



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 27.1.2012
KOM(2012) 20 endelig

2012/0006 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om indgåelse af aftalen om et fælles luftfartsområde mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Republikken Moldova på den anden side

BEGRUNDELSE

1. Baggrund for forslaget

- Forslagets begrundelse og formål
- Aftale om et fælles luftfartsområde mellem Republikken Moldova og Den Europæiske Union og dens medlemsstater

Aftalen om et fælles luftfartsområde mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Republikken Moldova på den anden side er forhandlet af Kommissionen i medfør af et mandat udstedt af Rådet i juni 2011. Luftfartstjenester mellem EU og Republikken Moldova drives i øjeblikket på grundlag af bilaterale aftaler mellem de enkelte medlemsstater og Republikken Moldova. Det indgår som led i EU's eksterne luftfartspolitik at føre forhandlinger om omfattende aftaler om luftfartstjenester med nabolande i de tilfælde, hvor det er konstateret, at sådanne aftaler er forbundet med merværdi og økonomiske fordele. Aftalen tager sigte på:

- at opnå en gradvis markedsåbning i form af adgang til ruter og kapacitet på et gensidigt grundlag
- at fremme reguleringssamarbejde og harmonisering af bestemmelser og fremgangsmåder baseret på EU's lovgivning på luftfartsområdet
- at fremme luftfartstjenester baseret på konkurrence mellem luftfartsselskaber med mindst mulig indgriben og regulering fra det offentliges side
- at tilvejebringe ikke-forskelsbehandling og lige vilkår for de økonomiske operatører.

• **Generel baggrund**

I forhandlingsdirektiverne fastlægges det generelle formål med forhandlingerne om en omfattende lufttransportaftale med sigte på gradvis og gensidigt at åbne markedsadgang og sikre forskriftsmæssig konvergens og effektiv gennemførelse af EU's standarder.

I overensstemmelse med forhandlingsdirektiverne paraferede de to parter et udkast til aftale med Republikken Moldova den 26. oktober 2011.

• **Gældende bestemmelser på området**

Aftalens bestemmelser har forrang frem for de relevante bestemmelser i de nuværende bilaterale luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og Republikken Moldova. Bestående trafikrettigheder, der stammer fra sådanne bilaterale aftaler og ikke er omfattet af denne aftale, kan dog fortsat udøves, forudsat at det sker uden forskelsbehandling mellem medlemsstaterne eller disses statsborgere.

• **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Indgåelsen af en omfattende lufttransportaftale med Republikken Moldova er et vigtigt element i udviklingen af EU's eksterne luftfartspolitik, og navnlig et fælles europæisk luftfartsområde, således som den er beskrevet i Kommissionens meddelelse

KOM(2005) 79 endelig, "En dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande".

2. Resultater af konsekvensanalyser og høringer af interesseparter

I overensstemmelse med artikel 218, stk. 4, i TEUF har Kommissionen ført forhandlingerne i samråd med et særligt udvalg.

Desuden har den under hele forløbet hørt interesserede parter.

• Høring af interesseparter

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Kommissionen har hørt interesserede parter, navnlig via det rådgivende forum, der omfatter repræsentanter for luftfartsselskaber, lufthavne og arbejdsmarkedsorganisationer.

Sammendrag af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Der er taget behørigt hensyn til alle bemærkninger fra interessegrupperne ved udarbejdelsen af Unionens forhandlingsposition.

• Inddragelse og udnyttelse af ekspertise

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

• Konsekvensvurdering

Aftalen sikrer en gradvis åbning af markedet for luftfart mellem EU og Republikken Moldova. I en konsulentrapport udarbejdet for Kommissionen i 2011 blev den økonomiske fordel ved en sådan aftale anslået til ca. 17 mio. EUR om året (hovedsagelig på grund af de lavere flybilletpriser, den øgede lufttrafik og de økonomiske aktiviteter i forbindelse hermed). Analysen viste også, at flybilletpriserne på de populære ruter sandsynligvis vil falde betydeligt som følge af den forøgede konkurrence. Aftalen vil ligeledes bidrage til at løse eventuelle problemer for EU-luftfartsselskaber i henseende til at drive forretning.

Rapporten er stillet til rådighed for medlemsstater og interesseparter via CIRCA-databasen.

Med aftalen oprettes et fælles udvalg, som vil være ansvarligt for at følge gennemførelsen af aftalen og dens virkninger.

3. Forslagets juridiske indhold

• Resumé af den foreslåede foranstaltning

Aftalen består af en hoveddel med de væsentligste principper og to bilag: Bilag I vedrørende ruteplaner, trafikrettigheder og operationel fleksibilitet og bilag II vedrørende bilaterale luftfartsaftaler.

• Retsgrundlag

Artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 6, litra a), og stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- **Nærhedsprincippet**

Nærhedsprincippet finder anvendelse, idet forslaget ikke hører under Unionens enekompetence.

Målene for dette forslag kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

Bestemmelserne i aftalen har forrang frem for de relevante bestemmelser i de nuværende ordninger, som de enkelte medlemsstater har etableret. Med aftalen indføres på samme tid lige og ensartede vilkår for markedsadgang for alle EU-luftfartsselskaber, og der etableres nye ordninger for et reguleringssamarbejde og konvergens mellem Den Europæiske Union og Republikken Moldova inden for områder, der er væsentlige for sikker og effektiv drift af luftfartstjenester. Disse ordninger kan kun realiseres på EU-niveau, da de omfatter en række områder, hvor Unionen har enekompetence.

En indsats på EU-plan vil af nedenstående grund(e) være et mere effektivt redskab til at nå målene med forslaget:

Aftalen giver mulighed for at anvende dens bestemmelser på alle 27 medlemsstater samtidigt, således at de samme regler anvendes uden forskelsbehandling og til fordel for alle Unionens luftfartsselskaber uanset deres nationale tilhørsforhold. Luftfartsselskaberne kan fremover operere frit fra enhver destination i EU til enhver destination i Republikken Moldova, hvilket ikke er tilfældet på nuværende tidspunkt.

Når alle begrænsninger for markedsadgang fjernes mellem EU og Republikken Moldova, vil det ikke kun tiltrække nye aktører til markedet og skabe muligheder for at betjene lufthavne med uudnyttet kapacitet, men også lette konsolideringen blandt EU-luftfartsselskaber.

Aftalen sikrer alle EU-luftfartsselskaber adgang til kommercielle muligheder, f.eks. muligheden for frit at fastsætte priser. En af mandatets øvrige målsætninger er at skabe ensartede vilkår mellem alle EU's og Moldovas luftfartsselskaber, og det kræver et stærkt reguleringssamarbejde, som kun kan finde sted på EU-plan. Endelig var et af de overordnede mål i mandatet at skabe de rette rammer for at tage fat om og løse løbende hindringer for "forretningsvirksomhed", som EU-luftfartsselskaberne i Republikken Moldova står over for. Unionen vil have større vægt i bestræbelserne på at løse disse problemer, end hvad der er muligt på nationalt niveau.

Derfor opfylder forslaget nærhedsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er af følgende årsager i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

Der nedsættes et fælles udvalg til at drøfte spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen af aftalen. Det Fælles Udvalg skal overvåge sikkerhedsaspekter i

relation til aftalen, fremme drøftelser på ekspertniveau af nye lovgivnings- og reguleringstiltag eller -forberedelser og overvejelse af potentielle områder, hvor aftalen kan udbygges. Det Fælles Udvalg vil være sammensat af repræsentanter for Kommissionen og medlemsstaterne.

Endelig vil medlemsstaterne fortsat varetage de administrative opgaver, de traditionelt udøver i forbindelse med international lufttransport, men efter fælles regler, der anvendes ensartet.

- **Valg af instrumenter**

Foreslåede instrumenter: international aftale

Andre midler ville af følgende grund(e) ikke være hensigtsmæssige.

Luftfartsforbindelser med tredjelande kan kun effektueres ved hjælp af internationale aftaler.

4. Virkning for budgettet

Forslaget får ingen konsekvenser for Den Europæiske Unions budget.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om indgåelse af aftalen om et fælles luftfartsområde mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Republikken Moldova på den anden side

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 6, litra a), og artikel 218, stk. 8,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

under henvisning til godkendelse fra Europa-Parlamentet, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen har på Unionens og medlemsstaternes vegne ført forhandlinger om en aftale om et fælles luftfartsområde med Republikken Moldova (i det følgende benævnt "aftalen").
- (2) I overensstemmelse med Rådets afgørelse 2011/xxx af (...) blev aftalen undertegnet den (...).
- (3) Det er nødvendigt at fastlægge passende bestemmelser for koordinationen mellem og repræsentationen af Unionen og medlemsstaterne i Det Fælles Udvalg, der nedsættes ved artikel 22 i aftalen.
- (4) Aftalen bør godkendes på Den Europæiske Unions vegne —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1 Konklusion

1. Aftalen om et fælles luftfartsområde mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Republikken Moldova på den anden side indgås herved på Unionens vegne.

Aftalens tekst er vedlagt som bilag til denne afgørelse.

2. Formanden for Rådet udpeger den person, som på Den Europæiske Unions vegne er beføjet til at foretage de notifikationer, der er omhandlet i aftalens artikel 29, med henblik på at udtrykke Den Europæiske Unions samtykke i at blive bundet af aftalen.

Artikel 2

Ikrafttræden

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen. Afgørelsen offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne

Formanden

[...]

BILAG

AFTALE OM ET FÆLLES LUFTFARTSOMRÅDE
MELLEM DEN EUROPÆISKE UNION OG DENS MEDLEMSSTATER
OG REPUBLIKKEN MOLDOVA

KONGERIGET BELGIEN,
REPubLIKKEN BULGARIEN,
DEN TJEKKISKE REPUBLIK,
KONGERIGET DANMARK,
FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,
REPubLIKKEN ESTLAND,
IRLAND,
DEN HELLENSKE REPUBLIK,
KONGERIGET SPANIEN,
DEN FRANSKE REPUBLIK,
DEN ITALIENSKE REPUBLIK,
REPubLIKKEN CYPERN,
REPubLIKKEN LETLAND,
REPubLIKKEN LITAUEN,
STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,
REPubLIKKEN UNGARN,
MALTA,
KONGERIGET NEDERLANDENE,
REPubLIKKEN ØSTRIG,
REPubLIKKEN POLEN,
DEN PORTUGISISKE REPUBLIK,
RUMÆNIEN,
REPubLIKKEN SLOVENIEN,
DEN SLOVAKISKE REPUBLIK,
REPubLIKKEN FINLAND,

KONGERIGET SVERIGE,

DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLAND,

der er parter i traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (i det følgende samlet benævnt "EU-traktaterne") og medlemsstater af Den Europæiske Union (i det følgende benævnt "medlemsstaterne"), og

DEN EUROPÆISKE UNION

på den ene side, og

REPUBLIKKEN MOLDOVA,

på den anden side,

SOM NOTERER SIG, at der den 28. november 1994 i Bruxelles blev undertegnet en partnerskabs- og samarbejdsaftale mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Republikken Moldova på den anden side,

SOM ØNSKER at oprette et fælles luftfartsområde på grundlag af målet om åbning af adgang til parternes markeder med lige konkurrencevilkår og overholdelse af de samme regler — herunder om flyvesikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse, lufttrafikstyring, arbejdsmarkedsforhold og miljø,

SOM ØNSKER at lette udbygningen af mulighederne inden for lufttransport, herunder ved at udvikle lufttransportnet, som imødekommer passagerers og befragteres ønske om gode lufttransporttydelser,

SOM ANERKENDER betydningen af lufttransport i forbindelse med fremme af handel, turisme og investeringer,

SOM NOTERER SIG konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944,

SOM ER ENIGE OM, at reglerne for det fælles luftfartsområde skal bygge på Den Europæiske Unions relevante lovgivning som fastsat i bilag III til denne aftale,

SOM ERKENDER, at fuld overholdelse af reglerne for det fælles luftfartsområde giver parterne ret til at udnytte samtlige fordele herved, herunder markedsadgang og størst mulige fordele for begge parter forbrugere, erhvervsliv og arbejdskraft,

SOM ERKENDER, at oprettelsen af det fælles luftfartsområde og gennemførelsen af reglerne for dette ikke kan virkeliggøres uden de nødvendige overgangsordninger,

SOM ERKENDER betydningen af passende bistand i denne sammenhæng,

SOM ØNSKER at gøre det muligt for luftfartsselskaberne at tilbyde rejsende og befragtere konkurrencedygtige priser og ydelser på åbne markeder,

SOM ØNSKER, at udbyttet af en liberaliseret aftale skal komme alle aktører i lufttransportsektoren, herunder luftfartsselskabernes medarbejdere, til gode,

SOM ØNSKER at sikre den højeste grad af flyvesikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse i international lufttransport og bekræfter deres alvorlige bekymring over handlinger og trusler imod luftfartøjers sikkerhed, som bringer personer og ejendom i fare, påvirker driften af luftfartøjer i ugunstig retning samt underminerer de rejsendes tillid til den civile luftfarts sikkerhed,

SOM ØNSKER at sikre lige konkurrencevilkår for luftfartsselskaberne og dermed rimelige og lige muligheder for, at deres luftfartsselskaber kan drive de aftalte luftfartsforbindelser,

SOM ANERKENDER, at støtte kan hæmme konkurrencen mellem luftfartsselskaber og hindre opfyldelsen af denne aftales hovedmål,

SOM BEKRÆFTER vigtigheden af at beskytte miljøet under tilrettelæggelsen og indførelsen af en international luftfartspolitik, og som anerkender suveræne staters ret til at træffe passende foranstaltninger med dette formål,

SOM NOTERER SIG vigtigheden af forbrugerbeskyttelse, herunder den beskyttelse, som er fastsat i konventionen om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999,

SOM AGTER at bygge videre på eksisterende lufttransportaftaler for at åbne adgangen til markederne og skabe størst mulige fordele for begge parter forbrugere, luftfartsselskaber, arbejdskraft og befolkninger –

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

ARTIKEL 1

Definitioner

Medmindre andet er anført, forstås i denne aftale ved

- (1) "aftalt luftfartsforbindelse" og "fastlagt rute": international lufttransport i henhold til denne aftales artikel 2 (Tildeling af rettigheder) og bilag I
- (2) "aftale": denne aftale, bilagene dertil, med eventuelle ændringer
- (3) "lufttransport": transport af passagerer, bagage, fragt og post, hver for sig eller sammen, med et luftfartøj, som tilbydes offentligheden mod betaling af vederlag eller leje, herunder, for at undgå enhver tvivl, både ruteflyvning, charterflyvning og ren fragtflyvning
- (4) "kompetente myndigheder": de statsorganer eller statslige enheder, der er ansvarlige for de administrative funktioner i henhold til denne aftale
- (5) "egnethed": hvorvidt et luftfartsselskab er egnet til at udøve internationale luftfartstjenester, dvs. om det har en tilstrækkelig økonomisk kapacitet og tilstrækkelig ledelsesmæssig ekspertise, og om det er rede til at efterkomme de love, bestemmelser og krav, som gælder for udøvelsen af sådanne luftfartsforbindelser
- (6) "statsborgerskab": hvorvidt et luftfartsselskab opfylder krav vedrørende spørgsmål som f.eks. ejerskab, faktisk kontrol og hovedforretningssted
- (7) "konventionen": konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago, og som omfatter:
 - (a) enhver ændring, der er trådt i kraft efter konventionens artikel 94, litra a), og er ratificeret af både Republikken Moldova og en eller flere medlemsstater af Den Europæiske Union og
 - (b) ethvert bilag eller enhver ændring af dette, der er vedtaget efter konventionens artikel 90, for så vidt bilaget eller ændringen på det givne tidspunkt er i kraft i både Republikken Moldova og den eller de medlemsstater af Den Europæiske Union, der er relevante for den pågældende sag
- (8) "femte frihedsrettighed": en ret, som en stat (den "tildelende stat") indrømmer en anden stats luftfartsselskaber (den "modtagende stat") med henblik på at udøve internationale lufttransporttjenester mellem den tildelende stats territorium og en tredjestats område på den betingelse, at sådanne luftfartsforbindelser skal tage udgangspunkt eller afsluttes på den modtagende stats territorium
- (9) "fulde omkostninger": omkostningerne ved at levere en ydelse plus en rimelig afgift for administrative omkostninger og i givet fald afgifter, der har til formål at inddrage miljøomkostninger, og som anvendes uden national forskelsbehandling

- (10) "international lufttransport": lufttransport, som passerer gennem luftrummet over mere end én stats territorium
- (11) "FELO-aftale": den multilaterale aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater, Republikken Albanien, Bosnien-Hercegovina, Republikken Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Republikken Island, Republikken Montenegro, Kongeriget Norge, Rumænien, Serbien og De Forenede Nationers midlertidige administrative mission i Kosovo¹ om oprettelse af et fælles europæisk luftfartsområde
- (12) "partnere i den europæiske naboskabspolitik" er Algeriet, Armenien, Aserbajdsjan, Belarus, Egypten, Georgien, Israel, Jordan, Libanon, Libyen, Republikken Moldova, Marokko, Moldova, de besatte palæstinensiske områder, Syrien, Tunesien og Ukraine
- (13) "statsborger": enhver person med moldovisk statsborgerskab for den moldoviske parts vedkommende eller med statsborgerskab i en medlemsstat for den europæiske parts vedkommende eller enhed, idet det for juridiske enheder gælder, at de til enhver tid direkte eller i kraft af en ejermajoritet er under faktisk kontrol af personer med moldovisk statsborgerskab for den moldoviske parts vedkommende eller af personer eller enheder med statsborgerskab i en medlemsstat eller et af de tredjelande, der er anført i bilag IV, for den europæiske parts vedkommende
- (14) "licenser": (i) for Den Europæiske Unions og dens medlemsstaters vedkommende licenser og andre relevante dokumenter eller beviser, der udstedes i henhold til den relevante, gældende EU-lovgivning, og (ii) for Republikken Moldovas vedkommende licenser, beviser eller tilladelser, der udstedes i henhold til den relevante, gældende lovgivning i Republikken Moldova
- (15) "parterne": på den ene side Den Europæiske Union eller dens medlemsstater hhv. Den Europæiske Union og dens medlemsstater i overensstemmelse med disses respektive kompetenceområder (den europæiske part) og på den anden side Republikken Moldova (den moldoviske part)
- (16) "pris":
- (i) "flybilletpriser", som betales til luftfartsselskaber eller deres agenter eller andre billetudstedere for at befordre passagerer og bagage ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid, og
- (ii) "luftfragtrater", som betales for transport af post og fragt, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid.

Definitionen omfatter i givet fald overfladetransport i tilknytning til international lufttransport, samt de vilkår, der gælder for deres anvendelse

¹ I overensstemmelse med resolution 1244 af 10. juni 1999 vedtaget af FN's Sikkerhedsråd.

- (17) "hovedforretningssted": et luftfartsselskabs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted i den part, inden for hvilken luftfartsselskabets vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves, herunder styring af fortsat luftdygtighed
- (18) "forpligtelse til offentlig tjeneste": enhver forpligtelse, som pålægges luftfartsselskaber for at sikre et minimum af ruteflyvning på en specificeret rute i overensstemmelse med fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, prisfastsættelse eller mindstekapacitet, som luftfartsselskaberne ikke ville have påtaget sig, hvis de alene skulle tilgodese deres kommercielle interesser. Den pågældende part kan yde luftfartsselskaber godtgørelse for at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste
- (19) "støtte": ethvert økonomisk bidrag fra myndighederne eller en regional organisation eller anden offentlig instans, når
- (a) en praksis i et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans indebærer direkte overførsel af midler, som f.eks. tilskud, lån eller tilførsel af egenkapital, potentiel direkte overførsel af midler til selskabet eller overtagelse af dets passiver, f.eks. ved lånegarantier, kapitaltilførsler, ejerskab, beskyttelse mod konkurs eller forsikring
 - (b) et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans giver afkald på, ikke inddriver eller uberettiget nedsætter indtægter, der normalt skal betales
 - (c) et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans leverer andre varer eller tjenesteydelser end generel infrastruktur eller køber varer eller tjenesteydelser eller
 - (d) et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans indbetaler midler til en finansieringsmekanisme eller overdrager det til et privat organ eller pålægger et privat organ at varetage en eller flere af den i a), b) og c) omhandlede type funktioner, som normalt ville påhvile staten og i praksis ikke afviger reelt fra normal statspraksis

og når modtageren herved får en fordel.

- (20) "SESAR": det teknologiske aspekt af det fælles europæiske luftrum. Det tager sigte på inden 2020 at forsyne EU med en effektiv kontrolinfrastruktur, der vil gøre det muligt at udvikle en sikker og miljøvenlig lufttrafik
- (21) "territorium": for Republikken Moldovas vedkommende de landområder og tilstødende territorialfarvande, der henhører under dets højhedsområde, overherredømme, beskyttelse eller mandat, og for Den Europæiske Unions vedkommende de landområder (fastland og øer), indre farvande og søterritorium, hvor traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde anvendes, på de vilkår, der er fastsat i disse traktater henholdsvis i deres eventuelle afløserakt. Anvendelsen af denne aftale på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på, og heller ikke den fortsatte ikke-anvendelse

på lufthavnen i Gibraltar af EU-luftfartsforanstaltninger, der var gældende pr. 18. september 2006 mellem medlemsstaterne, i overensstemmelse med den ministererklæring vedrørende Gibraltar lufthavn, der blev vedtaget den 18. september 2006 i Cordoba,

- (22) "brugerafgift": en afgift, som pålægges luftfartsselskaber for tilrådighedsstillelse af faciliteter og ydelser i lufthavne og på lufthavnsområdet, luftnavigations- eller luftfartssikkerhedsfaciliteter og tjenester, herunder relaterede ydelser og faciliteter.

AFSNIT I

ØKONOMISKE BESTEMMELSER

ARTIKEL 2

Tilståelse af rettigheder

1. I overensstemmelse med bilag I og II tildeler hver part den anden part følgende rettigheder vedrørende den anden parts luftfartsselskabers udøvelse af international lufttransport:
 - (a) ret til at overflyve sit territorium uden landing
 - (b) ret til at lande på partens territorium med ethvert andet formål end medtagning eller afsætning af passagerer, bagage, fragt og/eller post i lufttransport (tekniske landinger)
 - (c) ret til under drift af en aftalt luftfartsforbindelse ad en fastlagt rute at lande på partens territorium for at medtage eller afsætte passagerer, fragt og/eller post i international trafik hver for sig eller sammen og
 - (d) de rettigheder, som ellers er anført i denne aftale.
2. Intet i denne aftale tillægger luftfartsselskaber fra:
 - (a) Republikken Moldova retten til på en medlemsstats territorium at optage passagerer, bagage, fragt og/eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for en anden destination på den pågældende medlemsstats territorium
 - (b) Den Europæiske Union retten til på Republikken Moldovas territorium at optage passagerer, bagage, fragt og/eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for anden destination på Republikken Moldovas territorium.

ARTIKEL 3

Tilladelse

1. Når den ene parts kompetente myndigheder modtager ansøgninger om tilladelse til at operere fra et luftfartsselskab fra den anden part, udstedes passende tilladelser med det mindst mulige tidsforbrug til sagsbehandling, forudsat
 - (a) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Republikken Moldova:
 - at luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted i Republikken Moldova og er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med Republikken Moldovas gældende lovgivning, og
 - at Republikken Moldova udøver og opretholder effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet,

- medmindre andet er fastsat i denne aftales artikel 6 (Investeringer), at luftfartsselskabet - enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet - ejes og er under faktisk kontrol af Republikken Moldova og/eller dets statsborgere
- (b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Den Europæiske Union:
- at luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted i en medlemsstat, der er omfattet af EU-traktaterne og er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere, og
 - at den medlemsstat, der står for udstedelsen af luftfartsselskabets AOC, udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, og den relevante kompetente myndighed er entydigt identificeret, og
- medmindre andet er fastsat i denne aftales artikel 6 (Investeringer), at luftfartsselskabet - enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet - ejes af medlemsstater og/eller medlemsstaternes statsborgere eller af andre stater som angivet i bilag IV og/eller disse andre staters statsborgere
- (c) at luftfartsselskabet er kvalificeret til at opfylde de betingelser, som foreskrives i de love og andre forskrifter, der normalt anvendes af den kompetente myndighed, og
- (d) at bestemmelserne i denne aftales artikel 14 (Flyvesikkerhed) og artikel 15 (Sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten) håndhæves og anvendes.

ARTIKEL 4

Gensidig anerkendelse af forskriftsmæssig forståelse mht. luftfartsselskabernes egnethed, ejerskab og kontrol

Efter modtagelsen af en ansøgning om tilladelse fra et luftfartsselskab fra den ene part, anerkender den anden part den første parts kompetente myndigheds konstatering af dette luftfartsselskabs egnethed og/eller statsborgerskab, som om denne konstatering er foretaget af partens egne kompetente myndigheder, uden yderligere forespørgsler herom, jf. dog litra a) og b) nedenfor.

- (a) Hvis den modtagende parts kompetente myndigheder efter modtagelsen af et luftfartsselskabs ansøgning om en tilladelse eller efter tildelingen af en sådan tilladelse - til trods for den anden parts kompetente myndigheds konstatering, herunder i tilfælde med dobbelt statsborgerskab - har særlig grund til at være bekymret for, at betingelserne i denne aftales artikel 3 (Tilladelse) for tildeling af de relevante tilladelser eller godkendelser ikke er opfyldt, underretter de straks disse myndigheder og forelægger vægtige grunde til deres bekymring. I så tilfælde kan hver part anmode om et samråd, der kan omfatte repræsentanter for de relevante kompetente myndigheder og/eller yderligere oplysninger af relevans for denne bekymring, og sådanne anmodninger efterkommes, så snart dette er praktisk muligt. Findes der ingen løsning på spørgsmålet, kan en af parterne forelægge spørgsmålet for Det Fælles Udvalg, der er nedsat i medfør af denne aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg).
- (b) Denne artikel omfatter ikke anerkendelse af konstateringer i relation til:
- sikkerhedscertifikater eller -licenser
 - sikkerhedsbeskyttelsesordninger eller
 - forsikringsdækning.

ARTIKEL 5

Afvisning, tilbagekaldelse, suspendering og begrænsning af tilladelse

1. Hver parts kompetente myndigheder kan afslå, tilbagekalde, suspendere eller begrænse tilladelser til at operere eller på anden måde suspendere eller begrænse aktiviteterne for et luftfartsselskab fra en anden part:
 - (a) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Republikken Moldova:
 - at luftfartsselskabet ikke har sit hovedforretningssted i Republikken Moldova eller ikke har en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med Republikken Moldovas gældende lovgivning, eller
 - at Republikken Moldova ikke udøver eller opretholder effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet,
 - medmindre andet er fastsat i denne aftales artikel 6 (Investeringer), hvis luftfartsselskabet ikke ejes eller ikke er under faktisk kontrol - enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet - af Republikken Moldova og/eller Republikken Moldovas statsborgere
 - (b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Den Europæiske Union:
 - hvis luftfartsselskabet ikke har sit hovedforretningssted i en medlemsstat, der er omfattet af EU-traktaterne, eller ikke er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere, eller
 - hvis den medlemsstat, der står for udstedelsen af "Air Operators Certificate", ikke udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, eller hvis den kompetente myndighed ikke er entydigt identificeret, eller
 - medmindre andet er fastsat i denne aftales artikel 6 (Investeringer), hvis luftfartsselskabet ikke ejes og er under faktisk kontrol - enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet - af medlemsstater og/eller medlemsstaternes statsborgere eller af de andre stater som angivet i bilag IV og/eller disse andre staters statsborgere,
 - (c) hvis luftfartsselskabet ikke opfylder de love og andre forskrifter, der henvises til i denne aftales artikel 7 (Efterlevelse af love og forskrifter), eller
 - (d) hvis bestemmelserne i denne aftales artikel 14 (Flyvesikkerhed) og artikel 15 (Sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten) ikke håndhæves eller anvendes, eller
 - (e) hvis en part i overensstemmelse med denne aftales artikel 8 (Konkurrencevilkår) har fastslået, at grundlaget for konkurrencevilkår ikke er til stede.
2. Medmindre det er bydende nødvendigt at gribe ind omgående for at hindre yderligere overtrædelse af denne artikels stk. 1, litra c) eller d), udøves den ret, der etableres ved denne artikel, først efter samråd med den anden parts kompetente myndigheder.

3. Ingen af parterne må udøve sine rettigheder, der følger af denne artikel, til at afslå, tilbagekalde, suspendere eller begrænse tilladelser eller godkendelser til den anden parts luftfartsselskaber med den begrundelse, at ejermajoriteten og/eller den faktiske kontrol indehaves af en eller flere parter i FELO eller disses statsborgere, når blot denne eller disse parter i FELO tilbyder samme vilkår.

ARTIKEL 6

Investering

1. Uanset denne aftales artikel 3 (Tilladelse) og artikel 5 (Afvisning, tilbagekaldelse, suspendering og begrænsning af tilladelse) kan en medlemsstat og/eller dens statsborgere erhverve majoriteten i eller den faktiske kontrol med et luftfartsselskab i Republikken Moldova.
2. Uanset denne aftales artikel 3 (Tilladelse) og artikel 5 (Afvisning, tilbagekaldelse, suspendering og begrænsning af tilladelse) skal Republikken Moldova eller dennes statsborgere kunne erhverve majoriteten i eller den faktiske kontrol med et EU-luftfartsselskab, efter en forudgående afgørelse i Det Fælles Udvalg, som er nedsat ved denne aftale, jf. artikel 22, stk. 2 (Det Fælles Udvalg). I afgørelsen fastsættes der betingelser for driften af de aftalte luftfartsforbindelser i henhold til denne aftale og for luftfartsforbindelser mellem tredjelande og parterne. Bestemmelserne i aftalens artikel 22, stk. 8, (Det Fælles Udvalg) gælder ikke for denne type afgørelser.

ARTIKEL 7

Efterlevelse af love og forskrifter

1. Når den ene parts luftfartsselskaber flyver ind i, befinder sig i eller forlader den anden parts territorium, overholder de de love og andre forskrifter, der på den anden parts territorium gælder for luftfartøjers indflyvning i eller udflyvning fra dette territorium som led i lufttransport eller for drift af og flyvning med luftfartøjer.
2. En parts love og forskrifter vedrørende adgang til eller afgang fra dens territorium for et luftfartøjs passagerer, besætninger og fragt (herunder bestemmelser vedrørende indrejse, klarering, pas, told og karantæne samt bestemmelser for post) skal efterkommes af den anden parts luftfartsselskaber af eller på vegne af dets passagerer, besætninger og fragt ved ankomst til, ophold på eller afgang fra den første parts territorium.

ARTIKEL 8

Konkurrencevilkår

1. Parterne anerkender, at det er deres fælles målsætning at skabe retfærdige konkurrencevilkår med henblik på udøvelse af lufttrafik. Parterne anerkender, at luftfartsselskaber er mest tilbøjelige til at udøve retfærdig konkurrencepraksis, hvis de pågældende luftfartsselskaber opererer på fuldt ud kommercielt grundlag og ikke modtager støtte.
2. Inden for denne aftales anvendelsesområde og med forbehold af dennes særlige bestemmelser er al forskelsbehandling, der udøves på grundlag af nationalitet, forbudt.
3. Statsstøtte, som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse luftfartsprodukter, er uforenelig med denne aftales rette funktion, for så vidt som det kan påvirke handelen mellem parterne på luftfartsområdet.
4. Alle former for praksis, der strider mod denne artikels bestemmelser, vurderes på grundlag af kriterier, som udformes på basis af anvendelsen af de gældende konkurrenceregler i Den Europæiske Union, særlig artikel 107 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, og de fortolkningsbestemmelser, der er vedtaget af Den Europæiske Unions institutioner.
5. Hvis en af parterne finder, at der gælder betingelser på den anden parts territorium, navnlig støtte, som vil påvirke den pågældende parts luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere negativt, kan den pågældende part forelægge den anden part sine bemærkninger. Den kan endvidere anmode om et møde i Det Fælles Udvalg som fastsat i denne aftales artikel 22 (Det Fælles Udvalg). Et sådant samråd skal iværksættes inden for 30 dage efter modtagelse af en sådan anmodning. Indgås der ikke en tilfredsstillende aftale inden for 30 dage fra iværksættelsen af samrådet, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at den part, der anmodede om samrådet, kan træffe foranstaltninger til at afvise, nægte, tilbagekalde, suspendere eller pålægge relevante betingelser for de berørte luftfartsselskabers tilladelser i overensstemmelse med denne aftales artikel 5 (Afvisning, tilbagekaldelse, suspendering og begrænsning af tilladelse).
6. De i denne artikels stk. 5 omhandlede foranstaltninger skal være relevante, proportionale og begrænset med hensyn til rækkevidde og varighed til det, der er strengt nødvendigt. De må udelukkende rettes mod det eller de luftfartsselskaber, som drager fordel af støtte eller de betingelser, der henvises til i denne artikel, og de berører ikke de kontraherende parters ret til at træffe foranstaltninger i medfør af denne aftales artikel 24 (Beskyttelsesforanstaltninger).
7. Hver part kan efter at have underrettet den anden part henvende sig til de ansvarlige regeringsorganer på den anden parts territorium, herunder organer på statsligt, regionalt eller lokalt plan for at drøfte spørgsmål i forbindelse med denne artikel.

- Bestemmelserne i nærværende artikel finder anvendelse med forbehold af parternes love og forskrifter angående forpligtelse til offentlig tjeneste på parternes territorium.

ARTIKEL 9

Kommercielle muligheder

Forretningsvirksomhed

- Parterne er enige om, at hindringer for kommercielle operatørers forretningsvirksomhed vil kunne hæmme de fordele, der skal opnås med denne aftale. Parterne er derfor enige om at indlede en effektiv og gensidig proces med afskaffelse af hindringer for forretningsvirksomhed, der udøves af begge parter kommercielle operatører, når sådanne hindringer kan hæmme de kommercielle aktiviteter, skabe konkurrencefordrejninger eller hæmme tilvejebringelsen af lige vilkår.
- Det Fælles Udvalg, der nedsættes i henhold til artikel 22, udvikler samarbejdet i forbindelse med forretningsvirksomhed og kommercielle muligheder; det overvåger de fremskridt, der gøres for på effektiv vis at afhjælpe hindringer for de kommercielle operatørers forretningsvirksomhed, og gennemgår regelmæssigt udviklingen på dette område, herunder om nødvendigt også lovgivningsmæssige og forskriftsmæssige ændringer. I overensstemmelse med artikel 22 kan en part anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at drøfte ethvert spørgsmål vedrørende anvendelsen af nærværende artikel.

Repræsentanter for luftfartsselskaber

- Begge parter luftfartsselskaber har ret til at etablere repræsentationer på den anden parts territorium for at markedsføre og sælge luftransportydelse og dertil knyttede tjenester, herunder retten til at sælge og udstede flybilletter og/eller regninger, både egne billetter og/eller regninger og alle andre luftfartsselskabers billetter og/eller regninger.
- Hver parts luftfartsselskaber har ret til (i overensstemmelse med den andens parts love og bestemmelser om indrejse, ophold og beskæftigelse) at medtage og beskæftige personale på den anden parts territorium, som varetager ledelse, markedsføring, tekniske opgaver, driftsopgaver og anden specialistvirksomhed, som kræves til at understøtte udbuddet af luftransportydelser. Disse personalekrav kan, efter luftfartsselskabernes eget valg, opfyldes med selskabernes eget personale eller ved at bruge tjenesteydelserne fra en anden organisation, virksomhed eller luftfartsselskab, der opererer på den pågældende parts territorium. Begge parter letter og fremmer tilståelsen af arbejdstilladelser, når dette er nødvendigt, for personale, som ansættes i repræsentationerne i henhold til dette stykke, herunder personale, som udfører visse midlertidige opgaver, som ikke overstiger halvfems (90) dage, med forbehold af de relevante gældende love og forskrifter.

Groundhandling

- (a) Hvert luftfartsselskab kan vælge mellem følgende rettigheder med hensyn til groundhandling på den anden parts territorium, jf. dog litra b):

- (i) ret til at varetage sin egen groundhandling ("egen-groundhandling"), og
- (ii) ret til at vælge mellem konkurrerende udbydere, der kan levere groundhandlingydelser som samlet pakke eller enkeltvis, hvor sådanne udbydere har fået markedsadgang på grundlag af hver parts love og forskrifter og opererer på markedet.

(b) For følgende kategorier af groundhandlingydelser, dvs. bagagehåndtering, groundhandling på forpladsen, brændstof- og oliehandtering samt fragt- og posthåndtering for så vidt angår den fysiske håndtering af fragt og post mellem lufthavnsterminalen og luftfartøjet, må rettighederne under litra a), nr. i) og ii), være underlagt begrænsninger i henhold til de love og forskrifter, der gælder på den anden parts territorium. I tilfælde hvor sådanne begrænsninger udelukker egen-groundhandling, og der ikke er egentlig konkurrence mellem udbydere af groundhandlingydelser, skal alle luftfartsselskaber have lige og ikke-diskriminerende adgang til alle ydelser af den art.

Groundhandling for tredjeparter

- 6. Hvert groundhandlingselskab har, uanset om det er et luftfartsselskab eller ej, i forbindelse med groundhandling på den anden parts territorium ret til at udbyde groundhandlingydelser for luftfartsselskaber, der opererer i samme lufthavn, hvor det er tilladt og i overensstemmelse med gældende love og bestemmelser.

Salg, lokale udgifter og overførsel af midler

- 7. Hver af parternes luftfartsselskaber må på den anden parts territorium sælge lufttransportydelser og dertil knyttede tjenester direkte og/eller, efter luftfartsselskabets valg, via dets salgsgenter, andre mellemlid udpeget af luftfartsselskabet eller via internettet. Luftfartsselskaberne har ret til at sælge, og enhver person skal frit kunne købe sådanne transportydelser i den lokale eller en frit omsættelig valuta i overensstemmelse med de lokale valutaforskrifter.
- 8. Hvert luftfartsselskab har ret til på anmodning at omveksle indtægter til frit omsættelige valutaer og overføre dem fra den anden parts territorium til hjemlandet eller, hvis det ikke strider mod generelt gældende love eller forskrifter, til et eller flere lande efter selskabets eget valg. Omveksling og overførsel tillades umiddelbart, uden restriktioner og uden at være underkastet nogen afgifter, til den gældende vekselkurs for transaktioner og overførsel, der gælder på det tidspunkt, hvor anmodningen om overførsel indgives første gang.
- 9. Parternes luftfartsselskaber har ret til at betale udgifter, der påløber lokalt på den anden parts territorium, herunder køb af brændstof, i den lokale valuta. Efter eget valg kan parternes luftfartsselskaber betale sådanne omkostninger på den anden parts territorium i frit omsættelig valuta i overensstemmelse med de lokale valutaforskrifter.

Samarbejdsordninger

10. I forbindelse med drift eller udbud af ruter, der er omfattet af denne aftale, kan parternes luftfartsselskaber indgå samarbejdsaftaler om markedsføring, f.eks. reservering af kapacitet og fælles rutenumre, med:
- (a) et eller flere af parternes luftfartsselskaber og
 - (b) et eller flere luftfartsselskaber fra tredjelande og
 - (c) en hvilken som helst udbyder af overfladetransport (land- eller søtransport)

under forudsætning af, at:

(i) det opererende luftfartsselskab er indehaver af de relevante trafikrettigheder, og (ii) de markedsførende luftfartsselskaber er i besiddelse af den relevante grundlæggende rutegodkendelse, og (iii) samarbejdet opfylder de krav til sikkerhed og konkurrence, som normalt anvendes på sådanne aftaler. Når der sælges persontransportydelse til flyvninger med fælles rutenummer, skal køberen på salgsstedet, eller i hvert fald inden ombordstigningen, informeres om, hvilke transportleverandører, der driver hvilke afsnit af ruten.

11. (a) For persontransport gælder, at leverandører af overfladetransportydelse ikke er omfattet af love og regler for lufttransport, udelukkende fordi det er et luftfartsselskab, der udbyder overfladetransportydelsen i eget navn. Leverandører af overfladetransport kan frit vælge, om de vil indgå samarbejdsaftaler. Når udbydere af overfladetransport træffer afgørelse om en sådan aftale, kan de bl.a. tage hensyn til forbrugernes interesser og til tekniske, økonomiske, plads- og kapacitetsmæssige begrænsninger.

(b) Endvidere har parternes luftfartsselskaber og indirekte fragtudbydere uanset andre bestemmelser i denne aftale ret til i forbindelse med lufttransport uden begrænsninger at fragte gods til og fra destinationer på Republikken Moldovas og Den Europæiske Unions territorium eller i tredjelande med enhver form for overfladetransport, herunder til og fra alle lufthavne med toldfaciliteter, og i givet fald til at fragte gods under toldkontrol efter gældende love og forskrifter. Sådant fragt skal, uanset om der er tale om overflade- eller lufttransport, have adgang til lufthavnens toldmyndigheder og -faciliteter. Luftfartsselskaberne kan vælge selv at udføre deres overfladetransport eller at tilbyde overfladetransport via aftaler med andre virksomheder, herunder andre luftfartsselskaber og indirekte udbydere af luftfragt. Sådanne intermodale fragtydelser kan tilbydes til en samlet pris for den kombinerede luft- og overfladetransport, forudsat at afsenderne oplyses korrekt om omstændighederne ved transporten.

Leasing

12. Hver parts luftfartsselskaber har ret til at betjene de aftalte luftfartsforbindelser ved anvendelse af luftfartøjer og besætning fra andre luftfartsselskaber, herunder fra tredjelande, når alle deltagere i sådanne ordninger opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som parterne normalt anvender på sådanne aftaler.
- (a) Ingen af parterne må pålægge luftfartsselskaber, der bortchartrer deres udstyr, at de skal besidde trafikrettigheder i henhold til denne aftale.

- (b) Moldoviske luftfartsselskabers og EU-luftfartsselskabers leje af et fly med besætning (wet-leasing) hos et luftfartsselskab fra et andet tredjeland end dem, der er nævnt i denne aftales bilag IV, med det formål at udnytte rettighederne i denne aftale, skal forblive en undtagelse eller opfylde midlertidige behov. Et sådant lejemål skal forelægges til forudgående godkendelse hos den myndighed, der har udstedt det udlejende luftfartsselskabs licens, og hos den anden parts kompetente myndighed.

Franchising og branding

13. Hver parts luftfartsselskaber har ret til at indgå i franchising- eller brandingordninger med selskaber, herunder luftfartsselskaber, i hver af parternes område eller i tredjelande, forudsat at luftfartsselskaberne har de fornødne bemyndigelser og opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som parterne normalt anvender på sådanne ordninger, navnlig om adgang til at få oplyst, hvilket luftfartsselskab der driver ruten.

ARTIKEL 10

Told og beskatning

1. Luftfartøjer, som benyttes i international lufttransport af et af den anden parts luftfartsselskaber, såvel som deres sædvanlige udstyr, beholdninger af brændstof, smøreolie, teknisk forråd, jordbaseret udstyr, reservedele (herunder motorer), luftfartøjsforråd (herunder fødevarer, drikkevarer, alkohol, tobak og andre produkter, som sælges eller bruges af passagerer i begrænsede mængder under flyvningen) og andre produkter, som udelukkende bruges i forbindelse med drift eller servicering af luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, er ved ankomsten på en parts territorium på et gensidigt grundlag og efter den gældende lovgivning fritaget for alle importrestriktioner, ejendomsskatter, kapitalafgifter, told, punktafgifter og andre lignende afgifter, og gebyrer, som a) opkræves af de nationale eller lokale myndigheder eller Den Europæiske Union og b) ikke bygger på omkostningerne ved de leverede ydelser, forudsat, at udstyr, forsyninger og beholdninger forbliver om bord på luftfartøjet.
2. Med undtagelse af afgifter baseret på omkostningen af en leveret ydelse er følgende genstande på et gensidigt grundlag efter den gældende lovgivning også fritaget for de skatter, afgifter, vederlag og gebyrer, som er omhandlet i denne artikels stk. 1:
 - (a) luftfartøjsforråd, indført til eller leveret på en parts territorium og medbragt om bord - inden for rimelighedens grænser - til brug om bord på afrejsende luftfartøjer i et af den anden parts luftfartsselskaber, der benyttes til international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium, hvor forrådet er leveret
 - (b) jordbaseret udstyr og reservedele (herunder motorer), der indføres til en parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af et af den anden parts luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport
 - (c) brændstof, smøreolie og teknisk forråd indført til eller leveret på en parts territorium til brug i eller om bord på et luftfartøj i et af den anden parts luftfartsselskaber, der benyttes til international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium
 - (d) tryksager, jf. parternes respektive toldregler, der indføres til eller leveres på en parts territorium og tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis tryksagerne skal bruges på den del af turen, der foregår over det omhandlede territorium, og
 - (e) flyvesikkerheds- og sikkerhedsbeskyttelsesudstyr til brug i lufthavne eller fragtterminaler.
3. Uanset eventuelle andre bestemmelser om det modsatte er intet i denne aftale til hinder for, at en part uden forskelsbehandling kan opkræve enhver form for skatter, afgifter eller gebyrer på brændstof, der på deres territorium leveres til brug i et luftfartsselskabs luftfartøj, som opererer mellem to destinationer på dets territorium.

4. Det i stk. 1 og 2 omhandlede udstyr og forråd kan forlanges opbevaret under de kompetente myndigheders opsyn eller kontrol og må ikke overdrages, medmindre told og afgifter afregnes.
5. De fritagelser, der fastsættes i denne artikel, finder også anvendelse i situationer, hvor en parts luftfartsselskaber har indgået aftaler med andre luftfartsselskaber, som den anden part yder tilsvarende fritagelser, om lån eller overdragelse af de i stk. 1 og 2 omhandlede genstande på den anden parts territorium.
6. Intet i denne aftale hindrer parterne i at opkræve skat, told eller afgifter på varer, som sælges til passagerer med andet formål end fortæring om bord, på en strækning mellem to destinationer på en parts territorium, hvor udstigning og påstigning er tilladt.
7. Bagage og fragt i direkte transit over en parts territorium fritages for skat, told, afgifter og lignende gebyrer og afgifter, der ikke er baseret på omkostningerne ved den ydede tjeneste.
8. Almindeligt luftfartsudstyr samt materialer og forsyninger, der normalt forefindes om bord på parternes luftfartsselskabers luftfartøjer, må kun aflæses på den anden parts territorium efter godkendelse fra toldmyndighederne på det pågældende territorium. I sådanne tilfælde skal det pågældende udstyr muligvis overvåges af toldmyndighederne, indtil det genudføres eller på anden måde bortskaffes i overensstemmelse med toldbestemmelserne.
9. Aftalens bestemmelser berører ikke momsområdet, bortset fra importmoms. Aftalens bestemmelser berører ikke bestemmelserne i eventuelle konventioner mellem en medlemsstat og Republikken Moldova med henblik på at undgå dobbeltbeskatning af indtægter og kapital, der måtte være i kraft på det pågældende tidspunkt.

ARTIKEL 11

Gebyrer for brug af lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester

1. Parterne skal sikre, at brugeravgifter, som deres kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden parts luftfartsselskaber for anvendelse af luftfarts- og flyvekontrolltjenester, lufthavne, sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten og dermed forbundne faciliteter og tjenester, skal være retfærdige, rimelige og omkostningsrelaterede og ikke uretmæssigt diskriminerende samt være ligeligt fordelt blandt kategorierne af brugere. Uanset bestemmelserne i artikel 16, stk. 1 (Lufttrafikstyring), kan disse afgifter afspejle, men må ikke overstige, de kompetente afgiftsopkrævende myndigheders eller organers samlede omkostninger ved at stille passende faciliteter og tjenester til rådighed til sikkerhedsbeskyttelse i lufthavne og på luftfartsområdet i lufthavnen eller inden for den pågældende lufthavns system. Afgifterne kan omfatte et rimeligt afkast på aktiver efter afskrivning. De faciliteter og tjenester, som der opkræves afgift for, skal ydes på et effektivt og økonomisk grundlag. I alle tilfælde må den anden parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af en eventuel brugeravgift ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab på fastsættelsestidspunktet.

2. Hver part stiller krav om samråd mellem deres respektive kompetente afgiftsopkrævende myndigheder og organer og de luftfartsselskaber og/eller deres repræsentative organer, som benytter tjenester og faciliteter, og de sikrer, at de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer og luftfartsselskaber og/eller deres repræsentative organer udveksler alle oplysninger, der er nødvendige for at tillade en korrekt vurdering af afgifternes rimelighed i overensstemmelse med principperne i denne artikels stk. 1 og 2. Hver part sikrer, at dennes kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer giver brugerne et rimeligt varsel om forslag til ændring af brugerafgifter, så brugerne kan fremføre deres synspunkter, inden der foretages ændringer.
3. Ingen parter skal i procedurer til bilæggelse af tvister i henhold til aftalens artikel 23 (Bilæggelse af tvister og voldgift) beskyldes for at overtræde en bestemmelse i denne artikel, medmindre:
 - (a) den pågældende part ikke foretager en fornyet vurdering af afgiften eller den praksis, der er emnet for den anden parts klage, inden for et rimeligt tidsrum, eller
 - (b) den pågældende part efter en sådan fornyet vurdering ikke gør alt, hvad den kan for at ændre en afgift eller praksis, som ikke er i overensstemmelse med denne artikel.

ARTIKEL 12

Takster

1. Parterne tillader, at luftfartsselskaberne fastsætter priser frit på grundlag af fri og retfærdig konkurrence.
2. Parterne kan ikke kræve, at priserne indberettes eller bekendtgøres.
3. Der kan indledes drøftelser blandt de kompetente myndigheder for at diskutere anliggender som f.eks., men ikke begrænset til, priser, som kan være uretfærdige, urimelige, diskriminerende eller subsidierede.

ARTIKEL 13

Statistiske oplysninger

1. Parterne fremlægger de statistikker for den anden part, der er påkrævet i henhold til nationale love og forskrifter, og efter anmodning andre statistiske oplysninger, som med rimelighed kan kræves med henblik på at gennemgå driften af luftfartstjenesterne.
2. Parterne samarbejder inden for rammerne af Det Fælles Udvalg i henhold til denne aftales artikel 22 (Det Fælles Udvalg) med henblik på at lette udvekslingen af statistiske oplysninger for at overvåge udviklingen af lufttrafikken i henhold til denne aftale.

AFSNIT II

SAMARBEJDE PÅ LOVGIVNINGSSOMRÅDET

ARTIKEL 14

Flyvesikkerhed

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i denne aftales bilag II, handler parterne i overensstemmelse med bestemmelserne i lovgivningen om luftfartssikkerhed, jf. del C i bilag III til denne aftale, på de nedenfor anførte betingelser.
2. Parterne samarbejder om at sikre, at Republikken Moldova gennemfører den i denne artikels stk. 1 omhandlede lovgivning. Republikken Moldova inddrages til dette formål i Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejde som observatør fra datoen for denne aftales ikrafttræden.
 - (a) Republikken Moldovas gradvise overgang til fuld anvendelse af lovgivningen, jf. aftalens Del C i bilag III, tages op til vurdering regelmæssigt. Vurderingerne udføres af Den Europæiske Union i samarbejde med Republikken Moldova. Når Republikken Moldova er tilfreds med, at den lovgivning, der er anført i del C i bilag III til denne aftale, er fuldt anvendt, underretter den Den Europæiske Union om, at der bør gennemføres en vurdering.
 - (b) Når Republikken Moldova har gennemført den lovgivning fuldt ud, der er anført i del C i bilag III til denne aftale, fastsætter Det Fælles Udvalg nedsat ved artikel 22 i denne aftale den nøjagtige status og de nøjagtige betingelser for Republikken Moldovas deltagelse i Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur udover ovennævnte observatørstatus.
3. Parterne sørger for, at hvis luftfartøjer, der er registreret hos en af parterne, mistænkes for ikke at opfylde de internationale normer for flyvesikkerhed i henhold til konventionen og lander i lufthavne, der er åbne for international lufttrafik på den anden parts territorium, så foretager den anden parts kompetente myndigheder rampeinspektioner på og omkring luftfartøjet for at kontrollere dels gyldigheden af dets og dets personales dokumenter, dels luftfartøjets og dets udstyrs umiddelbart synlige tilstand.
4. Parternes kompetente myndigheder kan til enhver tid anmode om samråd om de flyvesikkerhedsnormer, den anden part opretholder.
5. En parts kompetente myndigheder træffer omgående alle rimelige foranstaltninger, hvis de konstaterer, at et luftfartøj, en genstand eller en arbejdsgang muligvis:
 - (a) ikke opfylder de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen eller den lovgivning, der er anført i del C i bilag III til denne aftale
 - (b) foranlediget af en inspektion som omhandlet i denne artikels stk. 3 rejser stærk tvivl om, hvorvidt et luftfartøj eller driften af et luftfartøj opfylder de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen eller den lovgivning, der er anført i del C i bilag III til denne aftale, eller

- (c) rejser alvorlig tvivl om effektiviteten af opretholdelsen og administrationen af de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, eller den lovgivning, der er anført i del C i bilag III til denne aftale.
- 6. Hvis den ene parts kompetente myndigheder handler i medfør af stk. 5, underretter de omgående den anden parts kompetente myndigheder og begrundet de truffe foranstaltninger.
- 7. Hvis foranstaltninger, der er truffet i medfør af denne artikels stk. 5, ikke indstilles, selv om der ikke længere er grundlag for dem, kan hver af parterne indbringe sagen for Det Fælles Udvalg.

ARTIKEL 15

Sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i denne aftales bilag II, handler parterne i overensstemmelse med bestemmelserne i Den Europæiske Unions lovgivning om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten, jf. del D i bilag III til denne aftale, på de nedenfor anførte betingelser.
2. Republikken Moldova kan underkastes Europa-Kommissionens inspektion i overensstemmelse med Den Europæiske Unions relevante lovgivning om sikkerhedsbeskyttelse som omhandlet i denne aftales bilag III. Parterne indfører den nødvendige ordning for udveksling af informationer om resultaterne af sådanne sikkerhedsinspektioner.
3. I betragtning af, at beskyttelsen af civile luftfartøjer, deres passagerers og besætnings sikkerhed er en grundlæggende forudsætning for driften af internationale luftfartsforbindelser, bekræfter parterne deres indbyrdes forpligtelse til at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger herunder særlig forpligtelserne efter konventionen, konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået ombord i luftfartøjer, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, undertegnet i Haag den 16. december 1970, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, protokol til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, undertegnet i Montreal den 24. februar 1988 og konventionen om mærkning af plastiske sprængstoffer med henblik på afsløring, undertegnet i Montreal den 1. marts 1991, for så vidt begge parter er parter i disse konventioner, samt andre konventioner og protokoller om sikkerhedsbeskyttelse af den civile luftfart, som begge parter er medlemmer af.
4. Parterne yder på anmodning hinanden al nødvendig bistand for at forhindre kapring af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger til skade for sikkerheden for fartøj, passagerer og besætning samt lufthavne og luftfartsanlæg, foruden eventuelle andre sikkerhedsstrusler mod den civile luftfart.
5. I deres indbyrdes forbindelser handler parterne i overensstemmelse med de normer for sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten og - i det omfang parterne anvender den - den anbefalede praksis, som Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) har opstillet, og som er optaget som bilag til konventionen, i det omfang sådanne bestemmelser om sikkerhedsbeskyttelse gælder for parterne. Parterne forlanger, at den, der driver luftfartøjer, som er opført i deres luftfartøjsregister, og den, der driver luftfartøjer og har sit primære forretningssted eller sin faste bopæl på deres territorium, samt den, der driver lufthavne på deres territorium, handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten.
6. Parterne sikrer, at der på deres territorium træffes effektive forholdsregler for at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, herunder, men ikke begrænset til, screene passagerer og deres håndbagage, screene indskrevet bagage og udføre sikkerhedskontrol af

fragt og post forud for ombordstigning eller lastning af luftfartøjer og sikkerhedskontrol af forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer og kontrol af adgang til airside og security-beskyttede områder. Disse forholdsregler tilpasses til stigninger i trusselsniveauet. Parterne er enige om, at det kan pålægges deres luftfartsselskaber at overholde de bestemmelser om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten, jf. denne artikels stk. 5, som den anden part stiller krav om som forudsætning for indflyvning i eller udflyvning af denne andens territorium, eller når de befinder sig på det.

7. Hver af parterne skal desuden velvilligt overveje enhver anmodning fra den anden part om rimelige, særlige sikkerhedsbeskyttelsesforanstaltninger til imødegåelse af en særskilt trussel. Medmindre dette i en nødsituation ikke er praktisk muligt, informerer hver part forudgående den anden part om eventuelle særlige sikkerhedsbeskyttelsesforanstaltninger, som den påtænker at indføre, og som kunne få betydelig finansiel eller operationel indflydelse på de luftfartstjenester, der er omfattet af denne aftale. Med henblik på at drøfte sådanne sikkerhedsbeskyttelsesforanstaltninger kan hver part anmode om et møde i Det Fælles Udvalg som fastsat i denne aftales artikel 22 (Det Fælles Udvalg).
8. Når et civilt luftfartøj kapes, eller der indtræffer en trussel om kapring eller anden ulovlig handling rettet mod et civilt luftfartøjs, dets passagerers og besætnings eller lufthavnes eller luftnavigationsanlægs sikkerhed, bistår parterne hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og træffe andre passende foranstaltninger for at føre hændelsen eller truslen til en hurtig og betryggende afslutning.
9. Hver part træffer alle de foranstaltninger, den finder praktisk mulige, for at sikre, at et luftfartøj, som er udsat for kapring eller anden ulovlig handling, og som befinder sig på jorden på dens territorium, tilbageholdes på jorden, medmindre dets afrejse er påkrævet på grund af et overordnet hensyn til beskyttelsen af menneskeliv. Når det er praktisk muligt, træffes sådanne foranstaltninger efter gensidige samråd.
10. Hvis den ene part har rimelig grund til at antage, at den anden part har fraveget denne artikels bestemmelser om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten, udbeder denne part sig øjeblikkeligt samråd med den anden part.
11. Uden at gyldigheden af denne aftales artikel 5 (Afvisning, tilbagekaldelse, suspendering og begrænsning af tilladelser) derved indskrænkes, er den omstændighed, at det ikke lykkes at nå frem til en tilfredsstillende løsning inden for femten (15) dage efter, at et sådant ønske er fremsat, tilstrækkelig grund til at afvise, tilbagekalde, begrænse eller opstille betingelser for den tilladelse til at operere, der er udstedt til et eller flere af en sådan andens parts luftfartsselskaber.
12. Hvis en umiddelbar og ekstraordinær trussel gør det nødvendigt, kan en af parterne træffe foreløbige foranstaltninger, inden der er gået femten (15) dage.
13. Foranstaltninger truffet efter denne artikels stk. 11 ophæves, så snart den anden part opfylder denne artikels bestemmelser til fulde.

ARTIKEL 16

Luftrafikstyring

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i denne aftales bilag II, handler parterne i overensstemmelse med bestemmelserne i lovgivningen, jf. del B i bilag III til denne aftale, på de nedenfor anførte betingelser.
2. Parterne samarbejder om luftrafikstyring for at udvide det fælles europæiske luftrum til også at omfatte Republikken Moldova og således forbedre de nuværende flyvesikkerhedsnormer og de almene luftrafikoperationers overordnede effektivitet i Europa, optimere luftrafikkontrolkapaciteter, begrænse forsinkelser mest muligt og forbedre miljøeffektiviteten. Til dette formål deltager Republikken Moldova som observatør i Udvalget for Det Fælles Luftrum fra datoen for aftalens ikrafttræden. Det Fælles Udvalg har til opgave at overvåge og lette samarbejdet om luftrafikstyring.
3. For at gøre det lettere at anvende lovgivningen om det fælles europæiske luftrum på deres territorier
 - (a) træffer Republikken Moldova de nødvendige foranstaltninger for at tilpasse dens organisering af luftrafikstyringen til forholdene i det fælles europæiske luftrum, navnlig ved at sikre, at relevante nationale tilsynsorganer som minimum er funktionelt uafhængige af luftfartstjenesteudøvere, og
 - (b) Den Europæiske Union associerer Republikken Moldova med relevante operationelle initiativer på områderne luftfartstjenester, luftrum og interoperabilitet, som udspringer af etableringen af det fælles europæiske luftrum, navnlig ved på et tidligt tidspunkt at inddrage Republikken Moldovas bestræbelser på at oprette funktionelle luftrumsblokke eller ved at gennemføre en hensigtsmæssig samordning vedrørende SESAR.

ARTIKEL 17

Miljø

1. Parterne erkender, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af luftfartspolitik. Parterne anerkender, at en effektiv global, regional, national og/eller lokal indsats er påkrævet for at minimere den civile luftfarts miljøpåvirkninger.
2. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i denne aftales bilag II, handler parterne i overensstemmelse med lovgivningen om lufttransport, jf. del E i bilag III til denne aftale.
3. Parterne anerkender betydningen af at arbejde sammen og inden for rammerne af multilaterale drøftelser overveje luftfartens konsekvenser for miljøet og sikre, at afhjælpende foranstaltninger er i fuld overensstemmelse med aftalens målsætninger.

4. Intet i denne aftale skal forstås derhen, at det begrænser parternes kompetente myndigheders beføjelse til at træffe alle rimelige foranstaltninger for at forebygge eller på anden måde gribe ind over for miljøbelastninger fra lufttransport, hvis sådanne foranstaltninger træffes i fuld overensstemmelse med deres rettigheder og forpligtelser i henhold til international lovgivning og anvendes uden national forskelsbehandling.

ARTIKEL 18

Forbrugerbeskyttelse

Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i denne aftales bilag II, handler parterne i overensstemmelse med lovgivningen om lufttransport, jf. del G i bilag III til denne aftale.

ARTIKEL 19

Edb-reservationssystemer

Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i denne aftales bilag II, handler parterne i overensstemmelse med lovgivningen om lufttransport, jf. del H i bilag III til denne aftale.

ARTIKEL 20

Sociale aspekter

Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i denne aftales bilag II, handler parterne i overensstemmelse med lovgivningen om lufttransport, jf. del F i bilag III til denne aftale.

AFSNIT III

INSTITUTIONELLE BESTEMMELSER

ARTIKEL 21

Fortolkning og håndhævelse

1. Parterne træffer alle foranstaltninger af generel eller specifik art, der kræves for at sikre opfyldelsen af de forpligtelser, aftalen fører med sig, og afstår fra alle foranstaltninger, der kan bringe virkeliggørelsen af aftalens målsætninger i fare.
2. Parterne er ansvarlige for håndhævelsen af denne aftale på deres eget territorium, herunder ikke mindst de forordninger og direktiver af relevans for lufttransport, der er opregnet i denne aftales bilag III.
3. Parterne giver hver især den anden part alle nødvendige oplysninger og enhver nødvendig bistand i forbindelse med undersøgelser af eventuelle overtrædelser af bestemmelser i denne aftale, som denne anden part foretager inden for rammerne af de beføjelser, aftalen tillægger denne part.
4. Når parterne udøver de beføjelser, denne aftale giver dem, i anliggender, som er af væsentlig interesse for den anden part, og som berører den anden parts myndigheder eller virksomheder, skal den anden parts kompetente myndigheder underrettes om alle enkeltheder og have lejlighed til at udtale sig, inden den endelige afgørelse træffes.
5. For så vidt bestemmelserne i denne aftale og bestemmelserne i de i bilag III til denne aftale anførte retsakter indholdsmæssigt er identiske med de tilsvarende regler i EU-traktaterne og med retsakter udstedt i medfør af EU-traktaterne, fortolkes disse bestemmelser ved deres gennemførelse og anvendelse i overensstemmelse med EF-Domstolens og Europa-Kommissionens relevante afgørelser og beslutninger.

ARTIKEL 22

Det Fælles Udvalg

1. Der nedsættes et fælles udvalg bestående af repræsentanter for parterne (herefter benævnt "Det Fælles Udvalg"), hvis opgave skal være at forvalte aftalen og sikre, at den gennemføres korrekt. I det øjemed udarbejder Det Fælles Udvalg henstillinger og træffer afgørelser om de anliggender, som er udtrykkeligt omfattet af denne aftale.
2. Det Fælles Udvalgs afgørelser træffes ved konsensus og er bindende for parterne. Parterne sætter dem i kraft efter hver deres regler.
3. Det Fælles Udvalg fastsætter selv sin forretningsorden.
4. Det Fælles Udvalg træder sammen efter behov. Parterne kan hver især anmode om, at der indkaldes til et møde.

5. En part kan også anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at søge at løse problemer med fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale. Et sådant møde skal indledes hurtigst muligt, men senest to måneder efter datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre andet er aftalt mellem parterne.
6. Parterne udveksler oplysninger og konsulterer efter anmodning fra den ene hinanden i Det Fælles Udvalg for at sikre, at aftalen gennemføres korrekt.
7. Hvis en af parterne finder, at den anden ikke gennemfører en afgørelse truffet af Det Fælles Udvalg korrekt, kan førstnævnte anmode om, at spørgsmålet behandles i Det Fælles Udvalg. Hvis Det Fælles Udvalg ikke kan løse spørgsmålet selv i løbet af to måneder efter, at det er blevet indbragt, kan den anmodende part træffe nødvendige beskyttelsesforanstaltninger efter denne aftales artikel 24 (Beskyttelsesforanstaltninger).
8. Hvis Det Fælles Udvalg ikke træffer afgørelse i et spørgsmål senest seks måneder efter, at det er blevet indbragt, kan de kontraherende parter træffe nødvendige midlertidige beskyttelsesforanstaltninger efter denne aftales artikel 24 (Beskyttelsesforanstaltninger), jf. dog stk. 2.
9. I overensstemmelse med denne aftales artikel 6 (Investeringer) undersøger Det Fælles Udvalg spørgsmål om bilaterale investeringer i ejermajoritet eller ændringer i den faktiske kontrol med parternes luftfartsselskaber.
10. I overensstemmelse med denne aftales artikel 14 (Luftfartssikkerhed) overvåger Det Fælles Udvalg flytningen fra registret over luftfartøjer, der er registreret på datoen for undertegnelsen i Republikken Moldova, som ikke opfylder de internationale normer for flyvesikkerhed i henhold til konventionen. Det Fælles Udvalg overvåger ligeledes processen med udfasning under overgangsfasen, der er beskrevet i bilag II til denne aftale for luftfartøjer, som er registreret på datoen for undertegnelsen af denne aftale i Republikken Moldova, og som anvendes af operatører under Republikken Moldovas myndighedskontrol, men for hvilke der ikke er udstedt et typecertifikat i overensstemmelse med den relevante EU-lovgivning i del C af bilag III til denne aftale med henblik på at aftale en progressiv reduktion i antallet af luftfartøjer, der er omtalt i punkt 7 i bilag II til denne aftale.
11. Det Fælles Udvalg fremmer samarbejdet ved at:
 - (a) undersøge markedsvilkår, der påvirker lufttrafikken i henhold til denne aftale
 - (b) behandle og i videst mulig udstrækning effektivt løse spørgsmål vedrørende forretningsvirksomhed, som bl.a. kan hæmme markedsadgangen og en gnidningsløs udøvelse af tjenester inden for rammerne af denne aftale, med henblik på at sikre lige vilkår, forskriftsmæssig overensstemmelse og mindst mulige forskriftsmæssige byrder for kommercielle operatører
 - (c) fremme informationsudveksling på ekspertniveau om nye tiltag og udviklinger inden for love eller forskrifter, herunder på områderne sikkerhedsbeskyttelse, flyvesikkerhed, miljø, luftfartsinfrastruktur (herunder slots), konkurrencevilkår og forbrugerbeskyttelse

- (d) undersøge regelmæssigt, hvilke følger denne aftales gennemførelse får for forholdene på arbejdsmarkedet, især for beskæftigelsen, og ved at tilrettelægge formålstjenlige reaktioner på indvendinger, der findes berettigede
- (e) overveje potentielle områder, hvor denne aftale kan udbygges, herunder anbefalinger vedrørende ændringer af denne aftale
- (f) opnå konsensual enighed om forslag, fremgangsmåder eller dokumenter af proceduremæssig art i direkte tilknytning til denne aftales funktion
- (g) overveje og udvikle teknisk bistand på de områder, der omfattes af denne aftale og
- (h) fremme samarbejde i relevante internationale fora.

ARTIKEL 23

Tvistbilæggelse og voldgift

1. Hvis der opstår tvister mellem parterne i forbindelse med fortolkning eller anvendelse af aftalen, skal de først og fremmest søge at løse problemerne gennem formelle samråd i Det Fælles Udvalg efter stk. 5 i aftalens artikel 22 (Det Fælles Udvalg).
2. Hver af parterne kan indbringe enhver tvist om anvendelsen eller fortolkningen af denne aftale, som ikke har kunnet løses efter denne artikels stk. 1, for et voldgiftspanel med tre voldgiftsdommere efter nedenstående procedure:
 - (a) Hver part udpeger en voldgiftsdommer senest tres (60) dage efter, at den anden parts meddelelse om anmodningen om voldgift i et voldgiftspanel er modtaget gennem de diplomatiske kanaler; den tredje voldgiftsdommer udpeges af de to øvrige voldgiftsdommere efter endnu højst tres (60) dage. Har en af parterne ikke udpeget en voldgiftsdommer inden for den aftalte periode, eller er den tredje voldgiftsdommer ikke udpeget inden for den aftalte periode, kan hver part anmode ICAO-rådets præsident om at udpege den eller de fornødne voldgiftsdommere.
 - (b) Den tredje voldgiftsdommer, der udpeges i medfør af litra a), bør være statsborger i et tredjeland, og fungerer som voldgiftspanelets formand.
 - (c) Voldgiftspanelet fastsætter selv sin forretningsorden.
 - (d) Indtil der foreligger en endelig afgørelse fra voldgiftspanelet, fordeles udgifterne i sagens indledende fase ligeligt mellem parterne.
3. Efter anmodning fra en af parterne kan voldgiftspanelet, når det er trådt sammen, pålægge den anden part at iværksætte midlertidige afhjælpende foranstaltninger frem til panelets endelige afgørelse.
4. Panelets foreløbige og endelige afgørelser er bindende for parterne.

5. Hvis en af parterne ikke har handlet i overensstemmelse med en afgørelse, som voldgiftspanelet har truffet i medfør af denne artikel, senest tredive (30) dage efter, at den er blevet meddelt, kan den anden part begrænse, suspendere eller tilbagekalde de rettigheder eller privilegier, denne har tildelt den skyldige part i henhold til denne aftale, så længe undladelsen består.

ARTIKEL 24

Beskyttelsesforanstaltninger

1. Parterne træffer de fornødne almindelige eller særlige foranstaltninger til opfyldelse af deres forpligtelser i henhold til aftalen. De drager omsorg for, at aftalens målsætning virkeliggøres.
2. Finder en af parterne, at den anden part har tilsidesat en forpligtelse, som påhviler den i henhold til denne aftale, kan den træffe passende beskyttelsesforanstaltninger. Omfang og varighed af beskyttelsesforanstaltninger skal begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt for at afhjælpe problemet eller opretholde balancen i aftalen. Det skal tilstræbes at vælge en løsning, som forstyrrer denne aftales funktion mindst muligt.
3. En part, som overvejer at træffe beskyttelsesforanstaltninger, underretter straks den anden part via Det Fælles Udvalg og fremlægger alle relevante oplysninger.
4. Parterne indleder straks samråd i det fælles udvalg for at finde en løsning, der kan accepteres af dem begge.
5. Den pågældende part må først træffe beskyttelsesforanstaltninger en måned efter datoen for den i denne artikels stk. 3 nævnte underretning, medmindre den i denne artikels stk. 4 nævnte samrådsprocedure afsluttes inden udløbet af denne frist, jf. dog artikel 3, litra d) (Tilladelse), artikel 5, litra d) (Afvisning, tilbagekaldelse, suspendering og begrænsning af tilladelse), artikel 14 (Flyvesikkerhed) og artikel 15 (Sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten).
6. Den pågældende part underretter ufortøvet det fælles udvalg om de truffene foranstaltninger og fremlægger alle relevante oplysninger.
7. Foranstaltninger efter denne artikel ophæves, så snart den skyldige part opfylder denne aftales bestemmelser.

ARTIKEL 25

Forhold til andre aftaler

1. Aftalens bestemmelser har forrang frem for de relevante bestemmelser i de nuværende bilaterale luftfartsaftaler mellem Republikken Moldova og medlemsstaterne. Bestående trafikrettigheder, der stammer fra sådanne bilaterale aftaler og ikke er omfattet af denne aftale, kan dog fortsat udøves, forudsat at det sker uden forskelsbehandling mellem medlemsstaterne eller disses statsborgere.

2. Parterne holder samråd i Det Fælles Udvalg efter anmodning fra en af parterne for at henstille til, hvorvidt Republikken Moldova bør tilslutte sig FELO-aftalen.
3. Hvis parterne tiltræder en multilateral aftale eller støtter en beslutning truffet af ICAO eller en anden international organisation, som drejer sig om forhold, der er omfattet af denne aftale, drøftes det i Det Fælles Udvalg, om denne aftale skal tilpasses for at tage højde herfor.

ARTIKEL 26

Ændringer

1. Ønsker en af parterne at ændre aftalens bestemmelser, underretter den Det Fælles Udvalg herom.
2. Det Fælles Udvalg kan efter forslag fra en af parterne og i overensstemmelse med denne artikel beslutte med konsensus at ændre bilagene til aftalen.
3. Aftaleændringen træder i kraft, når parternes respektive interne procedurer er afsluttet.
4. Denne aftale er ikke til hinder for, at parterne ensidigt kan vedtage ny lovgivning eller ændre deres gældende lovgivning om luftfart og dermed beslægtede områder nævnt i denne aftales bilag III, forudsat at princippet om ikke-forskelsbehandling og bestemmelserne i denne aftale overholdes.
5. Når en af parterne påtænker at indføre ny lovgivning eller en ændring af den eksisterende lovgivning på området lufttransport eller et dermed beslægtet område som nævnt i denne aftales bilag III, oplyser den den anden part herom i den udstrækning, det er hensigtsmæssigt og muligt. Efter anmodning fra en af parterne kan der finde en udveksling af synspunkter sted i Det Fælles Udvalg.
6. Hver part oplyser regelmæssigt, og så snart det er hensigtsmæssigt, den anden part om ny lovgivning eller en ændring af den eksisterende lovgivning på området lufttransport eller et dermed beslægtet område som nævnt i denne aftales bilag III. Senest tres (60) dage senere drøfter Det Fælles Udvalg efter anmodning fra en af parterne, hvilke følger den nye retsregel eller ændring får for denne aftales mulighed for at fungere efter hensigten.
7. Efter informationsudvekslingen i denne artikels stk. 6 skal Det Fælles Udvalg:
 - (a) træffe afgørelse om at ændre denne aftales bilag III således, at den pågældende nye retsregel eller ændring indarbejdes i den, om nødvendigt på grundlag af gensidighed
 - (b) vedtage en afgørelse om, at den pågældende nye lovgivning eller ændring betragtes som værende i overensstemmelse med denne aftale, eller
 - (c) anbefale andre foranstaltninger, der skal vedtages inden for en rimelig tidsfrist for at sikre, at aftalen kan fungere efter hensigten.

ARTIKEL 27

Opsigelse

Hver af parterne kan når som helst ad diplomatiske kanaler give den anden part skriftlig meddelelse om sin beslutning om at opsiges aftalen. En sådan meddelelse sendes samtidigt til ICAO. Aftalen ophører ved midnat (GMT) ved udgangen af Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) trafiksæson, som er i kraft et år fra datoen på den skriftlige opsigelse af aftalen, medmindre opsigelsen trækkes tilbage efter gensidig aftale mellem parterne inden udløbet af denne periode.

ARTIKEL 28

Registrering hos Organisationen for International Civil Luftfart og FN's sekretariat

Denne aftale og alle ændringer deraf registreres hos ICAO og i De Forenede Nationers sekretariat i overensstemmelse med artikel 102 i De Forenede Nationers pagt, efter at den er trådt i kraft.

ARTIKEL 29

Foreløbig anvendelse og ikrafttræden

1. Denne aftale træder i kraft én måned efter datoen på den sidste note i en udveksling af diplomatiske noter mellem parterne, hvor de bekræfter, at alle nødvendige ikrafttrædelsesprocedurer for denne aftale er afsluttet. Med henblik på denne udveksling fremsender Republikken Moldova til Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union sin diplomatiske note til Den Europæiske Union og dens medlemsstater, og Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union fremsender til Republikken Moldova den diplomatiske note fra Den Europæiske Union og dens medlemsstater. Den diplomatiske note fra Den Europæiske Union og dens medlemsstater skal omfatte meddelelser fra hver medlemsstat, som bekræfter, at den pågældende medlemsstats procedurer for aftalens ikrafttræden er afsluttet.
2. Uden at dette berører bestemmelserne i denne artikels stk. 1, er de kontraherende parter enige om at anvende aftalen midlertidigt i overensstemmelse med deres interne procedurer og/eller den på stedet gældende lovgivning, fra datoen for undertegnelsen af aftalen.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede underskrevet denne aftale.

Udfærdiget i... den.... i to eksemplarer på hvert af parternes officielle sprog, idet hver tekst har samme gyldighed.

AFTALTE LUFTFARTSFORBINDELSER OG FASTLAGTE RUTER

1. Parterne giver hinandens luftfartsselskaber ret til at udøve luftfartstjenester på følgende fastlagte ruter:
 - a) for så vidt angår luftfartsselskaber fra Den Europæiske Union: enhver destination i Den Europæiske Union – mellemliggende destinationer i territorierne for parterne i den europæiske naboskabspolitik², FELO-lande³ eller lande, som er opført i bilag IV – enhver destination i Republikken Moldova – og videre destinationer
 - b) for så vidt angår luftfartsselskaber fra Republikken Moldova: enhver destination i Republikken Moldova – mellemliggende destinationer i territorierne for parterne i den europæiske naboskabspolitik, FELO-lande eller lande, som er opført i bilag IV – enhver destination i Den Europæiske Union
2. De luftfartstjenester, der udøves i medfør af punkt 1 i dette bilag, skal påbegyndes eller afsluttes på Republikken Moldovas territorium for luftfartsselskaber fra Republikken Moldova og på Den Europæiske Unions territorium for luftfartsselskaber fra Den Europæiske Union.
3. Begge parter luftfartsselskaber kan for nogle eller alle flyvninger frit vælge at:
 - a) gennemføre flyvninger i én eller begge retninger
 - b) kombinere forskellige rutenumre og gennemføre dem med samme luftfartøj
 - c) betjene mellemliggende og efterfølgende destinationer som angivet i dette bilags punkt 2 samt destinationer på parternes territorium i enhver kombination og rækkefølge
 - d) undlade landing på én eller flere destinationer
 - e) overføre trafik fra ethvert af selskabets luftfartøjer til ethvert andet af selskabets luftfartøjer på enhver destination
 - f) gøre ophold på enhver destination på eller uden for parternes territorier
 - g) befordre transittrafik gennem den anden parts territorium, og
 - h) kombinere trafik på samme luftfartøj uanset trafikens oprindelse.

2 "partnere i den europæiske naboskabspolitik" er Algeriet, Armenien, Aserbajdsjan, Belarus, Egypten, Georgien, Israel, Jordan, Libanon, Libyen, Marokko, de besatte palæstinensiske områder, Syrien, Tunesien og Ukraine, dvs. omfatter her ikke Republikken Moldova.

3 "FELO-lande" er de lande, der er part i den multilaterale aftale om oprettelse af et fælleseuropæisk luftfartsområde, og som på tidspunktet for undertegnelsen af aftalen var: Den Europæiske Unions medlemsstater, Republikken Albanien, Bosnien-Hercegovina, Republikken Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Republikken Island, Republikken Montenegro, Kongeriget Norge, Serbien og Kosovo under FN's Sikkerhedsråds resolution 1244.

4. Parterne tillader hvert luftfartsselskab at fastsætte, med hvilken forbindelseshyppighed og kapacitet det vil udbyde international luftrtransport ud fra forretningsmæssige hensyn på markedet. I overensstemmelse med denne ret begrænser ingen af parterne ensidigt den trafikmængde, forbindelseshyppighed eller -regularitet eller den eller de luftfartøjstyper, hvormed den anden parts luftfartsselskaber udfører luftrtransporten, undtagen af toldmæssige, tekniske eller driftsmæssige hensyn samt hensyn til miljø- og sundhedsbeskyttelse eller i anvendelse af denne aftales artikel 8 (Konkurrencevilkår).
 5. Hver parts luftfartsselskaber kan betjene, bl.a. inden for rammerne af ordninger for deling af rutenumre, enhver destination beliggende i et tredjeland, som ikke indgår i de specificerede ruter, så længe de ikke udøver femte frihedsrettigheder.
 6. Dette bilag gælder, medmindre andet er fastsat i overgangsbestemmelserne i punkt 2 i denne aftales bilag II, og udvidelsen af de heri fastsatte rettigheder.
-

OVERGANGSBESTEMMELSER

1. Den Europæiske Union har ansvaret for at foretage en vurdering, som bør bekræftes af en afgørelse i Det Fælles Udvalg, af Republikken Moldovas gennemførelse og anvendelse af alle de i denne aftales bilag III anførte lufttransportbestemmelser i EU-lovgivningen bortset fra lovgivningen om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten, jf. del D i bilag III til denne aftale. Denne vurdering foretages senest to år efter aftalens ikrafttræden.
2. Uden at dette berører bestemmelserne i denne aftales bilag I, omfatter de aftalte luftfartstjenester og specificerede ruter i denne aftale ikke retten for begge parter luftfartsselskaber til at udøve andre femte frihedsrettigheder, undtagen dem der allerede er ydet ved bilaterale aftaler mellem Republikken Moldova og Den Europæiske Unions medlemsstater, mellem destinationer inden for Den Europæiske Unions territorium, forud for vedtagelsen af den afgørelse, der henvises til i punkt 1 i dette bilag II til denne aftale.

Ved vedtagelsen af den afgørelse, der henvises til i punkt 1 i dette bilag II, udøver begge parter luftfartsselskaber femte frihedsrettigheder, herunder for luftfartsselskaber fra Republikken Moldova mellem destinationer inden for Den Europæiske Unions territorium.
3. Den Europæiske Union har ansvaret for at foretage en vurdering, som bør bekræftes af en afgørelse i Det Fælles Udvalg, af Republikken Moldovas gennemførelse af lovgivningen om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten. Denne vurdering foretages senest tre år efter aftalens ikrafttræden. Indtil da gennemfører Republikken Moldova ECAC Doc 30.
4. Ved overgangsperiodens udløb stilles den fortrolige del af lovgivningen om sikkerhedsbeskyttelse, jf. del D i bilag III til denne aftale, til rådighed for Republikken Moldovas kompetente myndigheder på den betingelse, at der indgås en aftale om udveksling af sikkerhedsfølsomme informationer og herunder EU's klassificerede informationer.
5. Republikken Moldovas gradvise overgang til fuld anvendelse af Den Europæiske Unions lovgivning om lufttransport, jf. denne aftales bilag III, kan tages op til vurdering regelmæssigt. Vurderingerne udføres af Europa-Kommissionen i samarbejde med Republikken Moldova.
6. Fra den dato, der omhandles i dette bilags punkt 1, anvender Republikken Moldova regler for udstedelse af licenser, der i det væsentlige svarer til reglerne i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet. Bestemmelserne i denne aftales artikel 4 om gensidig anerkendelse af egnethed og/eller statsborgerskab, som er dokumenteret af Republikken Moldovas myndigheder, anvendes af Den Europæiske Unions kompetente myndigheder, efter at Det Fælles Udvalg har bekræftet, at Republikken Moldova til fulde anvender sådanne regler for licensudstedelse.
7. Uden at foregribe eventuelle afgørelser i Det Fælles Udvalg eller inden for rammerne af artikel 24 (Beskyttelsesforanstaltninger) kan luftdygtigheden for luftfartøjer, som på datoen

for undertegnelsen Republikken Moldovas register, og som anvendes af operatører under Republikken Moldovas myndighedskontrol, men for hvilke EASA ikke har udstedt et typecertifikat i overensstemmelse med den relevante EU-lovgivning i del C af bilag III til denne aftale, forvaltes under Republikken Moldovas kompetente myndigheders ansvar i overensstemmelse med Republikken Moldovas gældende nationale krav indtil senest:

- a) 1. januar 2017 for visse flyvemaskiner, der udelukkende foretager fragtflyvninger
- b) 31. december 2019 for visse helikoptere, der foretager operationer i relation til eftersøgning og redning, arbejdsflyvning, uddannelse, beredskab, landbrug og humanitære flyvninger i overensstemmelse med de respektive luftfartsselskabers AOC,

på den betingelse, at luftfartøjerne opfylder internationale sikkerhedsnormer på luftfartsområdet, som er fastsat i medfør af konventionen. Sådanne luftfartøjer må ikke udnytte eventuelle yderligere rettigheder, der indrømmes i henhold til denne aftale og må ikke operere på luftveje til, fra eller inden for Den Europæiske Union.

Under ovennævnte overgangsfase må antallet af luftfartøjer i Republikken Moldovas register, for hvilke der ikke er udstedt et typecertifikat i overensstemmelse med den relevante EU-lovgivning, ikke overstige 53 indtil den 1. januar 2017, må derefter ikke overstige 36 og skal senest den 31. december 2022 være faset helt ud.

(Vil blive ajourført regelmæssigt)

REGLER FOR CIVIL LUFTFART

De følgende retsakters "bestemmelser, der finder anvendelse" anvendes i overensstemmelse med denne aftale, medmindre andet er fastsat i dette bilag eller i bilag II til denne aftale (Overgangsbestemmelser). Tilpasninger for de enkelte retsakter er angivet efter den pågældende retsakt:

A. Markedsadgang, accessoriske begrænsninger og lign.

Nr. 95/93

Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne,

ændret ved:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 894/2002 af 27. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1554/2003 af 22.07.03 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 793/2004 af 21.04.04 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 545/2009 af 18. juni 2009

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 12, artikel 14 og artikel 14a, stk. 2.

Ved anvendelse af artikel 12, stk. 2, læses udtrykket "Kommissionen" som "Det Fælles Udvalg"

Nr. 96/67

Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 25 og bilaget.

Ved anvendelse af artikel 10 læses udtrykket "medlemsstaterne" som "medlemsstaterne af Den Europæiske Union".

Ved anvendelse af artikel 20, stk. 2, læses udtrykket "Kommissionen" som "Det Fælles Udvalg".

Nr. 785/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 8 og artikel 10, stk. 2.

Nr. 2009/12

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 12.

B. Lufttrafikstyring

Nr. 549/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen).

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 4, artikel 6 og artikel 9 til 14.

Nr. 550/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen").

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 19 og bilag I og II.

Nr. 551/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (luftrumsforordningen).

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 11.

Nr. 552/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet (interoperabilitetsforordningen).

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 12 og bilag I til V.

Nr. 2096/2005

Kommissionens forordning (EF) nr. 2096/2005 af 20. december 2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester,

ændret ved:

- Kommissionens forordning (EF) nr. 1315/2007 af 8. november 2007 om tilsyn med sikkerheden i forbindelse med lufttrafikstyring og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005

- Kommissionens forordning (EF) nr. 482/2008 af 30. maj 2008 om etablering af et softwaresikringssystem, der skal indføres af luftfartstjenesteudøvere, og om ændring af bilag II til forordning (EF) nr. 2096/2005
- Kommissionens forordning (EF) nr. 668/2008 af 15. juli 2008 om ændring af bilag II til V i forordning (EF) nr. 2096/2005 vedrørende fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester for så vidt angår arbejdsmetoder og driftsprocedurer.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 9 og bilag I til V.

Nr. 2150/2005

Kommissionens forordning (EF) nr. 2150/2005 af 23. december 2005 om fælles regler for fleksibel udnyttelse af luftrummet.

Nr. 730/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 730/2006 af 11. maj 2006 om luftrumsklassifikation og adgang til flyvninger udført efter visuelflyvereglerne over flyveniveau 195.

Nr. 1794/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester.

Nr. 1033/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 1033/2006 af 4. juli 2006 om procedurekravene for flyveplaner i fasen før flyvning i det fælles europæiske luftrum.

Nr. 1032/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 1032/2006 af 6. juli 2006 om krav til automatiske systemer til udveksling af flyvedata med henblik på anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger mellem flyvekontrolenheder.

Nr. 219/2007

Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR).

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1, stk. 1 og 2 og stk. 5 til 7, artikel 2 og 3, artikel 4, stk. 1, og bilaget.

Nr. 633/2007

Kommissionens forordning (EF) nr. 633/2007 af 7. juni 2007 om krav til anvendelse af en flyvedataoverførselsprotokol med henblik på anmeldelse, samordning og overdragelse af flyvninger mellem flyvekontrolenheder.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 7, andet og tredje punktum af artikel 8 og bilag I til IV.

Nr. 1265/2007

Kommissionens forordning (EF) nr. 1265/2007 af 26. oktober 2007 om krav til luft-til-jord-talekanaladskillelse for det fælles europæiske luftrum.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 9 og bilag I til IV.

Nr. 1315/2007

Kommissionens forordning (EF) nr. 1315/2007 af 8. november 2007 om tilsyn med sikkerheden i forbindelse med lufttrafikstyring og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 15.

Nr. 482/2008

Kommissionens forordning (EF) nr. 482/2008 af 30. maj 2008 om etablering af et softwaresikringssystem, der skal indføres af luftfartstjenesteudøvere, og om ændring af bilag II til forordning (EF) nr. 2096/2005.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 5 og bilag I til II.

Nr. 668/2008

Kommissionens forordning (EF) nr. 668/2008 af 15. juli 2008 om ændring af bilag II til V i forordning (EF) nr. 2096/2005 vedrørende fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester for så vidt angår arbejdsmetoder og driftsprocedurer.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 2.

Nr. 1361/2008

Rådets forordning (EF) nr. 1361/2008 af 16. december 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 219/2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR).

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 5 (med undtagelse af artikel 1, stk. 6), bilag (med undtagelse af punkt 11 og 12).

Nr. 29/2009

Kommissionens forordning (EF) nr. 29/2009 af 16. januar 2009 om fastlæggelse af krav til datalink-tjenester i det fælles europæiske luftrum.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 15 og bilag I til VII.

Nr. 30/2009

Kommissionens forordning (EF) nr. 30/2009 af 16. januar 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 1032/2006 for så vidt angår kravene til automatiske systemer til udveksling af flyvedata til støtte for datalink-tjenester.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 2 og bilaget.

Nr. 262/2009

Kommissionens forordning (EF) nr. 262/2009 af 30. marts 2009 om fastsættelse af krav for den koordinerede tildeling og brug af Mode S-interrogator-koder i det fælles europæiske luftrum.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 13 og bilag I til III.

Nr. 1070/2009

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 5 med undtagelse af artikel 1, stk. 4.

Nr. 1108/2009

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af direktiv 2006/23/EF.

Nr. 73/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 73/2010 af 26. januar 2010 om fastlæggelse af krav til luftfartsdatas og luftfartsinformations kvalitet i det fælles europæiske luftrum.

Nr. 255/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 255/2010 af 25. marts 2010 om fastlæggelse af fælles regler for lufttrafikregulering (ATFM).

Nr. 691/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 af 29. juli 2010 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester.

Nr. 929/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 929/2010 af 18. oktober 2010 om ændring af forordning (EF) nr. 1033/2006 for så vidt angår ICAO-bestemmelserne, jf. artikel 3, stk. 1.

Nr. 1191/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 1191/2010 af 16. december 2010 om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester.

Kommissionens afgørelse af 21. februar 2011 om fastsættelse af EU-dækkende præstationsmål og varslingsstærskelværdier for udøvelse af luftfartstjenester for årene 2012 til 2014 (2011/121/EU).

Nr. 176/2011

Kommissionens forordning (EU) nr. 176/2011 af 24. februar 2011 om oplysninger, som skal forelægges forud for oprettelse eller ændring af en funktionel luftrumsblok.

Nr. 283/2011

Kommissionens forordning (EU) nr. 283/2011 af 22. marts 2011 om ændring af forordning (EF) nr. 633/2007 for så vidt angår overgangsordningerne, jf. artikel 7.

Kommissionens afgørelse af 20. maj 2011 om fritagelser i henhold til artikel 14 i Kommissionens forordning (EF) nr. 29/2009 om fastlæggelse af krav til datalink-tjenester i det fælles europæiske luftrum.

Nr. 677/2011

Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ændring af forordning (EU) nr. 691/2010.

Kommissionens afgørelse K(2011) 4130 endelig udg. af 7. juli 2011 om udnævnelse af en netforvalter for lufttrafikstyringsnetfunktionerne i det fælles europæiske luftrum.

Nr. 805/2011

Kommissionens forordning (EU) nr. 805/2011 af 10. august 2011 om fastlæggelse af nærmere regler for flyveledercertifikater og visse certifikater i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008.

C. Luftfartssikkerhed

Nr. 3922/91

Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart,

ændret ved:

- Kommissionens Forordning (EF) nr. 2176/96 af 13. november 1996 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 som følge af den videnskabelige og tekniske udvikling
- Kommissionens forordning (EF) nr. 1069/1999 af 25. maj 1999 om tilpasning af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 til den videnskabelige og tekniske udvikling

- Kommissionens forordning (EF) nr. 2871/2000 af 28. december 2000 om tilpasning af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart til den videnskabelige og tekniske udvikling
- Forordning (EF) nr. 1899/2006 af 12. december 2006 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1900/2006 af 20.12.06 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart
- Kommissionens forordning (EF) nr. 8/2008 af 11. december 2007 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart
- Kommissionens forordning (EF) nr. 859/2008 af 20.08.08 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 10 og artikel 12 til 13 (bortset fra artikel 4, stk. 1, og artikel 8, stk. 2, andet punktum) og bilag I til III.

Ved anvendelse af artikel 12 læses "medlemsstaterne" som "medlemsstaterne af Den Europæiske Union".

Nr. 216/2008

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 68 (bortset fra artikel 65), artikel 69, stk. 1, andet afsnit, artikel 69, stk. 4, og bilag I til VI,

ændret ved:

Kommissionens forordning (EF) nr. 690/2009 af 30. juli 2009 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af direktiv 2006/23/EF.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 3 med undtagelse af artikel 8a, stk. 5, artikel 8b, stk. 6, og artikel 8c, stk. 10, der er indsat ved artikel 1, stk. 7, i forordning (EF) nr. 1108/2009, samt bilaget.

Nr. 996/2010

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF.

Nr. 2003/42

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 11 og bilag I og II.

Nr. 1321/2007

Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 af 12. november 2007 om nærmere regler for registrering i en central database af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart, som udveksles i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 4.

Nr. 1330/2007

Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 af 24.09.07 om nærmere regler for videregivelse af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart til berørte parter i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 10 og bilag I til II.

Nr. 1702/2003

Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer,

ændret ved:

- Kommissionens forordning (EF) nr. 381/2005 af 7. marts 2005 om ændring af forordning (EF) nr. 1702/2003
- Kommissionens forordning (EF) nr. 706/2006 af 8. maj 2006 om ændring af forordning (EF) nr. 1702/2003 med hensyn til den periode, i hvilken medlemsstaterne kan udstede godkendelser eller beviser af en begrænset varighed
- Kommissionens forordning (EF) nr. 335/2007 af 28. marts 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 1702/2003, for så vidt angår gennemførelsesbestemmelserne for miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur
- Kommissionens Forordning (EF) nr. 375/2007 af 30. marts 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 1702/2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer

- Kommissionens forordning (EF) nr. 287/2008 af 28. marts 2008 om forlængelse af den gyldighedsperiode, der er omhandlet i artikel 2c, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1702/2003
- Kommissionens forordning (EF) nr. 1057/2008 af 27. oktober 2008 om ændring af tillæg II i bilaget til forordning (EF) nr. 1702/2003 vedrørende luftdygtighedseftersynsbeviset (EASA-formular 15a)
- Kommissionens forordning (EF) nr. 1194/2009 af 30. november 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 1702/2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer.

Bemærk: Berigtiget ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1194/2009 af 30. november 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 1702/2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 321 af 8.12.2009).

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 4 og bilaget. De i denne forordning omhandlede overgangsperioder fastsættes af Det Fælles Udvalg.

Nr. 2042/2003

Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, dele og apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver,

ændret ved:

- Kommissionens forordning (EF) nr. 707/2006 af 8. maj 2006 om ændring af forordning (EF) nr. 2042/2003 vedrørende godkendelser eller beviser af en begrænset varighed og bilag I og III
- Kommissionens forordning (EF) nr. 376/2007 af 30. marts 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver
- Kommissionens forordning (EF) nr. 1056/2008 af 27. oktober 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver
- Kommissionens forordning (EF) nr. 127/2010 om ændring af forordning (EF) nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 6 og bilag I til IV.

Nr. 104/2004

Kommissionens forordning (EF) nr. 104/2004 af 22. januar 2004 om fastsættelse af regler for organisation og sammensætning af klagenævnet for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 7 og bilaget.

Nr. 593/2007

Kommissionens forordning (EF) nr. 593/2007 af 31. maj 2007 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs vederlag og gebyrer,

ændret ved:

Kommissionens forordning (EF) nr. 1356/2008 af 23. december 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 593/2007 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs vederlag og gebyrer.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 12, artikel 14, stk. 2, og bilaget.

Nr. 736/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 736/2006 af 16. maj 2006 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejdsmetoder ved standardinspektioner.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 18.

Nr. 768/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 768/2006 af 19. maj 2006 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/36/EF med hensyn til indsamling og udveksling af oplysninger om sikkerhed i forbindelse med luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne, og forvaltning af informationssystemet.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 5.

Nr. 2111/2005

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 13 og bilag.

Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 af 22. marts 2006 om gennemførelsesbestemmelser til den fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet, der er omhandlet i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 6 og bilag A til C.

Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 med senere ændringer.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 3 samt bilag A og B.

D. Sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten

Rammeforordning

Nr. 300/2008

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 18, artikel 21 og bilaget.

Supplerende forordning

Nr. 272/2009

Kommissionens forordning (EF) nr. 272/2009 af 2. april 2009 om supplerung af de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed som fastlagt i bilaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008,

ændret ved:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 720/2011 af 22. juli 2011 om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 272/2009 af 2. april 2009 om supplerung af de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed, for så vidt angår gradvis indførelse af screening af væsker, aerosoldåser og geléer i EU's lufthavne.

Nr. 1254/2009

Kommissionens forordning (EU) nr. 1254/2009 af 18. december 2009 om fastlæggelse af kriterier for medlemsstaternes fravigelse af de fælles grundlæggende normer for den civile luftfarts sikkerhed og vedtagelse af alternative sikkerhedsforanstaltninger.

Nr. 18/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010 af 8. januar 2010 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 med hensyn til specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart.

Gennemførelsesforordning

Nr. 72/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010 af 26. januar 2010 om fastlæggelse af procedurer for gennemførelse af Kommissionens inspektioner på luftfartssikkerhedsområdet.

Nr. 185/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 185/2010 af 4. marts 2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed,

ændret ved:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 357/2010 af 23. april 2010 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010 af 4. marts 2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed
- Kommissionens forordning (EU) nr. 358/2010 af 23. april 2010 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010 af 4. marts 2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed
- Kommissionens forordning (EU) nr. 573/2010 af 30. juni 2010 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010 af 4. marts 2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed
- Kommissionens forordning (EU) nr. 983/2010 af 3. november 2010 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed
- Kommissionens forordning (EU) nr. 334/2011 af 7. april 2011 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010 af 4. marts 2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed.

Kommissionens afgørelse 2010/774/EU af 13. april 2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, der indeholder oplysninger som omhandlet i artikel 18, litra a), i forordning (EF) nr. 300/2008 (*det er nødvendigt at kende luftfartssikkerhedsforanstaltninger*),

ændret ved:

- Kommissionens afgørelse 2010/2604/EU om ændring af Kommissionens afgørelse 2010/774/EU af 13. april 2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, der indeholder oplysninger som omhandlet i artikel 18, litra a), i forordning (EF) nr. 300/2008 (*beskyttelse af forsyninger af LAG og STEB's*)
- Kommissionens afgørelse 2010/3572/EU af 30. juni 2010 om ændring af Kommissionens afgørelse 2010/774/EU af 13. april 2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for

luftfartssikkerhed, der indeholder oplysninger som omhandlet i artikel 18, litra a), i forordning (EF) nr. 300/2008 (*bombehunde*)

- Kommissionens afgørelse 2010/9139/EU af 20. december 2010 om ændring af Kommissionens afgørelse 2010/774/EU af 13. april 2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, der indeholder oplysninger som omhandlet i artikel 18, litra a), i forordning (EF) nr. 300/2008 (*metaldetektorer til screening af fragt*).

E. Miljø

Nr. 2006/93

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/93/EF af 12. december 2006 om regulering af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 6 og bilag I og II.

Nr. 2002/30

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF af 26. marts 2002 med henblik på bestemmelser og procedurer med henblik på indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne,

ændret eller tilpasset ved tiltrædelsesakten af 2003 og tiltrædelsesakten af 2005.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 15 og bilag I og II.

Nr. 2002/49

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 12. februar 2002 om vurdering og styring af ekstern støj.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 16 og bilag I til VI.

F. Sociale aspekter

Nr. 2000/79

Rådets direktiv 2000/79/EF af 27. november 2000 om iværksættelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA).

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 2 til 3 og bilaget.

Nr. 2003/88

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 19, artikel 21 til 24 og artikel 26 til 29.

G. Forbrugerbeskyttelse

Nr. 90/314

Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 10.

Nr. 95/46

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 34.

Nr. 2027/97

Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, ændret ved:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 8.

Nr. 261/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91.

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 17.

Nr. 1107/2006

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 17 og bilag I og II.

H. Anden lovgivning

Nr. 80/2009

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 80/2009 af 14. januar 2009 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 2299/89.

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 18 og bilag I og II.

BILAG IV

Liste over andre stater, som er omhandlet i artikel 3 og 4 samt i bilag I

1. Republikken Island (i medfør af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)
2. Fyrstendømmet Liechtenstein (i medfør af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)
3. Kongeriget Norge (i medfør af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)
4. Det Schweiziske Forbund (i medfør af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om lufttransport)