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst zijn niet van toepassing op dit type beslissingen.

EU/MD/nl 24

ARTIKEL 7

Naleving van wetten en regels

1. Als luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het grondgebied van de andere partij binnenkomen of verlaten, moeten zij de op dat grondgebied toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied door luchtvaartuigen die luchtvervoer uitvoeren, of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven.
2. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een partij moeten de wetten en voorschriften die op dat grondgebied gelden met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit dat grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van het luchtvaartuig (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inkleding, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden nageleefd.

EU/MD/nl 25

ARTIKEL 8

Concurrerend klimaat

1. De partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijk en concurrerend klimaat voor de exploitatie van luchtdiensten. De partijen erkennen dat de waarschijnlijkheid dat luchtvaartmaatschappijen eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, het grootst is wanneer deze maatschappijen op volledig commerciële basis werken en niet worden gesubsidieerd.
2. Binnen de werkingssfeer van deze Overeenkomst en onverminderd de daarin vervatte bijzondere bepalingen, is elke discriminatie op grond van nationaliteit verboden.
3. Overheidssteun die de mededinging verstoort of dreigt te verstoren door bepaalde ondernemingen of luchtvaartproducten of –diensten te bevoordelen, is onverenigbaar met de goede werking van deze Overeenkomst, voor zover het de handel tussen de partijen in de luchtvaartsector kan beïnvloeden.
4. Alle handelwijzen die in strijd zijn met dit artikel worden beoordeeld aan de hand van de criteria die voortvloeien uit de toepassing van de mededingingsregels die van toepassing zijn in de Europese Unie, met name artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en de instrumenten die ter interpretatie hiervan door de instellingen van de Europese Unie zijn vastgesteld.

EU/MD/nl 26

5. Als een partij vaststelt dat op het grondgebied van de andere partij voorwaarden gelden, met name ten gevolge van een subsidie, die de eerlijke en gelijke mededingingskansen van haar luchtvaartmaatschappijen negatief beïnvloeden, mag zij haar opmerkingen kenbaar maken aan de andere partij. Bovendien mag zij verzoeken om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 22 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst. Het overleg start uiterlijk 30 dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek. Indien binnen 30 dagen na de start van het overleg geen akkoord wordt bereikt, is dit voor de partij die om het overleg heeft verzocht voldoende reden om de vergunningen van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij te weigeren, in te houden, in te trekken, op te schorten of aan passende voorwaarden te onderwerpen, overeenkomstig artikel 5 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen) van deze Overeenkomst.
6. De in lid 5 van dit artikel vermelde maatregelen moeten passend en proportioneel zijn en het toepassingsgebied en de duur ervan moeten beperkt blijven tot hetgeen strikt noodzakelijk is. Deze maatregelen mogen uitsluitend gericht zijn tegen luchtvaartmaatschappijen die voordeel halen uit een subsidie of uit de in dit artikel bedoelde voorwaarden, en laten het recht van beide partijen om actie te ondernemen uit hoofde van artikel 24 (Vrijwaringsmaatregelen) van deze Overeenkomst onverlet.
7. Elke partij mag, na kennisgeving aan de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op federaal, provinciaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken.
8. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing onverminderd de wetten en regels betreffende openbardienstverplichtingen op het grondgebied van de partijen.

EU/MD/nl 27

ARTIKEL 9

Commerciële mogelijkheden

Zaken doen

1. De partijen zijn het erover eens dat de voordelen van deze Overeenkomst niet kunnen worden verwezenlijkt wanneer commerciële exploitanten worden gehinderd bij het zaken doen. De partijen komen dan ook overeen om dergelijke hinderpalen voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen, die commerciële activiteiten belemmeren, concurrentievervalsingen veroorzaken of de totstandbrenging van een gelijk speelveld verhinderen, effectief en wederzijds uit de weg te ruimen.
2. Het bij artikel 22 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité ontwikkelt een proces van samenwerking met betrekking tot zaken doen en commerciële mogelijkheden, ziet toe op de vooruitgang die wordt geboekt bij het effectief uit de weg ruimen van hinderpalen voor zaken doen en beoordeelt regelmatig de ontwikkelingen, waaronder - indien nodig - ontwikkelingen in de richting van wetgevende en regelgevende wijzigingen. Overeenkomstig artikel 22 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst mag een partij verzoeken om een vergadering van het Gemengd Comité teneinde vragen met betrekking tot de toepassing van dit artikel te bespreken.

EU/MD/nl 28

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht op het grondgebied van de andere partij kantoren te openen voor de promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten en hebben het recht zowel hun eigen tickets en/of luchtvrachtbrieven als die van alle andere luchtvaartmaatschappijen te verkopen en uit te geven.
4. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht om leidinggevend, verkoop-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtvervoersactiviteiten te ondersteunen, op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en er te handhaven, overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk. De luchtvaartmaatschappijen mogen ervoor kiezen deze personeelsbehoeften in te vullen met eigen personeel of door gebruik te maken van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die actief is op het grondgebied van de andere partij en die gemachtigd is om dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die partij. Beide partijen zorgen voor de gemakkelijke en snelle verlening van werkvergunningen voor het personeel dat in dienst is bij de in dit artikel bedoelde kantoren, inclusief het personeel dat tijdelijke taken uitvoert gedurende hoogstens negentig (90) dagen, onverminderd de relevante geldende wetten en regels.

EU/MD/nl 29

Grondafhandeling

5. (a) Onverminderd punt (b) hieronder heeft elke luchtvaartmaatschappij met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij:
- (i) het recht haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of, indien zij dit verkiest,
 - (ii) het recht een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten, voor zover deze leveranciers op basis van de wetten en regels van elke partij toegang hebben tot de markt en voor zover dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt.
- (b) Voor bepaalde categorieën grondafhandelingsdiensten, namelijk bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olieafhandeling, vracht- en postafhandeling, wat de fysieke afhandeling van vracht en post tussen de luchthaventerminal en het luchtvaartuig betreft, mogen beperkingen worden opgelegd aan de in punt (a), onder (i) en (ii), vermelde rechten volgens de wetten en regels die van toepassing zijn op het grondgebied van de andere partij. Indien dit tot gevolg heeft dat zelfafhandeling onmogelijk is en indien er geen daadwerkelijke mededinging tussen leveranciers van grondafhandelingsdiensten bestaat, moeten al deze diensten op gelijke en niet-discriminerende basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen.

EU/MD/nl 30

Grondafhandeling voor derde partijen

6. Elk grondafhandelingsbedrijf, ongeacht of het een luchtvaartmaatschappij betreft of niet, heeft met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij het recht om grondafhandelingsdiensten te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op dezelfde luchthaven, voor zover dit toegestaan is door en in overeenstemming is met de toepasselijke wetten en regels.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en overmaking van fondsen

7. Iedere luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoer en bijbehorende diensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld, via een andere luchtvaartmaatschappij of op het internet. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.

8. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, lokale inkomsten om te wisselen in vrij converteerbare valuta en van het grondgebied van de andere partij over te maken naar zijn eigen grondgebied en, voor zover dit niet in strijd is met de algemeen toepasselijke wet- en regelgeving, naar het land of de landen van haar keuze. De omwisseling en overmaking dienen onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop te worden toegestaan tegen de wisselkoers die geldt voor lopende transacties en overmakingen op de datum dat de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient.

EU/MD/nl 31

9. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, inclusief de aankoop van brandstof, in lokale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.

Samenwerkingsregelingen

10. Bij het exploiteren of aanbieden van diensten in het kader van deze Overeenkomst mag een luchtvaartmaatschappij van een partij op het gebied van marketing samenwerkingsregelingen, bijvoorbeeld overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit, codesharingafspraken, sluiten met:

- (a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen; en
- (b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- (c) alle aanbieders van oppervlaktevervoer (vervoer over land of maritiem vervoer),

op voorwaarde dat:

- (i) de exploiterende luchtvaartmaatschappij houder is van de passende verkeersrechten,

EU/MD/nl 32

- (ii) de luchtvaartmaatschappij waarmee de marketingovereenkomst wordt gesloten houder is van de passende bevoegdheid met betrekking tot de onderliggende route, en
 - (iii) de overeenkomst voldoet aan de eisen inzake veiligheid en mededinging die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke overeenkomsten. Wanneer passagiersvervoer met codesharing wordt verkocht, moet op het verkooppunt of in elk geval alvorens aan boord te gaan aan de koper worden meegedeeld door welke vervoerders de respectievelijke delen van de dienst zullen worden uitgevoerd.
11. (a) Met betrekking tot passagiersvervoer geldt dat luchtvaartmaatschappijen die oppervlaktevervoer aanbieden, niet worden onderworpen aan de wetten en regels inzake luchtvervoer op de enkele grond dat zij dat oppervlaktevervoer in eigen naam aanbieden. De aanbieders van oppervlaktevervoer mogen zelf beslissen of ze toetreden tot samenwerkingsregelingen. Bij het besluiten over een bepaalde samenwerkingsregeling kunnen aanbieders van oppervlaktevervoer onder meer rekening houden met de consumentenbelangen en met technische, economische, ruimtelijke en capaciteitsbeperkingen.

EU/MD/nl 33

- (b) Onverminderd de overige bepalingen van deze Overeenkomst mogen luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van de partijen in het kader van luchtvervoer bovendien zonder beperking gebruik maken van oppervlaktevrachtvervoer van en naar alle punten op het grondgebied van de Republiek Moldavië, de Europese Unie of derde landen, inclusief vervoer van en naar alle luchthavens met douanefaciliteiten en, voor zover van toepassing, vracht onder contract vervoeren overeenkomstig de toepasselijke wetten en regels. Deze vracht heeft, ongeacht of het oppervlakte- dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen verkiezen hun oppervlaktevervoer zelf te verzorgen of hiervoor regelingen te treffen met andere aanbieders van oppervlaktevervoer; ze mogen bijvoorbeeld een beroep doen op andere luchtvaartmaatschappijen die oppervlaktevervoer aanbieden en op indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Dergelijke intermodale vrachtvervoersdiensten kunnen worden aangeboden tegen een prijs waarin zowel het luchtvervoer als het oppervlaktevervoer is inbegrepen, mits de expediteurs juiste feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dergelijk vervoer.

EU/MD/nl 34

Leasing

12. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij zijn gerechtigd de overeengekomen diensten te verlenen met luchtvaartuigen en bemanningen die van om het even welke andere luchtvaartmaatschappij zijn geleast, inclusief luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, voor zover alle deelnemers aan dergelijke regelingen voldoen aan de voorwaarden van de wetten en regels die normaal door de partijen worden toegepast bij dergelijke regelingen.

- (a) Geen van beide partijen mag van de luchtvaartmaatschappijen die hun apparatuur leasen, eisen dat zij krachtens deze Overeenkomst in het bezit zijn van verkeersrechten.
- (b) Alleen in uitzonderlijke gevallen of om te voldoen aan tijdelijke behoeften is het toegestaan dat een luchtvaartmaatschappij van de Republiek Moldavië een luchtvaartuig met bemanning least ("wet-leasing") van een luchtvaartmaatschappij van een derde land, of dat een luchtvaartmaatschappij van de Europese Unie een luchtvaartuig met bemanning least van een luchtvaartmaatschappij van een derde land dat niet in bijlage IV bij deze Overeenkomst is vermeld, teneinde het mogelijk te maken de uit hoofde van deze Overeenkomst toegekende rechten te exploiteren. Dergelijke "wet-leasing" moet vooraf worden goedgekeurd door de autoriteit die de vergunning heeft afgegeven aan de leasende luchtvaartmaatschappij en door de bevoegde autoriteit van de andere partij.

EU/MD/nl 35

Franchising/branding

13. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht franchising- of branding-overeenkomsten te sluiten met ondernemingen, met inbegrip van luchtvaartmaatschappijen, van beide partijen of van derde landen, mits de luchtvaartmaatschappijen het vereiste gezag hebben en voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld volgens de wetten en regels die door de partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast, met name die welke de vrijgave vereisen van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de dienst exploiteert.

EU/MD/nl 36

ARTIKEL 10

Douanerechten en belastingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grond-apparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief, maar niet beperkt tot, voedsel, drank en alcoholhoudende dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette luchtvaartuigen, krachtens de relevante toepasselijke wetgeving en op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomsbelastingen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en rechten die (a) worden opgelegd door de nationale of lokale overheden of de Europese Unie en (b) niet gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende diensten, mits die apparatuur en goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven.

EU/MD/nl 37

2. Krachtens de relevante toepasselijke wetgeving en op basis van wederkerigheid, worden eveneens vrijgesteld van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening:

- (a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een partij en binnen redelijke grenzen aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;
- (b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op de service, het onderhoud of de herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;
- (c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door of in een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;

EU/MD/nl 38

- (d) gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als dit materiaal zal worden gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied; en
- (e) veiligheids- en beveiligingsapparatuur voor gebruik in luchthavens of goederenterminals.

3. Onverminderd eventuele andersluidende bepalingen verhindert niets in deze Overeenkomst een partij om belastingen, heffingen, taken of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied.

4. Het is mogelijk dat van de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde apparatuur en goederen wordt vereist dat ze onder toezicht of zeggenschap van de bevoegde autoriteiten blijven en dat ze niet mogen worden overgedragen zonder betaling van de relevante douaneheffingen en belastingen.

5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.

6. Niets in deze Overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.
7. Bagage en vracht in directe transit op het grondgebied van een partij worden vrijgesteld van belastingen, douaneheffingen, vergoedingen en andere vergelijkbare heffingen die niet op de kostprijs van de verleende dienst zijn gebaseerd.
8. De normale boordapparatuur van een luchtvaartuig en het materiaal en de voorraden die normaal worden meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij, mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen. In dat geval kunnen ze onder toezicht van de genoemde autoriteiten worden geplaatst tot ze opnieuw worden uitgevoerd of tot ze op een andere wijze, in overeenstemming met de douaneregels, worden verwijderd.
9. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben geen gevolgen voor de belastingen over de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben geen gevolgen voor de bepalingen van de tussen een lidstaat en de Republiek Moldavië gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal, die op het relevante ogenblik van toepassing zijn.

EU/MD/nl 40

ARTIKEL 11

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten

1. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchtvaartnavigatie- en luchtverkeersleidingsdiensten, luchthavens, luchtvaartbeveiliging en bijbehorende voorzieningen en diensten correct, redelijk, niet ten onrechte discriminerend en billijk gespreid zijn over de categorieën gebruikers. Onverminderd artikel 16, lid 1, (Luchtverkeersbeheer) mogen deze heffingen in verhouding staan tot de volledige kosten die de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen maken voor het verlenen van de passende luchthaven- en luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op die luchthaven of in het systeem van die luchthaven, maar mogen ze deze niet overschrijden. Deze heffingen mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarover gebruikersheffingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. In ieder geval moeten deze heffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

EU/MD/nl 41

2. Iedere partij vereist dat overleg plaatsvindt tussen de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen en/of hun representatieve organen die de diensten en voorzieningen gebruiken, en ziet erop toe dat de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen alle informatie uitwisselen die nodig is om een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de heffingen volgens de beginselen van de leden 1 en 2 van dit artikel mogelijk te maken. Elke partij ziet erop toe dat de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, teneinde die autoriteiten in staat te stellen rekening te houden met de meningen van de gebruikers alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

3. Tijdens arbitrageprocedures overeenkomstig artikel 23 (Geschillenbeslechting en arbitrage) wordt geen enkele partij geacht een bepaling van dit artikel te hebben overtreden, tenzij:

- (a) die partij nalaat binnen een redelijke termijn een evaluatie uit te voeren van de heffing of praktijk waartegen de andere partij een klacht heeft ingediend; of
- (b) na deze evaluatie nalaat alle in haar macht liggende stappen te ondernemen om een praktijk die niet in overeenstemming is met dit artikel te corrigeren.

EU/MD/nl 42

ARTIKEL 12

Prijsstelling

1. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging.
2. De partijen eisen niet dat de prijzen worden aangemeld.
3. De luchtvaartautoriteiten kunnen onderling overleg plegen over kwesties zoals, maar niet beperkt tot niet-correcte, onredelijke, discriminerende of gesubsidieerde prijzen.

ARTIKEL 13

Statistieken

1. Elke partij verstrekt de andere partij de statistieken die krachtens de nationale wetten en regels van die partij vereist zijn en, op verzoek, andere beschikbare statistische informatie die redelijkerwijze vereist kan zijn voor het evalueren van de exploitatie van de luchtdiensten.

EU/MD/nl 43

2. De partijen werken in het kader van het bij artikel 22 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst ingestelde Gemengd Comité samen teneinde de onderlinge uitwisseling van statistische informatie, die nodig is om toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van de luchtdiensten, te vergemakkelijken.

TITEL II

SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGBIED

ARTIKEL 14

Veiligheid van de luchtvaart

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de bepalingen van de in bijlage III, deel C, gespecificeerde wetgeving inzake luchtvaartveiligheid, volgens de hierna uiteengezette voorwaarden.

EU/MD/nl 44

2. De partijen werken samen om te garanderen dat de Republiek Moldavië de in lid 1 van dit artikel bedoelde wetgeving toepast. Daartoe wordt de Republiek Moldavië vanaf de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst als waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

- (a) De geleidelijke toepassing van de volledige, in bijlage III, deel C, van deze Overeenkomst vermelde wetgeving door de Republiek Moldavië zal aan beoordelingen worden onderworpen. De beoordelingen worden uitgevoerd door de Europese Unie, in samenwerking met de Republiek Moldavië. Als de Republiek Moldavië van oordeel is dat de in bijlage III, deel C, van deze Overeenkomst vermelde wetgeving volledig wordt toegepast, deelt zij de Europese Unie mee dat een beoordeling moet worden uitgevoerd.
- (b) Als de Republiek Moldavië de in bijlage III, deel C, van deze Overeenkomst vermelde wetgeving volledig ten uitvoer heeft gelegd, bepaalt het bij artikel 22 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité de precieze status en voorwaarden waaraan de Republiek Moldavië moet voldoen om met een hogere status dan die van waarnemer te mogen deelnemen aan de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

EU/MD/nl 45

3. De partijen zien erop toe dat in de ene partij geregistreerde luchtvaartuigen die worden verdacht van niet-naleving van de bij het Verdrag vastgestelde internationale veiligheidsnormen bij landing op luchthavens op het grondgebied van de andere partij die openstaan voor internationaal luchtverkeer, door de bevoegde autoriteiten van die andere partij worden onderworpen aan platforminspecties, zowel aan boord als rond het luchtvaartuig, teneinde de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de apparatuur te controleren.
4. De bevoegde autoriteiten van een partij kunnen op elk ogenblik om overleg verzoeken over de door de andere partij gehanteerde veiligheidsnormen.
5. De bevoegde autoriteiten van een partij nemen onmiddellijk alle passende maatregelen als zij vaststellen dat een luchtvaartuig, product of activiteit:
 - (a) niet voldoet aan de minimumnormen die zijn vastgesteld overeenkomstig het Verdrag of, indien van toepassing, de in bijlage III, deel C, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving;
 - (b) na een in lid 3 van dit artikel bedoelde inspectie aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat een luchtvaartuig of de exploitatie ervan niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag of de in bijlage III, deel C, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving vastgestelde minimumnormen; of

- (c) aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat de overeenkomstig het Verdrag of de in bijlage III, deel C, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving vastgestelde minimumnormen niet daadwerkelijk worden toegepast en gehandhaafd.
6. Wanneer de bevoegde autoriteiten van de ene partij maatregelen nemen overeenkomstig lid 5 van dit artikel stellen zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.
7. Wanneer uit hoofde van lid 5 van dit artikel genomen maatregelen niet worden stopgezet, ook al zijn er geen redenen meer om dergelijke maatregelen te handhaven, kan elke partij de zaak doorverwijzen naar het Gemengd Comité.

ARTIKEL 15

Beveiliging van de luchtvaart

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage III, deel D, van deze Overeenkomst gespecificeerde bepalingen van de wetgeving van de Europese Unie inzake luchtvaartbeveiliging, volgens de hierna uiteengezette voorwaarden.

EU/MD/nl 47

2. De Republiek Moldavië kan worden onderworpen aan een inspectie van de Europese Commissie overeenkomstig de relevante beveiligingswetgeving van de Europese Unie, zoals vermeld in bijlage III bij deze Overeenkomst. De partijen stellen het mechanisme vast dat nodig is voor de uitwisseling van informatie over de resultaten van dergelijke beveiligingsinspecties.

3. Aangezien de veiligheid van burgerluchtvaartuigen, hun passagiers en hun bemanning een fundamentele voorwaarde is voor het exploiteren van internationale luchtdiensten, bevestigen beide partijen dat hun verplichtingen tegenover elkaar ook de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten, met name hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag, het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend in Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag ter bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend in Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, voor zover beide partijen ook partij zijn bij deze verdragen, en alle andere verdragen en protocollen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe beide partijen zijn toegetreden.

EU/MD/nl 48

4. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatie-faciliteiten, en alle andere bedreigingen van de veiligheid van de burgerluchtvaart te voorkomen.
5. In hun onderlinge betrekkingen handelen de partijen overeenkomstig de normen voor luchtvaartbeveiliging en, voor zover ze die toepassen, de door de internationale burgerluchtvaart-organisatie (ICAO) opgestelde aanbevolen werkwijzen, die als bijlagen bij het Verdrag zijn gevoegd, in de mate dat dergelijke beveiligingsvoorschriften van toepassing zijn op de partijen. Beide partijen eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.
6. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke daden, inclusief, maar niet beperkt tot, het screenen van passagiers en hun handbagage, het screenen van ruimbagage, beveiligings-controles van vracht en post alvorens deze aan boord van een luchtvaartuig te laden, beveiligings-controles van vlucht- en luchthavenbenodigdheden en controles van de toegang tot de luchtzijde en tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. Deze maatregelen worden aangepast aan een eventuele toename van de dreiging. Elke partij stemt ermee in dat haar luchtvaart-maatschappijen door de andere partij kunnen worden verplicht de in lid 5 van dit artikel vermelde voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart in acht te nemen voor de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere partij.

EU/MD/nl 49

7. Elke partij neemt ook ieder verzoek van de andere partij om in verband met een bepaalde dreiging bijzondere doch redelijke veiligheidsmaatregelen te nemen, welwillend in overweging. Elke partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze Overeenkomst worden verleend, tenzij dit in noodgevallen redelijkerwijs niet mogelijk is. Bovendien mag elke partij verzoeken om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 22 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst, om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.

8. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten zich voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.

9. Elke partij neemt alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en waartegen een daad van wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere wederrechtelijke daad is gesteld, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk op basis van wederzijds overleg genomen.

EU/MD/nl 50

10. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging, kan de partij onmiddellijk om overleg met de andere partij verzoeken.
11. Onverminderd artikel 5 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen) van deze Overeenkomst wordt de exploitatievergunning van een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ingehouden, ingetrokken, beperkt of afhankelijk gesteld van voorwaarden wanneer niet binnen vijftien (15) dagen na dit verzoek een bevredigende oplossing wordt bereikt.
12. Wanneer een onmiddellijke en buitengewone dreiging dit vereist, mag een partij voorlopige maatregelen treffen vóór het verstrijken van de vijftien (15) dagen.
13. Alle overeenkomstig lid 11 van dit artikel genomen maatregelen worden stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel volledig naleeft.

EU/MD/nl 51

ARTIKEL 16**Luchtverkeersbeheer**

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de bepalingen van de in bijlage III, deel B, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving, volgens de hierna uiteengezette voorwaarden.
2. De partijen werken samen op het gebied van het luchtverkeersbeheer met het doel het gemeenschappelijk Europees luchtruim uit te breiden tot de Republiek Moldavië, teneinde de huidige veiligheidsnormen en de algehele efficiëntie van de algemene luchtverkeersactiviteiten in Europa te verhogen, de luchtverkeersleidingscapaciteit te optimaliseren, vertragingen tot een minimum te beperken en de milieuefficiëntie te vergroten. Om dit doel te verwezenlijken, wordt de Republiek Moldavië vanaf de datum van inwerkingtreding van de Overeenkomst als waarnemer betrokken bij het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim. Het Gemengd Comité wordt verantwoordelijk voor het toezicht op en de facilitering van de samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeheer.

EU/MD/nl 52

3. Teneinde de toepassing van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim op hun respectievelijke grondgebied te vergemakkelijken:

- (a) neemt de Republiek Moldavië de nodige maatregelen om zijn institutionele structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name door ervoor te zorgen dat de relevante nationale toezichtsorganen minstens functioneel onafhankelijk zijn van de dienstverleners op het gebied van luchtvaartnavigatie; en
- (b) betreft de Europese Unie de Republiek Moldavië bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit, met name door de Republiek Moldavië in een vroeg stadium te betrekken bij de inspanningen om functionele luchtruimblokken vast te stellen of via passende coördinatie inzake SESAR.

EU/MD/nl 53

ARTIKEL 17

Milieu

1. De partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van luchtvaartbeleid. De partijen erkennen dat er behoefte is aan effectieve mondiale, regionale, nationale en/of lokale actie om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken.
2. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage III, deel E, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving inzake luchtvervoer.
3. De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken en, in het kader van multilaterale besprekingen, na te gaan wat het effect is van de luchtvaart op het milieu, en te garanderen dat eventuele verzachtende maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.
4. Deze Overeenkomst beperkt op geen enkele wijze de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten van een partij om alle passende maatregelen te nemen om het effect van het luchtvervoer op het milieu te beperken, voor zover dergelijke maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de rechten en plichten van de bevoegde autoriteiten krachtens internationale wetgeving, en zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast.

EU/MD/nl 54

ARTIKEL 18

Consumentenbescherming

Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage III, deel G, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving inzake luchtvervoer.

ARTIKEL 19

Geautomatiseerde boekingsystemen

Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage III, deel H, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving inzake luchtvervoer.

EU/MD/nl 55

ARTIKEL 20

Sociale aspecten

Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage III, deel F, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving inzake luchtvervoer.

TITEL III

INSTITUTIONELE BEPALINGEN

ARTIKEL 21

Interpretatie en handhaving

1. De partijen treffen alle passende algemene en specifieke maatregelen om de naleving van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te garanderen en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen.

EU/MD/nl 56

2. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de correcte handhaving van deze Overeenkomst en met name van de in bijlage III bij deze Overeenkomst vermelde verordeningen en richtlijnen inzake luchtvervoer.
3. Elke partij verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand in het geval van onderzoeken naar mogelijke inbreuken op bepalingen van deze Overeenkomst die door de andere partij worden begaan in het kader van haar in deze Overeenkomst vastgestelde bevoegdheden.
4. Als de partijen, overeenkomstig de bevoegdheden die hun krachtens deze Overeenkomst zijn verleend, actie ondernemen met betrekking tot kwesties die van wezenlijk belang zijn voor de andere partij en de autoriteiten of ondernemingen van de andere partij, worden de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan volledig in kennis gesteld en krijgen zij de gelegenheid opmerkingen te maken alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.
5. Voor zover de bepalingen van deze Overeenkomst en de bepalingen van de in bijlage III bij deze Overeenkomst genoemde besluiten inhoudelijk identiek zijn aan de overeenkomstige regels van de EU-Verdragen en krachtens de EU-Verdragen genomen handelingen, worden deze bepalingen, wat hun uitvoering en toepassing betreft, in overeenstemming met de toepasselijke uitspraken en besluiten van het Hof van Justitie en de Europese Commissie uitgelegd.

EU/MD/nl 57

ARTIKEL 22

Het Gemengd Comité

1. Hierbij wordt een Gemengd Comité van vertegenwoordigers van de partijen (hierna "het Gemengd Comité" genoemd) opgericht, dat verantwoordelijk is voor het beheer van deze Overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Om dit doel te verwezenlijken, doet het aanbevelingen en neemt het beslissingen in de gevallen waarin deze Overeenkomst uitdrukkelijk voorziet.
2. De beslissingen van het gemengd Comité worden met eenparigheid van stemmen genomen en zijn bindend voor de partijen. Deze beslissingen worden door de partijen overeenkomstig hun eigen regels ten uitvoer gelegd.
3. Het Gemengd Comité stelt bij besluit zijn reglement van orde vast.
4. Het Gemengd Comité komt bijeen wanneer dat nodig is. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering te beleggen.

EU/MD/nl 58

5. Een partij kan ook om een vergadering van het Gemengd Comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.
6. Met het oog op de correcte toepassing van deze Overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het Gemengd Comité.
7. Als een van de partijen van mening is dat een beslissing van het Gemengd Comité niet op correcte wijze is uitgevoerd door de andere partij, mag de eerste partij verzoeken dat de kwestie in het Gemengd Comité wordt besproken. Als het Gemengd Comité de kwestie niet binnen twee maanden na de doorverwijzing kan oplossen, mag de verzoekende partij passende vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 (Vrijwaringsmaatregelen) van deze Overeenkomst nemen.
8. Onverminderd lid 2 van dit artikel kunnen de partijen passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 (Vrijwaringsmaatregelen) van deze Overeenkomst nemen als het Gemengd Comité binnen zes maanden na doorverwijzing van een kwestie nog geen beslissing over die kwestie heeft genomen.

EU/MD/nl 59

9. Overeenkomstig artikel 6 (Investeringsen) van deze Overeenkomst onderzoekt het Gemengd Comité vragen met betrekking tot bilaterale investeringen, meerderheidsbelangen of wijzigingen in de feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de partijen.
10. Overeenkomstig artikel 14 (Veiligheid van de luchtvaart) van deze Overeenkomst houdt het Gemengd Comité toezicht op het proces waarbij luchtvaartuigen die op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst in de Republiek Moldavië zijn geregistreerd, maar niet voldoen aan de internationale veiligheidsnormen die krachtens het Verdrag zijn vastgesteld, uit het register worden geschrapt. Het proces van uitfasering, tijdens de in bijlage II bij deze Overeenkomst beschreven overgangsfase, van luchtvaartuigen die op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst zijn geregistreerd in de Republiek Moldavië, worden gebruikt door exploitanten die onder regelgevend toezicht van de Republiek Moldavië staan en niet beschikken over een typecertificaat dat is afgegeven overeenkomstig de relevante in bijlage III, deel C, bij deze Overeenkomst gespecificeerde EU-wetgeving, staat eveneens onder toezicht van het Gemengd Comité, teneinde overeenstemming te bereiken over een geleidelijke beperking van het aantal luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in bijlage II, punt 7, van deze Overeenkomst.
11. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking tevens door:
- (a) marktvoorwaarden voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten te beoordelen;

EU/MD/nl 60

- (b) problemen met "zaken doen" die, onder meer, de markttoegang en de vlotte werking van de onder deze Overeenkomst vallende diensten belemmeren, aan te pakken en, voor zover mogelijk, effectief op te lossen, teneinde een gelijk speelveld tot stand te brengen, voor convergentie van de regelgeving te zorgen en de regelgevingslast voor commerciële exploitanten tot een minimum te beperken;
- (c) op deskundigenniveau de uitwisseling van nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen aan te moedigen, onder meer op het vlak van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (inclusief slots), mededingingsvoorwaarden en consumentenbescherming;
- (d) regelmatig de sociale gevolgen van de toepassing van deze Overeenkomst te bestuderen, met name wat de werkgelegenheid betreft, en door passende antwoorden op legitieme vragen te formuleren;
- (e) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze Overeenkomst in overweging te nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;
- (f) met eenparigheid van stemmen overeenstemming te bereiken over voorstellen, benaderingen of documenten van procedurele aard die rechtstreeks betrekking hebben op de werking van deze Overeenkomst;
- (g) technische bijstand op de onder deze Overeenkomst vallende gebieden te overwegen en te ontwikkelen; en
- (h) samenwerking op relevante internationale fora aan te moedigen.

EU/MD/nl 61

ARTIKEL 23

Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Wanneer tussen de partijen een geschil ontstaat over de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst moeten ze dit in de eerste plaats trachten op te lossen via formeel overleg in het Gemengd Comité, overeenkomstig artikel 22, lid 5, (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst.
2. Elk van beide partijen mag een geschil over de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst, dat niet overeenkomstig lid 1 van dit artikel kon worden opgelost, doorverwijzen naar een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, overeenkomstig de hierna vastgestelde procedure:
 - (a) uiterlijk zestig (60) dagen nadat het scheidsgerecht het via diplomatieke kanalen verzonden verzoek om arbitrage heeft ontvangen, stelt elke partij een scheidsrechter aan; de derde scheidsrechter wordt binnen een aanvullende termijn van zestig (60) dagen door de twee andere scheidsrechters aangesteld. Als een van de partijen niet binnen de overeengekomen termijn een scheidsrechter heeft aangesteld, of als de derde scheidsrechter niet binnen de overeengekomen termijn is aangesteld, kan elke partij de voorzitter van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen;

EU/MD/nl 62

- (b) de derde scheidsrechter, die overeenkomstig de voorschriften onder (a) wordt aangesteld, is een onderdaan van een derde land en vervult de functie van voorzitter van het scheidsgerecht;
 - (c) het scheidsgerecht stelt zijn reglement van orde vast; en
 - (d) afhankelijk van de definitieve beslissing van het scheidsgerecht worden de oorspronkelijke arbitrage-uitgaven evenredig gedeeld door de partijen.
3. Op verzoek van een partij kan het scheidsgerecht de andere partij verplichten om, in afwachting van de einduitspraak, voorlopige verzachtende maatregelen te nemen.
4. De voorlopige of definitieve beslissing van het scheidsgerecht is bindend voor de partijen.
5. Als een van de partijen niet binnen dertig (30) dagen na de bekendmaking van de beslissing van het scheidsgerecht aan deze beslissing voldoet, kan de andere partij de rechten of privileges die overeenkomstig deze Overeenkomst zijn toegekend aan de in gebreke blijvende partij beperken, opschorten of intrekken tot de partij de beslissing naleeft.

EU/MD/nl 63

ARTIKEL 24

Vrijwaringsmaatregelen

1. De partijen treffen alle algemene en bijzondere maatregelen die vereist zijn om aan hun verplichtingen krachtens de Overeenkomst te voldoen. Zij zorgen ervoor dat de in de Overeenkomst vastgelegde doelstellingen worden bereikt.
2. Indien een van de partijen van mening is dat de andere partij een uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichting niet is nagekomen, kan zij passende vrijwaringsmaatregelen nemen. De werkingssfeer en de duur van de vrijwaringsmaatregelen worden beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om het probleem te verhelpen of om het evenwicht in het kader van deze Overeenkomst te bewaren. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze Overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.
3. Als een partij overweegt om vrijwaringsmaatregelen te nemen, stelt zij de andere partijen daar onmiddellijk van in kennis via het Gemengd Comité en verstrekt zij alle relevante informatie.
4. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het Gemengd Comité teneinde een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.

EU/MD/nl 64

5. Onverminderd artikel 3, onder (d) (Vergunning), artikel 5, lid 1, onder (d) (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen), en de artikelen 14 (Veiligheid van de luchtvaart) en 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze Overeenkomst, mag de betrokken partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen één maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 3 van dit artikel, tenzij de in lid 4 voorgeschreven overlegprocedure vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.
6. De betrokken partij stelt het Gemengd Comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.
7. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden opgeschort zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van deze Overeenkomst.

EU/MD/nl 65

ARTIKEL 25

Relatie met andere overeenkomsten

1. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben voorrang op de relevante bepalingen van de bestaande bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen de Republiek Moldavië en de lidstaten. Het is echter toegestaan bestaande verkeersrechten die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten en die niet onder de onderhavige Overeenkomst vallen, verder te blijven uitoefenen voor zover dit geen aanleiding geeft tot discriminatie tussen de lidstaten en hun onderdanen.
2. Op verzoek van een van de partijen plegen de partijen overleg in het Gemengd Comité teneinde aan te bevelen of de Republiek Moldavië moet toetreden tot de ECAA-Overeenkomst.
3. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst naar aanleiding hiervan moet worden herzien.

EU/MD/nl 66

ARTIKEL 26

Wijzigingen

1. Als een van de partijen de bepalingen van deze Overeenkomst wenst te wijzigen, moet ze het Gemengd Comité daarvan in kennis stellen.
2. Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, bij consensus beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen.
3. Wijzigingen van deze Overeenkomst worden van kracht na voltooiing van de respectievelijke interne procedures van elke partij.
4. Deze Overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage III bij deze Overeenkomst vermeld gebied aan te nemen of bestaande wetgeving te wijzigen, voor zover zij het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van deze Overeenkomst in acht nemen.

EU/MD/nl 67

5. Wanneer een van de partijen nieuwe wetgeving of een wijziging van bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage III bij deze Overeenkomst vermeld gebied overweegt, stelt zij de andere partij daar - voor zover mogelijk en passend - van in kennis. Op verzoek van een van de partijen kan een gedachtenwisseling plaatsvinden in het Gemengd Comité.
6. Elke partij stelt de andere partij regelmatig en zo snel mogelijk in kennis van goedgekeurde nieuwe wetgeving of wijzigingen van bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage III bij deze Overeenkomst vermeld gebied. Op verzoek van een partij organiseert het Gemengd Comité binnen zestig (60) dagen na deze kennisgeving een gedachtenwisseling over de gevolgen die de nieuwe wetgeving of de wijziging van bestaande wetgeving heeft voor de goede werking van deze Overeenkomst.
7. Naar aanleiding van de in lid 6 van dit artikel bedoelde gedachtenwisseling zal het Gemengd Comité:
- (a) een beslissing nemen tot herziening van bijlage III bij deze Overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen;
 - (b) een beslissing nemen waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie wordt beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze Overeenkomst; of
 - (c) andere maatregelen aanbevelen, die binnen een redelijke termijn moeten worden vastgesteld, teneinde de goede werking van deze Overeenkomst te waarborgen.

EU/MD/nl 68

ARTIKEL 27

Beëindiging

Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk meedelen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze kennisgeving dient tegelijkertijd naar de ICAO te worden verstuurd. Deze Overeenkomst eindigt om middernacht GMT aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) dat een jaar na de datum van de schriftelijke kennisgeving van de beëindiging lopende is, tenzij de mededeling in onderlinge overeenstemming tussen de partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn is verstreken.

ARTIKEL 28

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie
en het secretariaat van de Verenigde Naties

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden, zodra ze in werking zijn getreden, geregistreerd bij de ICAO en bij het secretariaat van de Verenigde Naties, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

EU/MD/nl 69

ARTIKEL 29

Voorlopige toepassing en inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst treedt in werking één maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst noodzakelijke procedures zijn voltooid. Met het oog op deze uitwisseling bezorgt de Republiek Moldavië zijn tot de Europese Unie en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota aan het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie, en bezorgt het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie de diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten aan de Republiek Moldavië. De diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten bevat mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van deze Overeenkomst vereiste procedures zijn voltooid.

EU/MD/nl 70

2. Onverminderd lid 1 van dit artikel komen de partijen overeen om deze Overeenkomst voorlopig toe te passen vanaf de datum van ondertekening, overeenkomstig hun toepasselijke interne procedures en/of binnenlandse wetgeving.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Brussel, 26 juni 2012, in twee exemplaren, in elk van de officiële talen van de partijen, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

EU/MD/nl 71

BIJLAGE I**OVEREENGEKOMEN DIENSTEN EN GESPECIFICEERDE ROUTES**

1. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht luchtvervoersdiensten te exploiteren op de hierna gespecificeerde routes:
 - (a) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie: elk punt in de Europese Unie - tussenliggende punten op het grondgebied van landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid¹, ECAA-landen² of in bijlage IV vermelde landen – elk punt in de Republiek Moldavië – verder gelegen punten.
 - (b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Moldavië: elk punt in de Republiek Moldavië – tussenliggende punten op het grondgebied van landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid, ECAA-landen of in bijlage IV vermelde landen – elk punt in de Europese Unie.

¹ Onder "landen die deelnemen aan het Europees Nabuurschapsbeleid" wordt hier verstaan: Algerije, Armenië, Azerbeidzjan, Belarus, Egypte, Georgië, Israël, Jordanië, Libanon, Libië, Marokko, de bezette Palestijnse gebieden, Syrië, Tunesië en Oekraïne, en dus niet de Republiek Moldavië.

² "ECAA-landen" zijn de landen die partij zijn bij de multilaterale overeenkomst tot oprichting van een gemeenschappelijke Europese luchtvaartruimte, namelijk (op de datum van de ondertekening van de overeenkomst): de lidstaten van de Europese Unie, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Kroatië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië en Kosovo onder resolutie 1244 van de VN-Veiligheidsraad).

2. De diensten die overeenkomstig punt 1 van deze bijlage worden geëxploiteerd, beginnen of eindigen op het grondgebied van de Republiek Macedonië voor luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Macedonië en op het grondgebied van de Europese Unie voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie.
3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze:
 - (a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
 - (b) verschillende vluchtnummers combineren bij de exploitatie van één luchtvaartuig;
 - (c) tussenliggende en verder gelegen punten, zoals gespecificeerd in punt 1 van deze bijlage, en punten op het grondgebied van de partijen bedienen in elke combinatie en in volgorde;
 - (d) landingen op een punt of punten overslaan;
 - (e) op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van haar luchtvaartuigen naar een ander;
 - (f) een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij;
 - (g) doorvoervluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij; en

EU/MD/Bijlage I/nl 2

- (h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer.
4. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht om de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële markt-gerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen, behalve om douane-, technische, operationele, milieu- of gezondheidsredenen of overeenkomstig artikel 8 (Concurrerend klimaat) van deze Overeenkomst.
 5. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen, binnen het kader van codesharing-overeenkomsten, elk punt in een derde land bedienen dat niet is opgenomen in de gespecificeerde routes, voor zover ze geen rechten van de vijfde vrijheid uitoefenen.
 6. De in bijlage II, punt 2, bij deze Overeenkomst vervatte overgangsbepalingen en de daarbij voorziene uitbreiding van rechten zijn van toepassing op deze bijlage.
-

BIJLAGE II**OVERGANGSBEPALINGEN**

1. De tenuitvoerlegging en toepassing door de Republiek Moldavië van alle bepalingen van de in bijlage III bij deze Overeenkomst vermelde luchtvervoerswetgeving van de Europese Unie, met uitzondering van de in bijlage III, deel D, van deze Overeenkomst vermelde wetgeving inzake beveiliging, wordt geëvalueerd onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie; deze evaluatie wordt gevalideerd door een beslissing van het Gemengd Comité. Deze evaluatie wordt uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de Overeenkomst uitgevoerd.
2. Onverminderd de bepalingen van bijlage I bij deze Overeenkomst omvatten de in deze Overeenkomst overeengekomen diensten en gespecificeerde routes, tot het ogenblik waarop de in bijlage II, punt 1, van deze Overeenkomst vermelde beslissing wordt vastgesteld, voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen niet het recht om rechten van de vijfde vrijheid uit te oefenen, behalve de rechten die al waren toegestaan uit hoofde van bilaterale overeenkomsten tussen de Republiek Moldavië en de lidstaten van de Europese Unie, ook niet voor luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Moldavië tussen punten op het grondgebied van de Europese Unie.

EU/MD/Bijlage II/nl 1

Na de vaststelling van de in punt 1 van bijlage II vermelde beslissing hebben de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen het recht om rechten van de vijfde vrijheid uit te oefenen, inclusief voor luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Moldavië tussen punten op het grondgebied van de Europese Unie.

3. De tenuitvoerlegging van de wetgeving inzake luchtvaartbeveiliging door de Republiek Moldavië wordt geëvalueerd onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie; deze evaluatie wordt gevalideerd door een beslissing van het Gemengd Comité. Deze evaluatie wordt uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst uitgevoerd. Ondertussen past de Republiek Moldavië ECAC Doc 30 toe.
4. Aan het einde van de overgangsperiode wordt het vertrouwelijke deel van de beveiligingswetgeving, zoals vermeld in bijlage III, deel D, bij deze Overeenkomst, ter beschikking gesteld van de bevoegde autoriteit van de Republiek Moldavië, voor zover een overeenkomst wordt gesloten over de uitwisseling van gevoelige beveiligingsinformatie, inclusief EU-gerubriceerde informatie.
5. De geleidelijke overgang van de Republiek Moldavië naar de volledige toepassing van de in bijlage III bij deze Overeenkomst vermelde wetgeving van de Europese Unie inzake luchtvervoer kan regelmatig worden beoordeeld. De beoordelingen worden uitgevoerd door de Europese Commissie, in samenwerking met de Republiek Moldavië.

6. Vanaf de in punt 1 van deze bijlage vermelde datum van de beslissing, past de Republiek Moldavië regels voor de afgifte van exploitatievergunningen toe die in wezen gelijkwaardig zijn aan die van hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap. De bepalingen van artikel 4 (Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen met betrekking tot deugdelijkheid, eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen) van deze Overeenkomst, welke betrekking hebben op de wederzijdse erkenning van de deugdelijkheids- en/of nationaliteitsvaststellingen door de bevoegde autoriteiten van de Republiek Moldavië, worden door de bevoegde autoriteiten van de Europese Unie toegepast nadat het Gemengd Comité heeft bevestigd dat de Republiek Moldavië dergelijke regels met betrekking tot de afgifte van exploitatievergunningen volledig toepast.
7. Onverminderd een beslissing van het Gemengd Comité of een beslissing in het kader van artikel 24 (Vrijwaringsmaatregelen), kunnen luchtvaartuigen die op de datum van ondertekening in het register van de Republiek Moldavië zijn opgenomen en worden gebruikt door exploitanten die onder de regelgevende controle van de Republiek Moldavië staan, maar waarvoor geen typecertificaat is afgegeven overeenkomstig de relevante EU-wetgeving van deel C van bijlage III bij deze Overeenkomst, worden beheerd onder de verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteiten van de Republiek Moldavië overeenkomstig de toepasselijke nationale voorschriften van de Republiek Moldavië tot:
 - (a) 1 januari 2017 voor bepaalde vliegtuigen die alleen voor vrachtvervoer worden gebruikt;

- (b) 31 december 2022 voor bepaalde helikopters die worden ingezet voor zoek- en reddingsopdrachten, luchtwerk, opleiding, noodopdrachten, landbouw- en humanitaire vluchten overeenkomstig de exploitatiecertificaten van de respectieve maatschappijen,

voor zover de luchtvaartuigen voldoen aan de internationale luchtvaartveiligheidsnormen die krachtens het Verdrag zijn vastgesteld. Dergelijke luchtvaartuigen genieten geen rechten uit hoofde van deze Overeenkomst en worden niet ingezet op routes naar, van of in de Europese Unie.

Tijdens de overgangsfase mag het aantal luchtvaartuigen in het register van de Republiek Moldavië dat niet beschikt over een typecertificaat dat is afgegeven overeenkomstig de relevante EU-wetgeving, niet meer dan 53 bedragen tot 1 januari 2017; daarna mag dit aantal niet meer dan 36 bedragen en uiterlijk op 31 december 2022 moeten deze luchtvaartuigen volledig zijn uitgefaseerd.

EU/MD/Bijlage II/nl 4

BIJLAGE III

(Wordt regelmatig geactualiseerd)

REGELS DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP DE BURGERLUCHTVAART

De "toepasselijke bepalingen" van de volgende besluiten zijn van toepassing overeenkomstig deze Overeenkomst, tenzij anders gespecificeerd in deze bijlage of in bijlage II bij deze Overeenkomst (Overgangsbepalingen). Specifieke aanpassingen van elk afzonderlijk besluit, voor zover nodig, worden hieronder vermeld:

A. Markttoegang en bijbehorende kwesties

Nr. 95/93

Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens

als gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 894/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens

EU/MD/Bijlage III/nl 1

- Verordening (EG) nr. 1554/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens
- Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens
- Verordening (EG) nr. 545/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12, artikel 14 en artikel 14 bis, lid 2

Wat de toepassing van artikel 12, lid 2, betreft, wordt de term "de Commissie" gelezen als "het Gemengd Comité".

EU/MD/Bijlage III/nl 2

Nr. 96/67

Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 25 en bijlage

Wat de toepassing van artikel 10 betreft, wordt de term "lidstaten" gelezen als "lidstaten van de Europese Unie".

Wat de toepassing van artikel 20, lid 2, betreft, wordt de term "de Commissie" gelezen als "het Gemengd Comité".

Nr. 785/2004

Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 8, en artikel 10, lid 2

EU/MD/Bijlage III/nl 3

Nr. 2009/12

Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12

B. Luchtverkeersbeheer

Nr. 549/2004

Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening")

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 4, artikel 6 en artikelen 9 tot en met 14.

EU/MD/Bijlage III/nl 4

Nr. 550/2004

Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening")

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 19, bijlagen I en II

Nr. 551/2004

Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening")

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 11

Nr. 552/2004

Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening")

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12, bijlagen I tot en met V

EU/MD/Bijlage III/nl 5

Nr. 2150/2005

Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim

Nr. 730/2006

Verordening (EG) nr. 730/2006 van de Commissie van 11 mei 2006 betreffende de luchtruimclassificatie en de toegang van vluchten volgens zichtvliegvoorschriften boven vliegniveau 195

Nr. 1794/2006

Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten

Nr. 1033/2006

Verordening (EG) nr. 1033/2006 van de Commissie van 4 juli 2006 tot vaststelling van de vereisten inzake de procedures voor vliegplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase in het gemeenschappelijke Europese luchtruim

EU/MD/Bijlage III/nl 6

Nr. 1032/2006

Verordening (EG) nr. 1032/2006 van de Commissie van 6 juli 2006 tot vaststelling van de eisen voor automatische systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden

Nr. 219/2007

Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)

Toepasselijke bepalingen: artikel 1, leden 1, 2 en 5 tot en met 7, artikelen 2 en 3, artikel 4, lid 1, bijlage

Nr. 633/2007

Verordening (EG) nr. 633/2007 van de Commissie van 7 juni 2007 tot vaststelling van de eisen voor de toepassing van een protocol voor de overdracht van vluchtberichten met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 7, artikel 8, tweede en derde zin, bijlagen I tot en met IV

EU/MD/Bijlage III/nl 7

Nr. 1265/2007

Verordening (EG) nr. 1265/2007 van de Commissie van 26 oktober 2007 tot vaststelling van de eisen inzake de kanaalafstand bij mondelinge lucht-grondcommunicatie in het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 9, bijlagen I tot en met IV

Nr. 482/2008

Verordening (EG) nr. 482/2008 van de Commissie van 30 mei 2008 betreffende de invoering van een systeem ter verzekering van de softwareveiligheid door verleners van luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2096/2005

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 5, bijlagen I tot en met II

EU/MD/Bijlage III/nl 8

Nr. 1361/2008

Verordening (EG) nr. 1361/2008 van de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 219/2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR).

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 5 (met uitzondering van artikel 1, lid 6), bijlage (met uitzondering van punten 11 en 12).

Nr. 29/2009

Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie van 16 januari 2009 tot vaststelling van de eisen inzake datalinkdiensten voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 15, bijlagen I tot en met VII

EU/MD/Bijlage III/nl 9

Nr. 30/2009

Verordening (EG) nr. 30/2009 van de Commissie van 16 januari 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1032/2006 met betrekking tot automatische systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens ter ondersteuning van datalinkdiensten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 en 2, bijlage

Nr. 262/2009

Verordening (EG) nr. 262/2009 van de Commissie van 30 maart 2009 tot vaststelling van de eisen inzake de gecoördineerde toewijzing en toepassing van Mode S-ondervragingscodes in het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 13, bijlagen I tot en met III

Nr. 1070/2009

Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 5, met uitzondering van artikel 1, onder 4)

EU/MD/Bijlage III/nl 10

Nr. 1108/2009

Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaarnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG

Nr. 73/2010

Verordening (EU) nr. 73/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van de kwaliteitseisen voor luchtvaartgegevens en -informatie voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Nr. 255/2010

Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie van 25 maart 2010 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen

Nr. 691/2010

Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie van 29 juli 2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaarnavigatiediensten en netwerkfuncties en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaarnavigatiediensten

EU/MD/Bijlage III/nl 11

Nr. 929/2010

Verordening (EU) nr. 929/2010 van de Commissie van 18 oktober 2010 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1033/2006 voor wat de in artikel 3, lid 1, vermelde ICAO-bepalingen betreft

Nr. 1191/2010

Verordening (EU) nr. 1191/2010 van de Commissie van 16 december 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten

Besluit van de Commissie van 21 februari 2011 inzake de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelen en waarschuwingdrempels voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten voor de periode 2012-2014 (2011/121/EU)

Nr. 176/2011

Verordening (EU) nr. 176/2011 van de Commissie van 24 februari 2011 inzake de informatie die moet worden verstrekt vóór de vaststelling en wijziging van een functioneel luchtruimblok

EU/MD/Bijlage III/nl 12

Nr. 283/2011

Verordening (EU) nr. 283/2011 van de Commissie van 22 maart 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 633/2007 wat de in artikel 7 vermelde overgangsbepalingen betreft

Besluit van de Commissie van 20 maart 2011 inzake vrijstellingen uit hoofde van artikel 14 van Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie tot vaststelling van de eisen inzake datalink-diensten voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Nr. 677/2011

Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010

Besluit C(2011) 4130 definitief van de Commissie van 7 juli 2011 inzake de aanstelling van de netwerkbeheerder voor de netwerkfuncties luchtverkeersbeheer (ATM) van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Nr. 805/2011

Verordening (EU) nr. 805/2011 van de Commissie van 10 augustus 2011 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vergunningen en bepaalde certificaten van luchtverkeersleiders, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

EU/MD/Bijlage III/nl 13

Nr. 1034/2011

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1034/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 betreffende het veiligheidstoezicht op het gebied van luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010

Nr. 1035/2011

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 482/2008 en (EU) nr. 691/2010

C. Veiligheid van de luchtvaart

Nr. 3922/91

Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart

als gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 2176/96 van de Commissie van 13 november 1996 tot aanpassing van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang

EU/MD/Bijlage III/nl 14

- Verordening (EG) nr. 1069/1999 van de Commissie van 25 mei 1999 tot aanpassing van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang
- Verordening (EG) nr. 2871/2000 van de Commissie van 28 december 2000 houdende aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart
- Verordening (EG) nr. 1899/2006 van 12 december 2006 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart
- Verordening (EG) nr. 1900/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart
- Verordening (EG) nr. 8/2008 van de Commissie van 11 december 2007 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ten aanzien van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures van toepassing op commercieel vervoer per vliegtuig

EU/MD/Bijlage III/nl 15

- Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ten aanzien van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures van toepassing op commercieel vervoer per vliegtuig

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10, 12 en 13, met uitzondering van artikel 4, lid 1, en artikel 8, lid 2 (tweede zin), bijlagen I, II en III

Met betrekking tot de toepassing van artikel 12 wordt "lidstaten" gelezen als "lidstaten van de Europese Unie".

Nr. 216/2008

Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG

EU/MD/Bijlage III/nl 16

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 68, met uitzondering van artikel 65, artikel 69, lid 1, tweede alinea, artikel 69, lid 4, bijlagen I tot en met VI

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 690/2009 van de Commissie van 30 juli 2009 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG

Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 3, met uitzondering van de bij artikel 1, lid 7, van Verordening (EG) nr. 1108/2009 ingevoegde artikelen 8 bis, lid 5, 8 ter, lid 6, en 8 quater, lid 10, bijlage

EU/MD/Bijlage III/nl 17

Nr. 996/2010

Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG

Nr. 2003/42

Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I en II

Nr. 1321/2007

Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie van 12 november 2007 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen om overeenkomstig Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad uitgewisselde informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart op te nemen in een centraal register

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 4

EU/MD/Bijlage III/nl 18

Nr. 1330/2007

Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie van 24 september 2007 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de verspreiding onder belanghebbenden van informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart als bedoeld in artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10, bijlagen I tot en met II

Nr. 1702/2003

Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties

als gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 381/2005 van de Commissie van 7 maart 2005 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken

EU/MD/Bijlage III/nl 19

- Verordening (EG) nr. 706/2006 van de Commissie van 8 mei 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 voor wat betreft de periode gedurende welke lidstaten goedkeuringen voor een bepaalde duur mogen afgeven
- Verordening (EG) nr. 335/2007 van de Commissie van 28 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken
- Verordening (EG) nr. 375/2007 van de Commissie van 30 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties
- Verordening (EG) nr. 287/2008 van de Commissie van 28 maart 2008 inzake de verlenging van de in artikel 2 quater, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1702/2003 vermelde geldigheidsduur
- Verordening (EG) nr. 1057/2008 van de Commissie van 27 oktober 2008 tot wijziging van aanhangsel II van de bijlage bij Verordening (EG) nr. 1702/2003 betreffende het certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid (EASA-formulier 15a)

EU/MD/Bijlage III/nl 20

- Verordening (EG) nr. 1194/2009 van de Commissie van 30 november 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties

Opmerking: gecorrigeerd bij rectificatie van Verordening (EG) nr. 1194/2009 van de Commissie van 30 november 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 58 van 9.3.2010, blz. 23)

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 4, bijlage. De in deze verordening bedoelde overgangstermijnen worden vastgesteld door het Gemengd Comité.

Nr. 2042/2003

Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

EU/MD/Bijlage III/nl 21

als gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 707/2006 van de Commissie van 8 mei 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 met betrekking tot goedkeuringen voor bepaalde duur en de bijlagen I en III
- Verordening (EG) nr. 376/2007 van de Commissie van 30 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen
- Verordening (EG) nr. 1056/2008 van de Commissie van 27 oktober 2008 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen
- Verordening (EG) nr. 127/2010 van de Commissie van 5 februari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 6, bijlagen I tot en met IV

EU/MD/Bijlage III/nl 22

Nr. 104/2004

Verordening (EG) nr. 104/2004 van de Commissie van 22 januari 2004 tot vaststelling van regels voor de organisatie en de samenstelling van de kamer van beroep van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 7 en bijlage

Nr. 593/2007

Verordening (EG) nr. 593/2007 van de Commissie van 31 mei 2007 betreffende de door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart geheven vergoedingen en rechten

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1356/2008 van de Commissie van 23 december 2008 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 593/2007 betreffende de door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart geheven vergoedingen en rechten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12, artikel 14, lid 2, bijlage

EU/MD/Bijlage III/nl 23

Nr. 736/2006

Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie van 16 mei 2006 inzake de werkmethodes van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart bij het uitvoeren van normalisatie-inspecties

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 18

Nr. 768/2006

Verordening (EG) nr. 768/2006 van de Commissie van 19 mei 2006 tot uitvoering van Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de verzameling en uitwisseling van informatie over de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap en het beheer van het informatiesysteem

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 5

Nr. 2111/2005

Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG

EU/MD/Bijlage III/nl 24

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 13, bijlage

Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 6 en bijlagen A tot en met C

Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot opstelling van de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap, zoals vervolgens gewijzigd.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 3 en bijlagen A en B

EU/MD/Bijlage III/nl 25

D. Beveiliging van de luchtvaart

Kaderverordening

Nr. 300/2008

Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 18, artikel 21, bijlage

Aanvullende verordening

Nr. 272/2009

Verordening (EG) nr. 272/2009 van de Commissie van 2 april 2009 ter aanvulling van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart

EU/MD/Bijlage III/nl 26

als gewijzigd bij:

- Verordening (EU) nr. 720/2011 van de Commissie van 22 juli 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 272/2009 van de Commissie ter aanvulling van de gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, wat de geleidelijke invoering van de screening van vloeistoffen, spuitbussen en gels in EU-luchthavens betreft

Nr. 1254/2009

Verordening (EU) nr. 1254/2009 van de Commissie van 18 december 2009 tot vaststelling van criteria waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart en om alternatieve beveiligingsmaatregelen te mogen vaststellen

Nr. 18/2010

Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad wat specificaties voor nationale kwaliteitscontroleprogramma's op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart betreft

EU/MD/Bijlage III/nl 27

Uitvoeringsverordening

Nr. 72/2010

Verordening (EU) nr. 72/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van procedures voor inspecties door de Commissie op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart

Nr. 185/2010

Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart

als gewijzigd bij:

- Verordening (EU) nr. 357/2010 van de Commissie van 23 april 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging
- Verordening (EU) nr. 358/2010 van de Commissie van 23 april 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging

EU/MD/Bijlage III/nl 28

- Verordening (EU) nr. 573/2010 van de Commissie van 30 juni 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging
- Verordening (EU) nr. 983/2010 van de Commissie van 3 november 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart
- Verordening (EU) nr. 334/2011 van de Commissie van 7 april 2011 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging

Besluit 2010/774/EU van de Commissie van 13 april 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke normen voor de beveiliging van de luchtvaart die de informatie bevatten welke vermeld is in artikel 18, onder a), van Verordening (EG) nr. 300/2008 (luchtvaartbeveiligingsmaatregelen op "need to know"-basis)

EU/MD/Bijlage III/nl 29

als gewijzigd bij:

- Besluit 2010/2604/EU van de Commissie van 23 april 2010 houdende wijziging van Besluit 2010/774/EU van de Commissie van 13 april 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging die de in artikel 18, onder a), van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde informatie bevatten (bescherming van leveringen van LAG's en speciale verzegelde tassen)
- Besluit 2010/3572/EU van de Commissie van 30 juni 2010 houdende wijziging van – Besluit 2010/774/EU van de Commissie van 13 april 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging die de in artikel 18, onder a), van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde informatie bevatten (explosieversprekers)
- Besluit 2010/9139/EU van de Commissie van 20 december 2010 houdende wijziging van Besluit 2010/774/EU van de Commissie van 13 april 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging die de in artikel 18, onder a), van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde informatie bevatten (metaaldetectie voor vracht)

EU/MD/Bijlage III/nl 30

E. Milieu

Nr. 2006/93

Richtlijn 2006/93/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende de regulering van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, tweede uitgave

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 6 en bijlagen I en II

Nr. 2002/30

Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap

Zoals gewijzigd of aangepast bij de toetredingsakte van 2003 en de toetredingsakte van 2005

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 15, bijlagen I en II

EU/MD/Bijlage III/nl 31

Nr. 2002/49

Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 - Verklaring van de Commissie in het Bemiddelingscomité over de richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 16, bijlagen I tot en met VI

F. Sociale aspecten

Nr. 2000/79

Richtlijn 2000/79/EG van de Raad van 27 november 2000 inzake de inwerkingstelling van de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers' Association (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA)

Toepasselijke bepalingen: artikelen 2 en 3, bijlage

EU/MD/Bijlage III/nl 32

Nr. 2003/88

Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 19, 21 tot en met 24 en 26 tot en met 29

G. Consumentenbescherming

Nr. 90/314

Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10

EU/MD/Bijlage III/nl 33

Nr. 95/46

Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 34

Nr. 2027/97

Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, als gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 8

EU/MD/Bijlage III/nl 34

Nr. 261/2004

Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 17

Nr. 1107/2006

Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 17, bijlagen I en II

EU/MD/Bijlage III/nl 35

H. Overige wetgeving

Nr. 80/2009

Verordening (EG) nr. 80/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingssystemen en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 18 en bijlagen I en II

EU/MD/Bijlage III/nl 36

BIJLAGE IV

Lijst van andere landen waarnaar wordt verwezen in de artikelen 3 en 4 en in bijlage I

1. De Republiek IJsland (krachtens de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
 2. Het Vorstendom Liechtenstein (krachtens de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
 3. Het Koninkrijk Noorwegen (krachtens de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
 4. De Zwitserse Bondsstaat (krachtens de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer).
-

EU/MD/Bijlage IV/nl 1

ACCORD SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN
ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES
ET LA RÉPUBLIQUE DE MOLDAVIE

EU/MD/fr 1

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

EU/MD/fr 2

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LA HONGRIE,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

EU/MD/fr 3

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

parties contractantes au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après dénommés conjointement "les traités de l'UE") et États membres de l'Union européenne, et

L'UNION EUROPÉENNE,

d'une part, et

LA RÉPUBLIQUE DE MOLDAVIE,

d'autre part,

PRENANT ACTE de l'accord de partenariat et de coopération entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République de Moldavie, d'autre part, conclu à Bruxelles le 28 novembre 1994;

EU/MD/fr 4

DÉSIREUX de créer un espace aérien commun (EAC) pour ouvrir l'accès aux marchés des parties, dans des conditions de concurrence équitables et dans le respect des mêmes règles, notamment en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, ainsi qu'en matière sociale et environnementale;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de fret;

RECONNAISSANT l'importance des transports aériens pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement;

PRENANT ACTE de la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

CONVENANT qu'il est approprié de fonder les règles de l'EAC sur la législation en vigueur à ce sujet dans l'Union européenne, visée à l'annexe III du présent accord;

RECONNAISSANT que la conformité totale aux règles de l'EAC autorise les parties à profiter pleinement de ses avantages, notamment l'ouverture de l'accès aux marchés et la maximalisation des avantages pour les consommateurs, les entreprises et les travailleurs des deux parties;

EU/MD/fr 5

RECONNAISSANT que la création de l'EAC et la mise en œuvre de ses règles ne peuvent faire l'économie de dispositions transitoires, le cas échéant;

RECONNAISSANT l'importance que revêt l'assistance technique à cet égard;

DÉSIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

DÉSIREUX de faire profiter l'ensemble du secteur du transport aérien, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un accord de libéralisation;

DÉSIREUX de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs et qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement des aéronefs et minent la confiance des passagers dans la sécurité de l'aviation civile;

DÉSIREUX d'assurer des conditions de concurrence équitables aux transporteurs aériens, leur offrant des possibilités équitables et égales de fournir les services agréés;

EU/MD/fr 6

RECONNAISSANT que les subventions peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement lors du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale et reconnaissant le droit des États souverains de prendre des mesures à cet égard;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999;

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords dans le domaine du transport aérien existants pour ouvrir l'accès aux marchés et maximaliser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, le personnel et les populations des deux parties,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIIT:

EU/MD/fr 7

ARTICLE 1

Définitions

Aux fins du présent accord, on entend par:

- (1) "services agréés" et "routes spécifiées": respectivement, les services aériens internationaux en vertu de l'article 2 (Octroi de droits) du présent accord et les routes spécifiées à l'annexe I du présent accord;
- (2) "accord": le présent accord et ses annexes, y compris leurs amendements éventuels;
- (3) "service aérien": le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les services aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services exclusifs de fret;
- (4) "autorités compétentes": les agences ou organismes publics responsables des fonctions administratives aux termes du présent accord;

EU/MD/fr 8

- (5) "aptitude": le fait, pour un transporteur aérien, d'être apte à exploiter des services aériens internationaux, parce qu'il possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;
- (6) "citoyenneté": le fait qu'un transporteur aérien satisfasse aux exigences sur des aspects tels que sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;
- (7) "convention": la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
- a) tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par la République de Moldavie et par l'État membre ou les États membres de l'Union européenne, et
 - b) toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à la République de Moldavie et à l'État membre ou aux États membres de l'Union européenne;

EU/MD/fr 9

- (8) "droit de cinquième liberté": le droit ou privilège accordé par un État aux transporteurs aériens d'un autre État (l'État bénéficiaire) de fournir des services aériens internationaux entre le territoire du premier État et le territoire d'un État tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'État bénéficiaire;
- (9) "coût de revient complet": les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais administratifs généraux et, le cas échéant, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination sur la base de la nationalité;
- (10) "service aérien international": un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;
- (11) "accord EACE": l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen conclu entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo¹;

¹ Conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999.

(12) "partenaires de la politique européenne de voisinage": l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, la République de Moldavie, le Maroc, les territoires palestiniens occupés, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine;

(13) "ressortissant": toute personne physique ou morale ayant la nationalité moldave pour la partie moldave, ou la nationalité d'un État membre pour la partie européenne, pour autant que, dans le cas d'une personne morale, elle soit à tout moment sous le contrôle effectif, soit directement, soit par participation majoritaire, de personnes ayant la nationalité moldave pour la partie moldave, ou de personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un État membre ou de l'un des pays tiers identifiés à l'annexe IV pour la partie européenne;

(14) "licences d'exploitation":

- (i) dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, les licences d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu de la législation de l'UE en vigueur en la matière; et
- (ii) dans le cas de la République de Moldavie, les licences, certificats ou autorisations délivrés en vertu de la législation en vigueur en la matière en République de Moldavie;

EU/MD/fr 11

(15) "parties": d'une part, l'Union européenne ou ses États membres, ou l'Union européenne et ses États membres, selon leurs compétences respectives (la partie européenne), et d'autre part, la République de Moldavie (la partie moldave);

(16) "prix":

- i) les "tarifs des passagers" à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires; ainsi que
- ii) les "tarifs de fret" à payer pour le transport de courrier et de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

Cette définition englobe, le cas échéant, le transport de surface lié aux services aériens internationaux et les conditions qui s'y appliquent;

(17) "principal établissement": l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité;

EU/MD/fr 12

(18) "obligation de service public": toute obligation imposée aux transporteurs aériens pour assurer, sur une route spécifiée, une prestation de services aériens réguliers minimale répondant à des normes définies en matière de continuité, de régularité, de prix et de capacité minimale, auxquelles les transporteurs aériens ne satisferaient pas s'ils ne devaient considérer que leur seul intérêt commercial. Les transporteurs aériens peuvent être indemnisés par la partie concernée pour remplir des obligations de service public;

(19) "subvention": toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou un organisme régional ou un autre organisme public, lorsque:

- a) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
- b) des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées, ne sont pas perçues ou sont indûment réduites;
- c) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services; ou

EU/MD/fr 13

- d) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;

et qu'un avantage est ainsi conféré;

(20) "SESAR": le volet technologique du Ciel unique européen qui vise, d'ici à 2020, à doter l'UE d'une infrastructure de contrôle du trafic aérien très performante qui permettra un développement du transport aérien sûr et respectueux de l'environnement;

EU/MD/fr 14

(21) "territoire": dans le cas de la République de Moldavie, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous sa souveraineté, sa suzeraineté, sa protection ou son mandat et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales auxquelles s'appliquent les traités de l'UE, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout accord qui leur succédera. L'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue en septembre 2006;

(22) "redevance d'usage": une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

EU/MD/fr 15

TITRE I

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie, conformément aux annexes I et II du présent accord, les droits énumérés ci-après pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie:
 - a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
 - b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier par voie aérienne;
 - c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales sur son territoire afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et/ou du courrier en trafic international, séparément ou combinés; ainsi que

EU/MD/fr 16

d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.

2. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:

- a) de la République de Moldavie d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre;
- b) de l'Union européenne d'embarquer, sur le territoire de la République de Moldavie, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de la République de Moldavie.

EU/MD/fr 17

ARTICLE 3

Autorisation

Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie accordent les autorisations appropriées avec un délai de procédure minimal, pour autant que:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien de la République de Moldavie:
- le transporteur aérien ait son principal établissement en République de Moldavie et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la République de Moldavie; et que
 - la République de Moldavie exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien; et que
 - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par la République de Moldavie et/ou des ressortissants de la République de Moldavie;

EU/MD/fr 18

- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire d'un État membre au sens des traités de l'UE et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité; et que
 - l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité compétente à cet égard soit clairement identifiée; et que
 - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe IV du présent accord et/ou des ressortissants de ces autres États;
- c) le transporteur aérien respecte les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente; et que
- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord soient maintenues en vigueur et appliquées.

EU/MD/fr 19

ARTICLE 4

Reconnaissance mutuelle des déclarations réglementaires
relatives à l'aptitude, à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens

Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie reconnaissent toute déclaration d'aptitude et/ou de citoyenneté faite par les autorités compétentes de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette déclaration avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux dispositions des points a) et b) ci-dessous.

- a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'autre partie, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la déclaration faite par les autorités compétentes de l'autre partie, notamment en ce qui concerne les questions de double nationalité, les conditions prévues à l'article 3 (Autorisation) du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agréments appropriés ne sont pas satisfaites, elles doivent en avertir sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes concernées, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord.

EU/MD/fr 20

b) Le présent article ne couvre pas la reconnaissance de déclarations concernant:

- les certificats de sécurité ou autorisations afférentes à la sécurité;
- les dispositions en matière de sûreté; ou
- la couverture d'assurance.

ARTICLE 5

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie peuvent refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien d'une autre partie, lorsque:

a) dans le cas d'un transporteur aérien de la République de Moldavie:

- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en République de Moldavie ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la République de Moldavie; ou

EU/MD/fr 21

- la République de Moldavie n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; ou
 - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou effectivement contrôlé par la République de Moldavie et/ou des ressortissants de la République de Moldavie;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire d'un État membre au sens des traités de l'UE ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité; ou
 - l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou
 - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou effectivement contrôlé par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe IV du présent accord et/ou des ressortissants de ces autres États;

EU/MD/fr 22

- c) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord; ou
- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées; ou
- e) une partie a déclaré, conformément à l'article 8 (Environnement concurrentiel) du présent accord, que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, points c) ou d), du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie.

3. Aucune des parties ne fait usage des droits qui lui sont conférés par le présent article de refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations ou agréments d'un transporteur aérien d'une partie pour le motif qu'une participation majoritaire et/ou le contrôle effectif dudit transporteur aérien sont détenus par une ou plusieurs autres parties à l'accord EACE ou par leurs ressortissants, dans la mesure où ladite ou lesdites parties à l'accord EACE accordent la réciprocité de traitement et où ladite ou lesdites parties appliquent les clauses et conditions de l'accord EACE.

EU/MD/fr 23

ARTICLE 6

Investissement

1. Sans préjudice des articles 3 (Autorisation) et 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, la détention majoritaire ou le contrôle effectif d'un transporteur aérien de la République de Moldavie par des États membres et/ou par leurs ressortissants est autorisé.
2. Sans préjudice des articles 3 (Autorisation) et 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, la détention majoritaire ou le contrôle effectif d'un transporteur aérien de l'Union européenne par la République de Moldavie et/ou par ses ressortissants est autorisé en vertu d'une décision préalable du comité mixte institué par le présent accord conformément à son article 22 (Comité mixte), paragraphe 2. Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés dans le cadre du présent accord et des services entre des pays tiers et les parties. Les dispositions de l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 8, du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décisions.

EU/MD/fr 24

ARTICLE 7

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. À l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des parties, les transporteurs aériens de l'autre partie respectent les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des services aériens ou relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.
2. À l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des parties, les passagers, les membres d'équipage et le fret des transporteurs aériens de l'autre partie, ou quiconque agissant en leur nom, respectent les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret à bord des aéronefs (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux).

EU/MD/fr 25

ARTICLE 8

Environnement concurrentiel

1. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chances de s'instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions.
2. Dans le cadre du présent accord, et sans préjudice des dispositions particulières qu'il prévoit, toute discrimination exercée en raison de la nationalité est interdite.
3. Les aides d'État qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certains produits ou services aériens sont incompatibles avec le bon fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles risquent d'affecter les échanges entre les parties dans le secteur de l'aviation.
4. Toute pratique contraire au présent article est évaluée sur la base des critères découlant de l'application des règles en matière de concurrence applicables dans l'Union européenne, en particulier celles de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et des instruments interprétatifs adoptés par les institutions de l'Union européenne.

EU/MD/fr 26

5. Si l'une des parties constate qu'il existe sur le territoire de l'autre partie, en raison notamment de l'octroi de subventions, des conditions qui fausseraient la concurrence loyale et équitable au détriment de ses transporteurs aériens, elle peut soumettre des observations à l'autre partie. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord. Des consultations débutent dans les 30 jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 30 jours à compter de la date du début des consultations constitue, pour la partie qui les a demandées, un motif de prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations du ou des transporteurs aériens concernés, conformément à l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord.

6. Les mesures visées au paragraphe 5 du présent article sont appropriées, proportionnées et limitées au strict nécessaire en ce qui concerne leur champ d'application et leur durée. Elles visent exclusivement le ou les transporteurs aériens qui bénéficient de subventions ou des conditions visées dans le présent article, et sont sans préjudice du droit de l'une ou l'autre des parties de prendre des mesures en vertu de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

7. Chaque partie peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment à l'échelon étatique, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article.

8. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties applicables aux obligations de service public sur le territoire des parties.

EU/MD/fr 27

ARTICLE 9

Activités commerciales

Conduite des affaires

1. Les parties conviennent que les obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux compromettraient les avantages que doit procurer le présent accord. Les parties conviennent donc de procéder à l'élimination efficace et réciproque des obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux des deux parties lorsque de tels obstacles risquent d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de la concurrence ou de freiner le développement de conditions de concurrence équitables.
2. Le comité mixte institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord établit un processus de coopération portant sur la conduite des affaires et sur les possibilités commerciales; il suit les progrès accomplis en vue de traiter efficacement les obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux et fait régulièrement le point de la situation, notamment, le cas échéant, en ce qui concerne l'évolution vers des modifications législatives et réglementaires. Conformément à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord, une partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour examiner toute question portant sur l'application du présent article.

EU/MD/fr 28

Représentants des transporteurs aériens

3. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie des bureaux destinés à la promotion et à la vente de services aériens et d'activités connexes, y compris le droit de vendre et de délivrer tout billet et/ou connaissance aérien, à la fois ses propres billets et/ou connaissances aériens de tout autre transporteur.

4. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer des services aériens. Ces besoins en personnel peuvent être couverts, au choix des transporteurs aériens, soit par leur propre personnel, soit en faisant appel aux services de toute autre organisation, entreprise ou transporteur aérien opérant sur le territoire de l'autre partie et autorisé(e) à fournir ces services sur le territoire de cette partie. Les deux parties facilitent et activent l'octroi des permis de travail, lorsqu'ils sont requis, pour le personnel employé dans les bureaux conformément au présent paragraphe, notamment le personnel effectuant certaines missions temporaires ne dépassant pas quatre-vingt-dix (90) jours, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

EU/MD/fr 29

Assistance en escale

5. a) Sans préjudice du point b) ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie:
- i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale ("auto-assistance") ou, à sa convenance,
 - ii) de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie garantissent l'accès au marché à ces prestataires, et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.
- b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes: l'assistance "bagages", l'assistance "opérations en piste", l'assistance "carburant et huile", l'assistance "fret et poste" en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef, les droits établis au point a), alinéas i) et ii), peuvent être soumis à des contraintes conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services est mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires.

EU/MD/fr 30

Assistance en escale pour des tiers

6. Chaque entreprise prestataire de services d'assistance en escale, qu'il s'agisse ou non d'un transporteur aérien, a le droit, sur le territoire de l'autre partie, de fournir des services d'assistance en escale à des entreprises de transport aérien exploitant leurs activités dans le même aéroport, lorsque cela est autorisé et compatible avec les dispositions législatives et réglementaires applicables.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

7. Tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de services aériens et de services connexes sur le territoire de l'autre partie, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix, ou par l'intermédiaire d'un autre transporteur aérien ou via l'internet. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles, conformément à la législation nationale des changes.

8. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir les recettes locales en monnaies librement convertibles et de les transférer à partir du territoire de l'autre partie à destination de son territoire national ainsi que, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, à destination du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change courant à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert.

EU/MD/fr 31

9. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie locale. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la législation nationale des changes.

Accords de coopération

10. Tout transporteur aérien d'une partie peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes avec:

- a) un ou plusieurs transporteurs aériens des parties; et
- b) un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers; et
- c) un ou plusieurs transporteurs de surface (terrestre ou maritime),

pour autant que:

- i) le transporteur exploitant le service soit titulaire des droits de trafic appropriés, que

EU/MD/fr 32

- ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des autorisations et droits appropriés pour les routes sous-jacentes, et que
 - iii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de codes, l'acheteur est informé lors de la vente du billet d'avion, ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.
11. a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix, par les transporteurs de surface, d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que par des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

EU/MD/fr 33

- b) De plus, et nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret des parties sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre de service aérien tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point de la République de Moldavie et de l'Union européenne ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. Ces services intermodaux de fret peuvent être offerts moyennant un tarif forfaitaire unique couvrant le transport par air et en surface, pour autant que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

EU/MD/fr 34

Location

12. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à fournir les services agréés en utilisant des aéronefs et des équipages loués à d'autres transporteurs aériens, y compris de pays tiers, à condition que tous les participants à un tel accord respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords.

- a) Aucune des parties n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu du présent accord.
- b) La location avec équipage, par un transporteur aérien de la République de Moldavie, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers, ou, par un transporteur de l'Union européenne, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers autre que ceux mentionnés à l'annexe IV du présent accord, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnelle ou répondre à des besoins temporaires. Elle est soumise à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui prend l'aéronef en location, et de l'autorité compétente de l'autre partie.

EU/MD/fr 35

Franchisage et marques

13. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre partie ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires appliquées par les parties aux accords en question, notamment celles exigeant la communication de l'identité du transporteur aérien qui assure le service.

EU/MD/fr 36

ARTICLE 10

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés pour les services aériens internationaux par les transporteurs aériens d'une partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (notamment les moteurs), les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à ou utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance qui sont a) imposées par les autorités nationales ou locales, ou l'Union européenne, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

EU/MD/fr 37

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de ces mêmes impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:
- a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, en quantités raisonnables, sur un avion en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
 - b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international;
 - c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une partie pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

EU/MD/fr 38

- d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
- e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Nonobstant toute autre disposition contraire, aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.

4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et ne soient pas transférés sans acquittement des taxes et droits de douane y afférents.

5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

EU/MD/fr 39

6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.
7. Les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire d'une partie sont exemptés d'impôts, droits de douane, taxes et autres redevances comparables qui ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies.
8. L'équipement embarqué normal, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'un transporteur aérien de l'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.
9. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation. Les dispositions du présent accord ne portent pas atteinte aux dispositions des conventions conclues entre un État membre et la République de Moldavie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune et susceptibles d'être en vigueur au moment en cause.

EU/MD/fr 40

ARTICLE 11

Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie pour l'utilisation d'infrastructures et services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien, aéroportuaires, de sûreté aérienne et des infrastructures et services connexes soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Sans préjudice de l'article 16 (Gestion du trafic aérien), paragraphe 1, ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les infrastructures et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.

EU/MD/fr 41

2. Chaque partie demande des consultations entre les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et infrastructures et/ou leurs organismes représentatifs, et veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances et les transporteurs aériens ou leurs organismes représentatifs échangent les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque partie veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

3. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 23 (Règlement des différends et arbitrage) du présent accord, aucune partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si:

- a) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie; ou que
- b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

EU/MD/fr 42

ARTICLE 12**Tarifs**

1. Les parties autorisent la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale.
2. Les parties n'imposent pas le dépôt ou la notification des tarifs.
3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités compétentes notamment sur des questions telles que le caractère injuste, déraisonnable, discriminatoire ou subventionné des tarifs.

ARTICLE 13**Fourniture de statistiques**

1. Chaque partie fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationales et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement demandées pour examiner l'exploitation des services aériens.

EU/MD/fr 43

2. Les parties coopèrent dans le cadre du comité mixte établi en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de contrôler le développement des services aériens dans le cadre du présent accord.

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 14

Sécurité aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation sur la sécurité aérienne figurant à l'annexe III, partie C, du présent accord, dans les conditions indiquées ci-après.

EU/MD/fr 44

2. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre par la République de Moldavie des dispositions législatives visées au paragraphe 1 du présent article. À cette fin, la République de Moldavie sera associée aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord.
- a) La transition progressive de la République de Moldavie vers l'application complète de la législation visée à l'annexe III, partie C, du présent accord fait l'objet d'évaluations. Les évaluations sont réalisées par l'Union européenne, en coopération avec la République de Moldavie. Lorsque la République de Moldavie a l'assurance que la législation visée à l'annexe III, partie C, du présent accord est entièrement appliquée, elle informe l'Union européenne qu'il faudrait procéder à une évaluation.
- b) Lorsque la République de Moldavie a entièrement mis en œuvre la législation visée à l'annexe III, partie C, du présent accord, le comité mixte institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord détermine le statut exact et les conditions de participation en sus du statut d'observateur visés ci-dessus de la République de Moldavie dans le cadre de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

EU/MD/fr 45

3. Les parties veillent à ce que les aéronefs d'une partie soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie soient soumis à des inspections au sol par les autorités compétentes de l'autre partie, tant à bord qu'à l'extérieur de l'aéronef, afin de s'assurer de la validité des documents des aéronefs et de leurs équipages, ainsi que de l'état apparent des aéronefs et de leurs équipements.
4. Les autorités compétentes d'une partie peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie.
5. Les autorités compétentes d'une partie prennent immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles ont des motifs raisonnables de penser:
 - a) qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas;
 - b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 3 du présent article, qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas, ou

EU/MD/fr 46

- c) que les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas, applicables aux aéronefs, aux produits et à l'exploitation des aéronefs, pourraient ne pas être maintenues en vigueur ou correctement appliquées.
6. Lorsque les autorités compétentes d'une partie décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 5 du présent article, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie, en justifiant leur décision.
7. Si des mesures prises en application du paragraphe 5 du présent article ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties ont la possibilité de saisir le comité mixte.

ARTICLE 15

Sûreté aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation de l'Union européenne sur la sûreté aérienne figurant à l'annexe III, partie D, du présent accord dans les conditions indiquées ci-après.

EU/MD/fr 47

2. La République de Moldavie peut faire l'objet d'une inspection de la Commission européenne conformément à la législation de l'Union européenne applicable en matière de sûreté visée à l'annexe III du présent accord. Les parties mettent en place le mécanisme nécessaire pour assurer l'échange d'informations sur les résultats de ces inspections de sûreté.

3. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et leurs équipages étant une condition préalable fondamentale pour l'exploitation des services aériens internationaux, chaque partie réaffirme son obligation vis-à-vis de l'autre partie d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, pour autant que les parties soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent.

EU/MD/fr 48

4. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
5. Dans leurs rapports mutuels, les parties se conforment aux normes de sûreté aérienne et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et qui sont désignées comme annexes à la convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux parties. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
6. Chaque partie veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, notamment l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, l'inspection/filtrage des bagages de soute et les contrôles de sûreté du fret et du courrier avant l'embarquement ou le chargement à bord des aéronefs, ainsi que les contrôles de sûreté des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports et le contrôle de l'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. Ces mesures sont adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces. Chaque partie convient que ses transporteurs aériens peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 5 du présent article et que l'autre partie impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie.

EU/MD/fr 49

7. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande que lui adressera l'autre partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque partie informe à l'avance l'autre partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services aériens prévus dans le présent accord. Chaque partie peut solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord pour discuter de ces mesures de sûreté.

8. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et sécurité, à cet incident ou menace d'incident.

9. Chaque partie prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé jusqu'à ce que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.

EU/MD/fr 50

10. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté aérienne, elle demande des consultations immédiates avec l'autre partie.
11. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre partie.
12. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une partie peut entreprendre une action provisoire avant l'expiration de ces quinze (15) jours.
13. Toute action prise en vertu du paragraphe 11 du présent article est suspendue dès que l'autre partie s'est totalement conformée aux dispositions du présent article.

EU/MD/fr 51

ARTICLE 16

Gestion du trafic aérien

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation figurant à l'annexe III, partie B, du présent accord dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à la République de Moldavie et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, d'optimiser les capacités de contrôle du trafic aérien, de réduire le plus possible les retards et d'accroître l'efficacité environnementale. À cette fin, la République de Moldavie est associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du ciel unique à partir de la date d'entrée en vigueur de l'accord. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

EU/MD/fr 52

3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leurs territoires:
- a) la République de Moldavie prend les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment en veillant à ce que les organismes de contrôle nationaux concernés soient indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne; et
 - b) l'Union européenne associe la République de Moldavie aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment en impliquant le plus tôt possible la République de Moldavie dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels, ou par une coopération appropriée sur le programme SESAR.

EU/MD/fr 53

ARTICLE 17

Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique de l'aviation. Les parties reconnaissent qu'il est nécessaire de prendre des mesures efficaces à l'échelon mondial, régional, national et/ou local pour réduire autant que possible les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.
2. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie E, du présent accord.
3. Les parties reconnaissent l'importance de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets de l'aviation sur l'environnement, et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs du présent accord.
4. Rien dans le présent accord ne limite le pouvoir des autorités compétentes des parties d'imposer toute mesure appropriée pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale du transport aérien, pour autant que ces mesures soient totalement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international et soient appliquées sans distinction de nationalité.

EU/MD/fr 54

ARTICLE 18**Protection des consommateurs**

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie G, du présent accord.

ARTICLE 19**Systèmes informatisés de réservation**

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie H, du présent accord.

EU/MD/fr 55

ARTICLE 20

Aspects sociaux

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie F, du présent accord.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

ARTICLE 21

Interprétation et contrôle de l'application

1. Les parties prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer l'exécution des obligations résultant du présent accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.

EU/MD/fr 56

2. Chaque partie est responsable sur son territoire de la mise en œuvre correcte du présent accord et, en particulier, des dispositions des règlements et directives relatifs au transport aérien énumérés à l'annexe III du présent accord.
3. Chaque partie fournit à l'autre partie toutes les informations et l'assistance nécessaires pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions aux dispositions du présent accord que l'autre partie mène dans le cadre des compétences prévues par le présent accord.
4. Lorsque les parties agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant un intérêt substantiel pour l'autre partie et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie, les autorités compétentes de cette autre partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.
5. Les dispositions du présent accord et les dispositions des actes énumérés à son annexe III, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes des traités de l'UE et aux actes arrêtés en application de ces traités, sont, aux fins de leur mise en œuvre et de leur application, interprétées conformément aux arrêts et décisions pertinents de la Cour de justice et de la Commission européenne.

EU/MD/fr 57

ARTICLE 22

Comité mixte

1. Il est institué un comité mixte composé de représentants des parties (ci-après dénommé "le comité mixte"), responsable de l'administration du présent accord et de sa mise en œuvre correcte. À cette fin, il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord.
2. Les décisions du comité mixte sont prises par consensus et sont contraignantes pour les parties. Elles sont appliquées par celles-ci conformément à leurs propres règles.
3. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.
4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion.

EU/MD/fr 58

5. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties.
6. Aux fins de la mise en œuvre correcte du présent accord, les parties procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.
7. Si l'une des parties considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre partie, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.
8. Sans préjudice du paragraphe 2 du présent article, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question dont il a été saisi, les parties peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

EU/MD/fr 59

9. Conformément à l'article 6 (Investissement) du présent accord, le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties.
10. Conformément à l'article 14 (Sécurité aérienne) du présent accord, le comité mixte contrôle le processus de retrait du registre des aéronefs immatriculés à la date de la signature en République de Moldavie qui ne respectent pas les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention. Le comité mixte contrôle également le processus de suppression progressive, pendant la phase de transition décrite à l'annexe II du présent accord, des aéronefs immatriculés en République de Moldavie à la date de signature du présent accord et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de la République de Moldavie sans détenir de certificat de type délivré conformément à la législation applicable de l'UE indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, en vue de parvenir à un accord sur une réduction progressive du nombre d'aéronefs visés au point 7 de l'annexe II du présent accord.
11. Le comité mixte développe également la coopération:
- a) en examinant les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens relevant du présent accord;

EU/MD/fr 60

- b) en examinant et, autant que possible, en résolvant de manière efficace les problèmes liés à la conduite des affaires et susceptibles, notamment, d'entraver l'accès au marché et le fonctionnement harmonieux des services relevant du présent accord, de manière à assurer des conditions de concurrence équitables, à garantir la convergence des réglementations et à réduire au minimum la charge de travail réglementaire des opérateurs commerciaux;
- c) en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs ou réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires), d'environnement concurrentiel et de protection des consommateurs;
- d) en examinant régulièrement les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes;
- e) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier;
- f) en adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement du présent accord;
- g) en prenant en considération et en développant l'assistance technique dans les domaines concernés par le présent accord; et
- h) en favorisant la coopération dans les enceintes internationales appropriées.

EU/MD/fr 61

ARTICLE 23

Règlement des différends et arbitrage

1. Si un différend survient entre les parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent accord, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par des consultations officielles au sein du comité mixte conformément à l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 5, du présent accord.
2. Si un différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'a pas pu être réglé conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, chaque partie peut le soumettre à un tribunal arbitral composé de trois arbitres conformément à la procédure énoncée ci-après:
 - a) chacune des parties désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis que l'autre partie lui aura adressé par la voie diplomatique pour demander l'arbitrage du tribunal arbitral; le tiers arbitre doit être désigné par les deux autres arbitres dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas;

EU/MD/fr 62

- b) le tiers arbitre désigné en vertu du point a) doit être ressortissant d'un État tiers et agit en tant que président du tribunal arbitral;
- c) le tribunal arbitral fixe son règlement intérieur; et
- d) sous réserve de la décision définitive du tribunal arbitral, les parties supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.

3. À la demande d'une partie, le tribunal arbitral peut demander à l'autre partie d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.

4. Les parties se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal arbitral.

5. Si l'une des parties ne se conforme pas à une décision du tribunal arbitral prise en vertu du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite décision, l'autre partie peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la partie en défaut.

EU/MD/fr 63

ARTICLE 24

Mesures de sauvegarde

1. Les parties prennent les mesures générales ou spécifiques nécessaires à l'exécution des obligations prévues par le présent accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par le présent accord soient atteints.
2. Si une partie considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées. Les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.
3. Lorsqu'une partie envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise sans délai l'autre partie par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.
4. Les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.

EU/MD/fr 64

5. Sans préjudice de l'article 3 (Autorisation), point d), de l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), paragraphe 1, point d), et des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord, la partie concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3 du présent article, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.
6. La partie concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.
7. Toute action prise en vertu du présent article est suspendue dès la mise en conformité de la partie en défaut avec les dispositions du présent accord.

EU/MD/fr 65

ARTICLE 25

Relations avec d'autres accords

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur les dispositions pertinentes des accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus entre la République de Moldavie et les États membres. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres et leurs ressortissants.
2. À la demande de l'une d'elles, les parties se consultent au sein du comité mixte sur l'opportunité d'une adhésion de la République de Moldavie à l'accord EACE.
3. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'OACI ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer s'il y a lieu de réviser le présent accord à la lumière de cette situation.

EU/MD/fr 66

ARTICLE 26

Amendements

1. Si une partie désire un amendement des dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte.
2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent accord.
3. Les amendements au présent accord prennent effet après l'accomplissement des procédures internes respectives de chaque partie.
4. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie d'adopter unilatéralement de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord, dans le respect du principe de non-discrimination et des dispositions du présent accord.

EU/MD/fr 67

5. Lorsque l'une des parties envisage d'adopter de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord, elle en informe l'autre partie dans la mesure du nécessaire et du possible. À la demande d'une partie, un échange de vues peut avoir lieu au sein du comité mixte.
6. Chaque partie informe régulièrement et dans les meilleurs délais l'autre partie de l'adoption de nouvelles lois ou des modifications apportées à sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord. À la demande de l'une ou l'autre des parties, un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord a lieu, dans un délai de soixante (60) jours, au sein du comité mixte.
7. À la suite de l'échange de vues visé au paragraphe 6 du présent article, le comité mixte:
- a) adopte une décision portant révision de l'annexe III du présent accord afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications intervenues dans la législation concernée;
 - b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée sont réputées conformes au présent accord; ou
 - c) recommande toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

EU/MD/fr 68

ARTICLE 27**Dénonciation**

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord mutuel entre les parties avant l'expiration de ce délai.

ARTICLE 28**Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale
et du Secrétariat des Nations unies**

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur.

EU/MD/fr 69

ARTICLE 29

Application provisoire et entrée en vigueur

1. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange, la République de Moldavie remet au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et à ses États membres, tandis que le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet à la République de Moldavie la note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres contient des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

EU/MD/fr 70

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord, conformément à leurs procédures internes et/ou leur législation nationale, selon le cas, à compter de sa signature.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

Fait à Bruxelles, le 26 juin 2012 en deux exemplaires dans chacune des langues officielles des parties, chacun de ces textes faisant également foi.

EU/MD/fr 71

ANNEXE I

SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES

1. Chaque partie accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie le droit de fournir des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous:
 - a) pour les transporteurs aériens de l'Union européenne: tout point dans l'Union européenne – points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage¹, des pays de l'EACE² ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point en République de Moldavie – points au-delà;
 - b) pour les transporteurs aériens de la République de Moldavie: tout point en République de Moldavie – points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point dans l'Union européenne.

¹ Les "partenaires de la politique européenne de voisinage" sont ici l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, les territoires palestiniens occupés, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine; en excluant donc la République de Moldavie.

² Les "pays de l'EACE" sont les pays qui sont parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen, c'est-à-dire, à la date de la signature de l'accord: les États membres de l'Union européenne, la République d'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et le Kosovo, selon le statut défini par la résolution 1244 du Conseil de sécurité de l'ONU.

2. Les services exploités conformément au point 1 de la présente annexe débutent ou se terminent sur le territoire de la République de Moldavie en ce qui concerne les transporteurs aériens de la République de Moldavie, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.
3. Les transporteurs aériens des deux parties peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance:
 - a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
 - b) combiner des numéros de vols différents pour une même exploitation d'aéronef;
 - c) desservir des points intermédiaires et des points au-delà, comme spécifié au point 1 de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre;
 - d) omettre des escales en un ou en plusieurs points;
 - e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point;
 - f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;
 - g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie; et

EU/MD/Annexe I/fr 2

- h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci.
4. Chaque partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens de l'autre partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement, de protection de la santé ou en application de l'article 8 (Environnement concurrentiel) du présent accord.
5. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent desservir, notamment dans le cadre d'accords de partage de codes, tout point situé dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'ils n'exercent pas de droits de cinquième liberté.
6. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues au point 2 de l'annexe II du présent accord et à l'extension des droits qui y est prévue.
-

EU/MD/Annexe I/fr 3

ANNEXE II

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. La mise en œuvre et l'application par la République de Moldavie de toutes les dispositions de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III du présent accord, à l'exception de la législation relative à la sûreté figurant à la partie D de l'annexe III du présent accord, font l'objet d'une évaluation à la charge de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de l'accord.
2. Nonobstant les dispositions de l'annexe I du présent accord, les services agréés et les routes spécifiées dans le présent accord ne comprennent pas, jusqu'à l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe II, l'exercice des droits de cinquième liberté autres que ceux déjà octroyés par des accords bilatéraux entre la République de Moldavie et les Etats membres de l'Union européenne, y compris pour les transporteurs aériens de la République de Moldavie, entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne.

EU/MD/Annexe II/fr 1

Lors de l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe II, les transporteurs aériens des deux parties sont autorisés à exercer les droits de cinquième liberté, y compris pour les transporteurs aériens de la République de Moldavie, entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne.

3. La mise en œuvre par la République de Moldavie de la législation relative à la sûreté aérienne fait l'objet d'une évaluation à la charge de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard dans un délai de trois ans après l'entrée en vigueur du présent accord. Dans l'intervalle, la République de Moldavie applique le doc. 30 de la CEAC.
4. À la fin de la période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté prévue à l'annexe III, partie D, du présent accord est mise à la disposition de l'autorité compétente de la République de Moldavie, sous réserve d'un accord sur l'échange d'informations sensibles en matière de sûreté, et notamment d'informations classifiées de l'UE.
5. La transition progressive de la République de Moldavie vers l'application complète de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III du présent accord peut faire l'objet d'évaluations régulières. Les évaluations sont réalisées par la Commission européenne en coopération avec la République de Moldavie.

EU/MD/Annexe II/fr 2

6. À partir de la date de la décision visée au point 1 de la présente annexe, la République de Moldavie appliquera, en matière d'octroi de licences d'exploitation, des règles substantiellement équivalentes à celles figurant au chapitre II du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dès que le comité mixte a confirmé que la République de Moldavie applique pleinement ces règles relatives à l'octroi des licences d'exploitation, les autorités compétentes de l'Union européenne appliquent les dispositions de l'article 4 (Reconnaissance mutuelle des déclarations réglementaires relatives à l'aptitude, à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens) du présent accord concernant la reconnaissance mutuelle des déclarations d'aptitude et/ou de citoyenneté faites par les autorités compétentes de la République de Moldavie.
7. Sans préjudice d'une décision prise dans le cadre du comité mixte ou de l'article 24 (Mesures de sauvegarde), la navigabilité des aéronefs immatriculés au registre de la République de Moldavie à la date de signature et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de la République de Moldavie sans détenir de certificat de type délivré conformément à la législation applicable de l'UE mentionnée à l'annexe III, partie C, du présent accord peut être gérée sous la responsabilité des autorités compétentes de la République de Moldavie conformément aux exigences nationales applicables de celle-ci jusqu'à la date suivante:
 - a) le 1^{er} janvier 2017 pour certains avions affectés au seul transport de fret;

- b) le 31 décembre 2022 pour certains hélicoptères affectés à des opérations telles que la recherche et le sauvetage, le travail aérien, l'entraînement, les vols d'assistance, l'aviation agricole et les vols humanitaires conformément aux certificats d'exploitation des transporteurs concernés,

à condition que lesdits aéronefs répondent aux normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention. Ces aéronefs ne bénéficient d'aucun droit accordé au titre du présent accord et ne sont pas exploités sur des routes aériennes à destination, en provenance ou au sein de l'Union européenne.

Au cours de la phase de transition précitée, le nombre d'aéronefs figurant dans le registre de la République de Moldavie sans détenir de certificat de type délivré conformément à la législation applicable de l'UE ne dépasse pas 53 jusqu'au 1^{er} janvier 2017, ne dépasse pas 36 à partir de cette date et est ramené progressivement à zéro pour le 31 décembre 2022 au plus tard.

EU/MD/Annexe II/fr 4

ANNEXE III

(faisant l'objet d'une mise à jour régulière)

RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE

Les "dispositions applicables" des actes suivants s'appliquent conformément au présent accord, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe II du présent accord (Dispositions transitoires). Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées à la suite de l'acte concerné:

A. Accès au marché et questions connexes

N° 95/93

Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté
modifié par:

- règlement (CE) n° 894/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 mai 2002 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté

EU/MD/Annexe III/fr 1

- règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté
- règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté
- règlement (CE) n° 545/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12, article 14 et article 14 *bis*, paragraphe 2

Aux fins de l'application de l'article 12, paragraphe 2, "la Commission" doit se lire "le comité mixte".

EU/MD/Annexe III/fr 2

N° 96/67

Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 25 et annexe

Aux fins de l'application de l'article 10, "États membres" doit se lire "États membres de l'Union européenne".

Aux fins de l'application de l'article 20, paragraphe 2, "la Commission" doit se lire "le comité mixte".

N° 785/2004

Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 8 et article 10, paragraphe 2

EU/MD/Annexe III/fr 3

N° 2009/12

Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12

B. Gestion du trafic aérien

N° 549/2004

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4, article 6 et articles 9 à 14

EU/MD/Annexe III/fr 4

N° 550/2004

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 19 et annexes I et II

N° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11

N° 552/2004

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12 et annexes I à V

EU/MD/Annexe III/fr 5

N° 2150/2005

Règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien

N° 730/2006

Règlement (CE) n° 730/2006 de la Commission du 11 mai 2006 sur la classification de l'espace aérien et l'accès aux vols effectués selon les règles de vol à vue au-dessus du niveau de vol 195

N° 1794/2006

Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

N° 1033/2006

Règlement (CE) n° 1033/2006 de la Commission du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen

EU/MD/Annexe III/fr 6

N° 1032/2006

Règlement (CE) n° 1032/2006 de la Commission du 6 juillet 2006 établissant les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol aux fins de notification, de coordination et de transfert de vols entre unités de contrôle de la circulation aérienne

N° 219/2007

Règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)

Dispositions applicables: article 1^{er}, paragraphes 1 et 2 et paragraphes 5 à 7, articles 2 et 3, article 4, paragraphe 1, et annexe

N° 633/2007

Règlement (CE) n° 633/2007 de la Commission du 7 juin 2007 établissant les exigences relatives à l'application d'un protocole de transfert de messages de vol utilisé aux fins de la notification, de la coordination et du transfert des vols entre les unités de contrôle de la circulation aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 7, article 8, deuxième et troisième phrases, et annexes I à IV

EU/MD/Annexe III/fr 7

N° 1265/2007

Règlement (CE) n° 1265/2007 de la Commission du 26 octobre 2007 établissant des exigences relatives à l'espacement entre canaux de communication vocale air-sol pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9, annexes I à IV

N° 482/2008

Règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5, annexes I à II

EU/MD/Annexe III/fr 8

N° 1361/2008

Règlement (CE) n° 1361/2008 du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 219/2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5 (à l'exception de l'article 1^{er}, paragraphe 6) et annexe (à l'exception des points 11 et 12)

N° 29/2009

Règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15 et annexes I à VII

EU/MD/Annexe III/fr 9

N° 30/2009

Règlement (CE) n° 30/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1032/2006 en ce qui concerne les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol prenant en charge des services de liaison de données

Dispositions applicables: articles 1 et 2 et annexe

N° 262/2009

Règlement (CE) n° 262/2009 de la Commission du 30 mars 2009 définissant les exigences relatives à l'attribution et l'utilisation coordonnées des codes d'interrogateur mode S pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 13 et annexes I à III

N° 1070/2009

Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5, à l'exception de l'article 1^{er}, paragraphe 4

EU/MD/Annexe III/fr 10

N° 1108/2009

Règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

N° 73/2010

Règlement (CE) n° 73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen

N° 255/2010

Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien

N° 691/2010

Règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne

EU/MD/Annexe III/fr 11

N° 929/2010

Règlement (UE) de la Commission n° 929/2010 du 18 octobre 2010 modifiant le règlement (CE) n° 1033/2006 en ce qui concerne les dispositions relatives à l'OACI visées à l'article 3, paragraphe 1

N° 1191/2010

Règlement (UE) de la Commission n° 1191/2010 du 16 décembre 2010 modifiant le règlement (CE) n° 1794/2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

Décision de la Commission du 21 février 2011 fixant les objectifs de performance de l'Union européenne et les seuils d'alerte pour la fourniture de services de navigation aérienne pour les années 2012 à 2014 (2011/121/EU)

N° 176/2011

Règlement (UE) de la Commission n° 176/2011 du 24 février 2011 concernant les informations à fournir préalablement à la création ou à la modification d'un bloc d'espace aérien fonctionnel

EU/MD/Annexe III/fr 12

N° 283/2011

Règlement (UE) de la Commission n° 283/2011 du 22 mars 2011 modifiant le règlement (CE) n° 633/2007 en ce qui concerne les dispositions transitoires visées à l'article 7

Décision de la Commission du 20 mai 2011 relative à l'octroi de dérogations en vertu de l'article 14 du règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen

N° 677/2011

Règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010

Décision C(2011) 4130 final de la Commission du 7 juillet 2011 portant nomination du gestionnaire de réseau chargé des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien pour le ciel unique européen

N° 805/2011

Règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

EU/MD/Annexe III/fr 13

N° 1034/2011

Règlement d'exécution (UE) n° 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010

N° 1035/2011

Règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010

C. Sécurité aérienne

N° 3922/91

Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile

modifié par:

- règlement (CE) n° 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil

EU/MD/Annexe III/fr 14

- règlement (CE) n° 1069/1999 de la Commission du 25 mai 1999 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil
- règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile
- règlement (CE) n° 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile
- règlement (CE) n° 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile
- règlement (CE) n° 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion

EU/MD/Annexe III/fr 15

- règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10, articles 12 et 13, à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2 (deuxième phrase), et annexes I à III

Aux fins de l'application de l'article 12, "États membres" doit se lire "États membres de l'Union européenne".

N° 216/2008

Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

EU/MD/Annexe III/fr 16

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 68, à l'exception de l'article 65, article 69, paragraphe 1, deuxième alinéa, article 69, paragraphe 4, et annexes I à VI

modifié par:

règlement (CE) n° 690/2009 de la Commission du 30 juillet 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 3, à l'exception de l'article 8 *bis*, paragraphe 5, de l'article 8 *ter*, paragraphe 6, et de l'article 8 *quater*, paragraphe 10, insérés par l'article 1^{er}, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 1108/2009, et annexe

EU/MD/Annexe III/fr 17

N° 996/2010

Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE

N° 2003/42

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11 et annexes I et II

N° 1321/2007

Règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission du 12 novembre 2007 fixant les modalités d'application pour l'enregistrement, dans un répertoire central, d'informations relatives aux événements de l'aviation civile échangées conformément à la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4

EU/MD/Annexe III/fr 18

N° 1330/2007

Règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission du 24 septembre 2007 fixant les modalités d'application pour la diffusion, auprès des parties intéressées, des événements de l'aviation civile visés à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10, annexes I à II

N° 1702/2003

Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

modifié par:

- règlement (CE) n° 381/2005 de la Commission du 7 mars 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

EU/MD/Annexe III/fr 19

- le règlement (CE) n° 706/2006 de la Commission du 8 mai 2006 portant modification du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant la période pendant laquelle les États membres peuvent délivrer des agréments pour une durée limitée,
- règlement (CE) n° 335/2007 de la Commission du 28 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 en ce qui concerne les règles d'application pour la certification environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés
- règlement (CE) n° 375/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et des produits, des pièces et des équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production
- règlement (CE) n° 287/2008 de la Commission du 28 mars 2008 concernant la prolongation de la durée de validité visée à l'article 2 quater, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1702/2003
- règlement (CE) n° 1057/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant l'appendice II de l'annexe du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant le certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15a de l'AESA)

EU/MD/Annexe III/fr 20

- règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

Remarque: rectifié par le rectificatif au règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 58 du 9.3.2010, p. 23)

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4 et annexe. Les périodes transitoires prévues dans ce règlement sont définies par le comité mixte.

N° 2042/2003

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

EU/MD/Annexe III/fr 21

modifié par:

- règlement (CE) n° 707/2006 de la Commission du 8 mai 2006 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 en ce qui concerne les agréments émis pour une durée limitée et les annexes I et III,
- règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches
- règlement (CE) n° 1056/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches
- règlement (CE) n° 127/2010 de la Commission modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6, annexes I à IV

EU/MD/Annexe III/fr 22

N° 104/2004

Règlement (CE) n° 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 7 et annexe

N° 593/2007

Règlement (CE) n° 593/2007 de la Commission du 31 mai 2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne

modifié par:

règlement (CE) n° 1356/2008 de la Commission du 23 décembre 2008 portant modification du règlement (CE) n° 593/2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12, article 14, paragraphe 2, et annexe

EU/MD/Annexe III/fr 23

N° 736/2006

Règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission du 16 mai 2006 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 18

N° 768/2006

Règlement (CE) n° 768/2006 de la Commission du 19 mai 2006 mettant en œuvre la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la collecte et l'échange d'informations relatives à la sécurité des aéronefs empruntant les aéroports communautaires et à la gestion du système d'information

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5

N° 2111/2005

Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE

EU/MD/Annexe III/fr 24

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 13 et annexe

Règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission du 22 mars 2006 portant sur les règles de mise en œuvre pour la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6 et annexes A à C

Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil, et modifications ultérieures

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 3 et annexes A et B

EU/MD/Annexe III/fr 25

D. Sûreté aérienne

Règlement-cadre

N° 300/2008

Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 18, article 21 et annexe

Règlement complémentaire

N° 272/2009

Règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil

EU/MD/Annexe III/fr 26

modifié par:

- Règlement (UE) n° 720/2011 de la Commission du 22 juillet 2011 modifiant le règlement (CE) n° 272/2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile en ce qui concerne l'instauration progressive de l'inspection/filtrage des liquides, aérosols et gels dans les aéroports de l'Union européenne

N° 1254/2009

Règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté

N° 18/2010

Règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les spécifications des programmes nationaux de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

EU/MD/Annexe III/fr 27

Règlement d'application

N° 72/2010

Règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 établissant les procédures pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté aérienne

N° 185/2010

Règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

modifié par:

- règlement (UE) n° 357/2010 de la Commission du 23 avril 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile
- règlement (UE) n° 358/2010 de la Commission du 23 avril 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

EU/MD/Annexe III/fr 28

- règlement (UE) n° 573/2010 de la Commission du 30 juin 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile
- règlement (UE) n° 983/2010 de la Commission du 3 novembre 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 du 3 novembre 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile
- règlement (UE) n° 334/2011 de la Commission du 7 avril 2011 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

Décision 2010/774/UE de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations mentionnées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 (mesures de sûreté aérienne - besoin d'en connaître)

EU/MD/Annexe III/fr 29

modifiée par:

- décision 2010/2604/EU de la Commission du 23 avril 2010 modifiant la décision 2010/774/UE de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations mentionnées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 (protection des approvisionnements en LAG et sacs à témoin d'intégrité)
- décision 2010/3572/EU de la Commission du 30 juin 2010 modifiant la décision 2010/774/UE de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations mentionnées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 (chiens détecteurs d'explosifs)
- décision 2010/9139/EU de la Commission du 20 décembre 2010 modifiant la décision 2010/774/UE de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations mentionnées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 (détection de masses métalliques pour le fret)

EU/MD/Annexe III/fr 30

E. Environnement

N° 2006/93

Directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6 et annexes I et II

N° 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

modifiée ou adaptée par les actes d'adhésion de 2003 et 2005

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15 et annexes I et II

EU/MD/Annexe III/fr 31

N° 2002/49

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 - Déclaration de la Commission au sein du comité de conciliation concernant la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 16, annexes I à VI

F. Aspects sociaux

N° 2000/79

Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

Dispositions applicables: articles 2 et 3 et annexe

EU/MD/Annexe III/fr 32

N° 2003/88

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 19, articles 21 à 24 et articles 26 à 29

G. Protection des consommateurs

N° 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10

EU/MD/Annexe III/fr 33

N° 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 34

N° 2027/97

Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, modifié par:

- règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 8

EU/MD/Annexe III/fr 34

N° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 17

N° 1107/2006

Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 17 et annexes I et II

EU/MD/Annexe III/fr 35

H. Autre législation

N° 80/2009

Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 18 et annexes I et II

EU/MD/Annexe III/fr 36

ANNEXE IV

Liste des États visés aux articles 3 et 4 et à l'annexe I

1. La République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 2. La Principauté de Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 3. Le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 4. La Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).
-

EU/MD/Annexe IV/fr 1