



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 1 febbraio 2012 (01.02)  
(OR. en)**

**5922/12**

**Fascicolo interistituzionale:  
2012/0004 (NLE)**

**AVIATION 11  
RELEX 70  
COEST 23  
NIS 6**

**PROPOSTA**

---

Mittente:	Commissione europea
Data:	30 gennaio 2012
n. doc. Comm.:	COM(2012) 19 definitivo
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, e all'applicazione provvisoria dell'accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica moldova, dall'altra

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera di Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, a Uwe CORSEPIUS, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

---

All.: COM(2012) 19 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 27.1.2012  
COM(2012) 19 definitivo

2012/0004 (NLE)

Proposta di

**DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, e all'applicazione provvisoria dell'accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica moldova, dall'altra**

## RELAZIONE

### 1. Contesto della proposta

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

L'accordo sullo spazio aereo comune tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e la Repubblica moldova, dall'altro è stato negoziato sulla base dell'autorizzazione ricevuta dal Consiglio nel giugno 2011. Attualmente i servizi aerei tra l'UE e la Repubblica moldova sono operati sulla base di accordi bilaterali tra i singoli Stati membri e la Repubblica moldova. Fa parte della politica estera dell'UE in materia di aviazione negoziare con i paesi vicini accordi globali nel settore dei servizi aerei quando siano stati dimostrati il valore aggiunto e i vantaggi economici di tali accordi. L'accordo è inteso a:

- aprire gradualmente il mercato su base reciproca per quanto concerne l'accesso alle rotte e la capacità;
- promuovere la cooperazione normativa e, nella misura del possibile, l'armonizzazione della regolamentazione e degli approcci sulla base della legislazione UE nel campo dell'aviazione;
- promuovere servizi aerei basati sulla concorrenza tra le compagnie aeree, con regolamentazioni e interventi minimi;
- garantire agli operatori economici condizioni eque e non discriminatorie;

- **Contesto generale**

Le direttive di negoziato stabiliscono l'obiettivo generale di negoziare un accordo globale relativo ai trasporti aerei al fine di aprire in modo graduale e reciproco l'accesso al mercato e di garantire la convergenza sul piano regolamentare e l'effettiva applicazione delle norme UE.

Conformemente alle direttive di negoziato, il 26 ottobre 2011 le due parti hanno siglato un progetto di accordo con la Repubblica moldova.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Le disposizioni dell'accordo prevalgono sulle disposizioni in materia previste dagli accordi bilaterali vigenti in materia di servizi aerei fra Stati membri e Repubblica moldova. È tuttavia autorizzato l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dal presente accordo, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra gli Stati membri dell'Unione europea e i loro cittadini.

- **Coerenza con gli altri obiettivi e politiche dell'Unione**

La conclusione di un accordo globale sui trasporti aerei con la Repubblica moldova costituisce un elemento importante nello sviluppo della politica estera dell'UE in materia di aviazione, e in particolare di un più ampio spazio aereo comune europeo, come illustrato nella comunicazione della Commissione "Sviluppare l'agenda per la

politica estera comunitaria in materia di aviazione”, COM(2005) 79 definitivo.

## 2. Consultazione delle parti interessate e valutazione dell'impatto

A norma dell'articolo 218, paragrafo 4, del TFUE, la Commissione ha condotto i negoziati in consultazione con un comitato speciale.

Ha consultato inoltre le parti interessate nel corso dell'intero processo.

### • Consultazione delle parti interessate

*Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto*

La Commissione ha consultato le parti interessate, in particolare mediante il forum consultivo che riunisce i rappresentanti delle compagnie aeree, degli aeroporti e delle organizzazioni sindacali.

*Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione*

In fase di preparazione della posizione negoziale dell'Unione sono state tenute nella debita considerazione tutte le osservazioni delle parti interessate.

### • Ricorso al parere di esperti

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

### • Valutazione dell'impatto

L'accordo garantisce l'apertura graduale del mercato dei trasporti aerei tra Unione europea e Repubblica moldova. Un relazione elaborata nel 2011 da consulenti esterni per conto della Commissione ha stimato che i benefici economici di un siffatto accordo sarebbero nell'ordine di 17 milioni di euro p.a. (soprattutto grazie a tariffe aeree più basse e all'aumento degli spostamenti aerei e dell'attività economica associata). L'analisi ha inoltre dimostrato che le tariffe aeree sulle tratte più frequentate subiranno probabilmente una marcata riduzione grazie all'aumento della concorrenza. L'accordo contribuirà inoltre a migliorare gli aspetti relativi alle attività commerciali dei vettori aerei dell'Unione.

La relazione è stata messa a disposizione degli Stati membri e delle parti interessate tramite la banca dati CIRCA.

L'accordo istituisce un comitato misto incaricato di verificare l'attuazione dell'accordo e i suoi effetti.

## 3. Elementi giuridici della proposta

### • Sintesi delle misure proposte

L'accordo è costituito dal testo di base, che contiene i principi fondamentali, e da due allegati: l'allegato I concernente la programmazione delle rotte, i diritti di traffico e la

flessibilità operativa e l'allegato II, relativo agli accordi bilaterali sui servizi aerei.

- **Base giuridica**

Articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5 e paragrafo 8, primo comma.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra tra le competenze esclusive dell'Unione.

Gli obiettivi della proposta non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri per i seguenti motivi.

Le disposizioni dell'accordo prevalgono sulle disposizioni in materia delle intese vigenti stipulate da singoli Stati membri. Per tutte le compagnie aeree dell'Unione, l'accordo crea contemporaneamente parità e uniformità di condizioni per l'accesso al mercato e stabilisce nuove disposizioni per la cooperazione e la convergenza tra l'Unione europea e la Repubblica moldova a livello di regolamentazione, in settori di fondamentale importanza per il funzionamento sicuro ed efficiente dei servizi aerei. Dette disposizioni possono essere adottate esclusivamente a livello dell'Unione in quanto riguardano alcuni settori di sua competenza esclusiva.

L'intervento dell'Unione conseguirà gli obiettivi della proposta per i motivi elencati qui di seguito.

L'accordo permette di estendere simultaneamente le condizioni in esso previste ai 27 Stati membri, con l'applicazione delle stesse norme senza alcuna discriminazione e con benefici per tutte le compagnie aeree dell'Unione indipendentemente dalla loro nazionalità. A differenza di quanto avviene attualmente, dette compagnie potranno operare liberamente da qualsiasi punto dell'Unione europea verso qualsiasi punto nella Repubblica moldova.

La soppressione di tutte le restrizioni all'accesso al mercato tra l'Unione europea e la Repubblica moldova non solo attirerà nuovi operatori sul mercato e creerà l'opportunità di servire aeroporti poco utilizzati fino ad ora, ma faciliterà anche il consolidamento tra le compagnie aeree della UE.

L'accordo garantisce l'accesso a opportunità commerciali, come la possibilità di fissare liberamente i prezzi, per tutte le compagnie aeree dell'UE. Un altro obiettivo del mandato, ossia l'istituzione di condizioni di concorrenza omogenee per tutte le compagnie aeree dell'Unione europea e della Repubblica moldova, richiede un'intensa collaborazione nel settore della regolamentazione che può essere conseguita unicamente a livello dell'Unione. Infine, uno dei principali obiettivi stabiliti dal mandato consisteva nell'istituire un ambito in cui affrontare e superare gli ostacoli incontrati nella Repubblica moldova dalle compagnie dell'Unione nell'esercizio della loro attività. L'azione dell'Unione al fine di risolvere questi problemi avrà un impatto superiore a quello ottenibile a livello nazionale.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per il seguente motivo.

Sarà istituito un comitato misto incaricato di discutere delle questioni concernenti l'attuazione dell'accordo. Il comitato misto effettuerà un monitoraggio degli aspetti di sicurezza attinenti all'accordo, promuoverà gli scambi a livello di esperti su nuove iniziative o sviluppi legislativi o regolamentari e valuterà i settori potenzialmente propizi a un'ulteriore estensione dell'accordo. Esso sarà composto da rappresentanti della Commissione e degli Stati membri.

Gli Stati membri continueranno inoltre a svolgere i loro tradizionali compiti amministrativi nell'ambito del trasporto aereo internazionale, ma sulla base di norme comuni applicate in maniera uniforme.

- **Scelta dello strumento**

Strumento proposto: accordo internazionale

Altri strumenti non sarebbero idonei per i motivi di seguito elencati.

Solo gli accordi internazionali possono avere effetto sulle relazioni estere in materia di trasporto aereo.

**4. Incidenza sul bilancio**

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, e all'applicazione provvisoria dell'accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica moldova, dall'altra**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5 e paragrafo 8, primo comma,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) la Commissione ha negoziato, a nome dell'Unione e degli Stati membri, un accordo sullo spazio aereo comune tra la Repubblica moldova e l'Unione europea e i suoi Stati membri (di seguito "l'accordo") in conformità della decisione del Consiglio del 16 giugno 2011 che autorizza la Commissione ad avviare i negoziati. I negoziati sono stati condotti a buon fine e l'accordo è stato siglato il 26 ottobre 2011;
- (2) è opportuno che ora l'accordo sia firmato e applicato in via provvisoria dall'Unione e dagli Stati membri, fatta salva la sua eventuale conclusione in data successiva.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

### *ARTICOLO 1*

#### *Firma*

1. La firma dell'accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica moldova, dall'altra, è approvata a nome dell'Unione, subordinatamente alla conclusione di tale accordo.

Il testo dell'accordo è accluso alla presente decisione.

2. Il segretariato generale del Consiglio definisce lo strumento dei pieni poteri per la firma dell'accordo, con riserva della sua conclusione, per la o le persone indicate dal negoziatore dell'accordo.

*Articolo 2*  
*Applicazione provvisoria*

In attesa della sua entrata in vigore, l'accordo è applicato a titolo provvisorio dall'Unione e dai suoi Stati membri, conformemente alle loro procedure interne e/o alla loro legislazione nazionale, a decorrere dalla data in cui l'accordo è stato firmato.

*Articolo 3*  
*Comitato misto*

1. L'Unione europea e gli Stati membri sono rappresentati nel comitato misto istituito a norma dell'articolo 22 dell'accordo.
2. L'Unione europea è rappresentata nel comitato misto dalla Commissione.
3. La posizione che l'Unione deve adottare in seno al comitato misto sulle questioni di competenza dell'Unione europea che non richiedono l'adozione di una decisione avente effetti giuridici viene stabilita dalla Commissione e notificata preventivamente al Consiglio.
4. Per quanto concerne le decisioni del comitato misto relative a materie di competenza dell'UE, la posizione dell'Unione europea è adottata dal Consiglio che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, tranne qualora le procedure di voto applicabili stabilite dai trattati dell'Unione dispongano altrimenti.
5. Per quanto concerne le decisioni del comitato misto relative a materie di competenza degli Stati membri, la posizione dell'Unione europea e degli Stati membri è adottata dal Consiglio che delibera all'unanimità su proposta della Commissione o degli Stati membri, tranne qualora entro un mese dall'adozione di detta posizione uno Stato membro abbia informato il Segretariato generale del Consiglio di poter accettare la decisione che deve essere presa dal comitato misto solo con il consenso dei suoi organi legislativi.

*Articolo 4*  
*Composizione delle controversie*

1. La Commissione rappresenta l'Unione nei procedimenti di composizione delle controversie di cui all'articolo 23 dell'accordo.
2. Le misure opportune da adottare a norma dell'articolo 23 dell'accordo su materie di competenza dell'Unione sono decise dalla Commissione, previa consultazione di un comitato speciale di rappresentanti degli Stati membri nominati dal Consiglio.

*Articolo 5*  
*Comunicazioni alla Commissione*

1. Gli Stati membri comunicano preventivamente alla Commissione eventuali decisioni di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di una compagnia aerea della Repubblica moldova che intendono adottare a norma dell'articolo 5 dell'accordo.
2. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione eventuali richieste o notifiche da essi inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 14 (Sicurezza) dell'accordo.

3. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione eventuali richieste o notifiche da essi inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 15 (Protezione dell'aviazione) dell'accordo.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*  
*[...]*

**ALLEGATO**

ACCORDO SULLO SPAZIO AEREO COMUNE  
TRA L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI  
E LA REPUBBLICA MOLDOVA

IL REGNO DEL BELGIO,  
LA REPUBBLICA DI BULGARIA,  
LA REPUBBLICA CECA,  
IL REGNO DI DANIMARCA,  
LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,  
LA REPUBBLICA DI ESTONIA,  
L'IRLANDA,  
LA REPUBBLICA ELLENICA,  
IL REGNO DI SPAGNA,  
LA REPUBBLICA FRANCESE,  
LA REPUBBLICA ITALIANA,  
LA REPUBBLICA DI CIPRO,  
LA REPUBBLICA DI LETTONIA,  
LA REPUBBLICA DI LITUANIA,  
IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,  
L'UNGHERIA,  
MALTA,  
IL REGNO DEI PAESI BASSI,  
LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,  
LA REPUBBLICA DI POLONIA,  
LA REPUBBLICA PORTOGHESE,  
LA ROMANIA,  
LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,  
LA REPUBBLICA SLOVACCA,  
LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

in quanto parti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (di seguito i "trattati UE") e Stati membri dell'Unione europea (di seguito gli "Stati membri"),

L'UNIONE EUROPEA,

da un lato, e

LA REPUBBLICA MOLDOVA,

dall'altro,

PRESO ATTO che il 28 novembre 1994 è stato firmato a Bruxelles un accordo di partenariato e di cooperazione tra le Comunità europee e gli Stati membri, da un lato, la Repubblica moldova, dall'altro;

DESIDERANDO costituire uno spazio aereo comune (Common Aviation Area – CAA) basato sull'obiettivo di aprire l'accesso ai mercati delle parti, con pari condizioni di concorrenza e rispetto delle stesse norme – comprese quelle relative alla sicurezza aerea, alla protezione della navigazione aerea, alla gestione del traffico aereo, agli aspetti sociali e all'ambiente;

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo, anche tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo capaci di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati;

RICONOSCENDO l'importanza del trasporto aereo per la promozione degli scambi commerciali, del turismo e degli investimenti;

PRESO ATTO della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

CONCORDANDO sul fatto che è opportuno fondare le norme dello spazio aereo comune sulla pertinente legislazione in vigore nell'Unione europea, come stabilito nell'allegato III del presente accordo;

RICONOSCENDO che il rispetto integrale delle norme dello spazio aereo comune consente alle parti di coglierne tutti i benefici, compresa l'apertura dell'accesso ai mercati, e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, il settore industriale e i lavoratori di entrambe le parti;

RICONOSCENDO che la creazione dello spazio aereo comune e l'applicazione delle sue norme non possono essere realizzate senza l'adozione di accordi transnazionali, laddove necessario;

RICONOSCENDO l'importanza che riveste un'assistenza adeguata in questa prospettiva;

DESIDERANDO dar modo alle linee aeree di offrire ai passeggeri e ai trasportatori prezzi e servizi competitivi in mercati aperti;

DESIDERANDO provvedere affinché tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti dei vettori aerei, beneficino di un accordo liberalizzato;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza nei trasporti aerei internazionali e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, incidono negativamente sull'operatività degli aeromobili e minano la fiducia dei viaggiatori nella sicurezza dell'aviazione civile;

DESIDERANDO assicurare la parità di trattamento a tutti i vettori aerei e garantire loro eque e pari opportunità di fornire i servizi aerei di cui al presente accordo;

RICONOSCENDO che le sovvenzioni pubbliche possono falsare la concorrenza tra linee aeree e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo;

AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica internazionale in materia di trasporto aereo e riconoscendo i diritti degli Stati sovrani ad adottare misure adeguate a tal fine;

PRESO ATTO dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montreal il 28 maggio 1999;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo costituito dagli accordi esistenti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le linee aeree, i lavoratori e le comunità da entrambi i lati,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

## ARTICOLO 1

### Definizioni

Ai fini del presente accordo, e salvo disposizione contraria, i seguenti termini sono così definiti:

- (1) “servizio concordato” e “rotta determinata”, il trasporto aereo internazionale a norma dell’articolo 2 (Concessione di diritti) e dell’allegato I al presente accordo;
- (2) "accordo", il presente accordo, i suoi allegati e ogni loro emendamento;
- (3) “trasporto aereo”, il trasporto effettuato per mezzo di aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione, che, per chiarezza, include i servizi di linea e non di linea (charter) e un servizio integrale di trasporto merci;
- (4) "autorità competenti" gli organismi o enti pubblici responsabili per lo svolgimento delle funzioni amministrative di cui al presente accordo;
- (5) “idoneità”, l’idoneità di un vettore aereo a operare servizi aerei internazionali, in altre parole, la capacità finanziaria soddisfacente e le competenze appropriate in materia di gestione e la sua disponibilità a conformarsi alle disposizioni legislative e regolamentari e agli obblighi relativi alle operazioni di detti servizi;
- (6) “nazionalità”, il fatto che un vettore aereo soddisfi le esigenze relative a aspetti quali la sua proprietà, il suo controllo effettivo e la sua sede principale di attività;
- (7) “convenzione”, la convenzione sull’aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, che include:
  - (a) ogni emendamento che sia entrato in vigore a norma dell’articolo 94, lettera a), della convenzione stessa e che sia stato ratificato sia dalla Repubblica moldova che dallo Stato membro dell’Unione europea, e
  - (b) tutti gli allegati e i relativi emendamenti adottati a norma dell’articolo 90 della convenzione stessa, qualora tali allegati o emendamenti siano entrati in vigore simultaneamente per la Repubblica moldova e per lo Stato membro o per gli Stati membri dell’Unione europea;
- (8) “diritto della quinta libertà”, il diritto o il privilegio concesso da uno stato (“Stato concedente”) ai vettori aerei di un altro Stato (“Stato concessionario”) di fornire servizi di trasporto aereo internazionali tra il territorio dello Stato concedente e il territorio di uno Stato terzo, a condizione che questi servizi abbiano come punto di partenza o di destinazione il territorio dello Stato concessionario;
- (9) "costo totale", il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative e gli eventuali oneri destinati a rispecchiare i costi ambientali e applicati senza distinzione di nazionalità;

- (10) "trasporto aereo internazionale", il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;
- (11) "accordo ECAA", l'accordo multilaterale tra la Comunità europea ed i suoi Stati membri, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Repubblica di Serbia e la Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo<sup>1</sup>, sull'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo.
- (12) "partner della politica europea di vicinato", Algeria, Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Egitto, Georgia, Israele, Giordania, Libano, Libia, la Repubblica moldova, Marocco, territori palestinesi occupati, Siria, Tunisia e Ucraina.
- (13) "cittadini nazionali", qualsiasi persona fisica o giuridica avente nazionalità moldava per la parte moldava, o la nazionalità di uno Stato membro per la parte europea, se e in quanto, nel caso di una persona giuridica, essa è sempre effettivamente controllata, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, da persone fisiche o giuridiche aventi la nazionalità moldava per la parte moldava, o da persone fisiche o giuridiche aventi la nazionalità di uno Stato membro o di uno dei paesi terzi identificati nell'allegato IV, per la parte europea;
- (14) "licenza di esercizio", i) nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri le licenze di esercizio e tutti gli altri documenti o certificati pertinenti rilasciati ai sensi della legislazione UE in vigore e, ii) nel caso della Repubblica moldova, i certificati o permessi rilasciati ai sensi della pertinente legislazione moldava in vigore;
- (15) "parti", da un lato l'Unione europea o i suoi Stati membri, ovvero l'Unione europea e i suoi Stati membri, nell'ambito delle rispettive competenze (la parte europea), e dall'altro la Repubblica moldova (la parte moldava);
- (16) "prezzo",

i) le "tariffe aeree passeggeri", che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti o altri venditori di biglietti per il proprio trasporto e per quello dei loro bagagli sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari; e

ii) le "tariffe aeree merci", il prezzo da pagare per il trasporto di merci nonché le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari.

Questa definizione comprende, laddove applicabile, il trasporto di superficie connesso alle operazioni di trasporto aereo internazionale e le condizioni ad esso applicabili.

---

<sup>1</sup> Conformemente alla risoluzione n. 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite del 10 giugno 1999.

- (17) “principale centro di attività”, la sede principale o sociale di una compagnia aerea nel territorio della parte in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, del vettore aereo;
- (18) “oneri di servizio pubblico” tutti gli oneri imposti ai vettori aerei esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su una determinata rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione e capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale. I vettori aerei possono essere indennizzati dalla parte interessata per l’adempimento degli oneri di servizio pubblico;
- (19) "sovvenzioni", qualsiasi contributo finanziario concesso dalle autorità o da un organismo regionale od altro organismo pubblico, ossia quando:
- (a) provvedimenti del governo, di un ente regionale o di un altro organismo pubblico comportino il trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di sovvenzioni, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi alla società o l'assunzione di passivi della società, quali ad esempio garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, l'assetto azionario, la protezione contro il fallimento o un'assicurazione;
  - (b) la pubblica amministrazione o un organismo regionale od altro ente pubblico rinuncia ad entrate altrimenti dovute, ovvero non le riscuote, o le riduce indebitamente;
  - (c) la pubblica amministrazione, un ente regionale od altro ente pubblico fornisce beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquista beni o servizi; oppure
  - (d) un governo, un organismo regionale o un ente pubblico di altro tipo effettui versamenti a un meccanismo di finanziamento, o incarichi o dia ordine a un organismo privato di svolgere una o più funzioni tra quelle illustrate alle lettere a), b) e c), che di norma spetterebbero al governo, e la prassi seguita non differisca in sostanza dalle normali prassi dei governi;
- e quando sia in tal modo conferito un vantaggio;
- (20) “SESAR”, l’elemento tecnologico del Cielo unico europeo con l’obiettivo di garantire all'Unione europea, entro il 2020, un’infrastruttura di controllo del traffico aereo di efficienza elevata, tale da garantire uno sviluppo del trasporto aereo sicuro e compatibile con l’ambiente;
- (21) "territorio", nel caso della Repubblica moldova, le aree territoriali e le acque territoriali ad esse adiacenti sotto la sua sovranità, influenza, protezione o mandato e, nel caso dell'Unione europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale ai quali si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea e alle condizioni sancite da tali trattati e da ogni strumento che dovesse succedere agli stessi. Resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal

Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; Resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; per l'aeroporto di Gibilterra resta inoltre sospesa l'applicazione delle misure UE in materia di liberalizzazione del trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, conformemente alla dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006;

- (22) “onere di uso”, un onere imposto ai vettori aerei a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, infrastrutture per la navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connesse.

TITOLO I  
DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 2

Concessione di diritti

1. Ciascuna parte concede all'altra parte, in conformità dell'allegato I e dell'allegato II, i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte dei vettori dell'altra parte:
  - (a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;
  - (b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito di un trasporto aereo (per scopi non di traffico);
  - (c) nell'effettuare un servizio concordato su una rotta specificata, il diritto di effettuare scali sul suo territorio al fine di caricare e scaricare il traffico internazionale di passeggeri, merci e/o posta, separatamente o in combinazione; e
  - (d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.
2. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata in modo da conferire alle compagnie aeree:
  - (a) alla Repubblica moldova il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio di tale Stato membro;
  - (b) all'Unione europea il diritto di caricare, nel territorio della Repubblica moldova, passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio della Repubblica moldova.

ARTICOLO 3

Autorizzazione

1. Una volta ricevute da un vettore aereo di una delle parti contraenti le domande per le autorizzazioni di esercizio, le competenti autorità dell'altra parte concedono le opportune autorizzazioni con un minimo di ritardo procedurale, a condizione che:
  - (a) per un vettore della Repubblica moldova:
    - il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività nella Repubblica moldova e sia titolare di una licenza di esercizio in conformità alla legislazione applicabile della Repubblica moldova; e

- la Repubblica moldova eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo; e
  - salvo diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore aereo appartenga e continui ad appartenere, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, alla Repubblica moldova e/o a cittadini della Repubblica moldova,
- (b) per un vettore dell'Unione europea:
- il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea a norma dei trattati UE e sia titolare di una valida licenza di esercizio; e
  - lo Stato membro responsabile del rilascio del suo certificato di operatore aereo eserciti e mantenga un controllo regolamentare effettivo sul vettore e l'autorità competente a tal fine sia chiaramente identificata; e
  - salvo diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, agli Stati membri e/o a cittadini degli Stati membri, o ad altri Stati di cui all'allegato IV, e/o a cittadini di quest'ultimi;
- (c) il vettore aereo risponda alle condizioni di cui alle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dall'autorità competente; e
- (d) vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 14 (Sicurezza aerea) e all'articolo 15 (Protezione della navigazione aerea) del presente accordo.

## ARTICOLO 4

### Riconoscimento reciproco di dichiarazioni regolamentari relative all'idoneità, alla proprietà e al controllo del vettore aereo

Una volta ricevuta una domanda di autorizzazione da un vettore aereo di una delle parti, le autorità competenti dell'altra parte riconoscono le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità e/o della cittadinanza adottate dalle autorità competenti della prima parte in relazione a tale vettore aereo come se tale decisione fosse stata adottata dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti, salvo nei casi stabiliti alle successive lettere a) e b):

- (a) se, una volta ricevuta una domanda di autorizzazione da un vettore aereo, o dopo la concessione di tale autorizzazione, le autorità competenti della parte ricevente hanno motivi specifici per ritenere che, nonostante la determinazione effettuata dalle autorità competenti dell'altra parte, anche nei casi di doppia cittadinanza, non siano rispettate le condizioni di cui all'articolo 3 (Autorizzazione) del presente accordo per la concessione degli opportuni permessi o autorizzazioni, devono prontamente informarne tali autorità, suffragando in modo plausibile la loro posizione. In tal caso ciascuna parte può chiedere l'avvio di consultazioni, eventualmente anche con rappresentanti delle pertinenti autorità competenti, e/o richiedere ulteriori informazioni in relazione al problema di cui trattasi. Tali richieste devono essere soddisfatte nel più breve tempo possibile. Qualora non si pervenga a una soluzione, ciascuna parte può sottoporre la questione all'esame del comitato misto istituito a norma dell'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo.
- (b) Il presente articolo non concerne il riconoscimento dell'accertamento con riguardo a:
- certificati o licenze di sicurezza;
  - disposizioni in materia di sicurezza; oppure
  - copertura assicurativa.

## ARTICOLO 5

### Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni

1. Le autorità competenti di ciascuna parte hanno il diritto di rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo appartenente all'altra parte qualora:
  - (a) per un vettore della Repubblica moldova:
    - il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività nella Repubblica moldova o non sia titolare di una licenza di esercizio in conformità alla legislazione applicabile della Repubblica moldova; oppure
    - la Repubblica moldova non eserciti né mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo; oppure
    - salvo diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore aereo non sia detenuto e non sia effettivamente controllato, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, dalla Repubblica moldova e/o da cittadini della Repubblica moldova;
  - (b) per un vettore dell'Unione europea:
    - il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea a norma dei trattati UE o non sia titolare di una valida licenza di esercizio; oppure
    - lo Stato membro competente per il rilascio del certificato di operatore aereo (COA) non eserciti o mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo ovvero l'autorità competente non sia chiaramente indicata; oppure
    - salvo diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore aereo non sia detenuto e non sia effettivamente controllato, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, dagli Stati membri e/o dai cittadini degli Stati membri, o da altri Stati di cui all'allegato IV, e/o da cittadini di quest'ultimi;
  - (c) il vettore aereo non abbia ottemperato alle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di cui all'articolo 7 (Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari) del presente accordo; oppure
  - (d) non vengano osservate o fatte osservare le disposizioni dell'articolo 14 (Sicurezza aerea) e dell'articolo 15 (Protezione della navigazione aerea) del presente accordo; oppure
  - (e) una parte abbia dichiarato, conformemente all'articolo 8 (Condizioni di concorrenza) del presente accordo che non sono soddisfatte le condizioni di concorrenza.
2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettere c) e d) del presente articolo, i diritti conferiti

dal presente articolo possono essere esercitati solamente previa consultazione con le competenti autorità dell'altra parte.

3. Nessuna delle parti fa uso dei diritti ad essa conferiti dal presente articolo per rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi di uno o più vettori aerei delle parti sulla base del fatto che la proprietà della partecipazione di maggioranza e/o il controllo effettivo di detto vettore aereo sono detenuti da una o più parti dell'accordo ECAA o dai loro cittadini, nella misura in cui detta parte o dette parti dell'accordo ECAA garantiscano la reciprocità di trattamento e applichino i termini e le condizioni dell'accordo ECAA.

## ARTICOLO 6

### Investimenti

1. Fatto salvo il rispetto dell'articolo 3 (Autorizzazione) e dell'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, sono autorizzati la proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di un vettore aereo della Repubblica moldova da parte di Stati membri e/o di loro cittadini.
2. Fatto salvo il rispetto dell'articolo 3 (Autorizzazione) e dell'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, la proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di un vettore aereo dell'Unione europea da parte della Repubblica moldova e/o di suoi cittadini, sono autorizzati sulla base di una decisione preventiva del comitato misto istituito dal presente accordo ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2 (Comitato misto) del presente accordo. Tale decisione precisa le condizioni connesse alla gestione dei servizi concordati oggetto del presente accordo e dei servizi tra paesi terzi e le parti contraenti. Le disposizioni dell'articolo 22, paragrafo 8 (Comitato misto), del presente accordo non si applicano a questo tipo di decisioni.

## ARTICOLO 7

### Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

1. Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di una parte che disciplinano sul suo territorio l'ingresso o l'uscita di vettori di trasporto aereo o le operazioni di volo e la navigazione degli aeromobili dovranno essere osservate dai vettori dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte.
2. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte che disciplinano sul suo territorio l'ammissione o la partenza di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili [quali i regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, le questioni doganali e le misure sanitarie (quarantena) o, nel caso della posta, i regolamenti postali] devono essere osservate da, o per conto di, tali passeggeri, equipaggi o merci dei vettori aerei dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte.

## ARTICOLO 8

### Condizioni di concorrenza

1. Le parti individuano come loro obiettivo comune la creazione di un ambiente equo e concorrenziale per la fornitura dei servizi aerei. Le parti riconoscono che i vettori aerei generalmente adottano prassi genuinamente concorrenziali quando operano su base interamente commerciale e non sono sovvenzionate.
2. Nell'ambito di applicazione del presente accordo e fatte salve eventuali disposizioni speciali in esso contenute, è vietata ogni discriminazione in ragione della nazionalità.
3. Gli aiuti di Stato che falsano o minacciano di falsare la concorrenza favorendo talune imprese nella prestazione di servizi di trasporto aereo sono incompatibili con il corretto funzionamento del presente accordo nella misura in cui possono pregiudicare gli scambi tra le parti nel settore dell'aviazione.
4. Qualsiasi pratica contraria al presente articolo è valutata sulla base dei criteri che derivano dall'applicazione delle norme in materia di concorrenza applicabili nell'Unione europea, in particolare quelle dell'articolo 107 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e degli strumenti interpretativi adottati dalle istituzioni dell'Unione europea.
5. Se una parte rileva che nel territorio dell'altra parte esistono condizioni, in particolare dovute a un finanziamento, che potrebbero nuocere a un ambiente equo e concorrenziale dei suoi vettori, può trasmettere le proprie osservazioni all'altra parte. Può inoltre chiedere che si riunisca il comitato misto, come previsto all'articolo 22 dell'accordo (Comitato misto). Entro 30 giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso, iniziano le consultazioni. In caso di non raggiungimento di un accordo soddisfacente entro trenta (30) giorni dall'inizio delle consultazioni, la parte che ne ha fatto richiesta può intervenire per rifiutare, ritirare, revocare, sospendere le autorizzazioni dei vettori aerei dell'altra parte o imporre condizioni adeguate per il loro rilascio conformemente all'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo.
6. Il provvedimento adottato ai sensi del paragrafo 5 di cui sopra deve essere adeguato, proporzionato e limitato allo stretto necessario, per quanto riguarda la sua portata e la sua durata, ed esclusivamente dirette al o ai vettori aerei che beneficiano di sovvenzioni o delle condizioni di cui al presente articolo, fatto salvo il diritto delle parti di intervenire ai sensi dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.
7. Ogni parte, previa notifica all'altra parte, può prendere contatto con i soggetti responsabili dell'altra parte, ivi comprese le amministrazioni statali, regionali e locali, per discutere di aspetti attinenti al presente articolo.
8. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative delle parti in materia di oneri di servizio pubblico nei territori delle parti.

## ARTICOLO 9

### Opportunità commerciali

#### **Esercizio di un'attività**

1. Le parti riconoscono che gli ostacoli all'esercizio di un'attività da parte di operatori economici mettono in pericolo il conseguimento dei benefici previsti dal presente accordo. Le parti si impegnano perciò ad avviare un processo efficace e reciproco di eliminazione degli ostacoli all'esercizio di attività da parte degli operatori commerciali di entrambe le parti, nei casi in cui detti ostacoli potrebbero frenare le operazioni commerciali, creare distorsioni di concorrenza o contrastare lo sviluppo di condizioni di concorrenza omogenee.
2. Il comitato misto istituito in conformità dell'articolo 22 avvia un processo di cooperazione con riguardo all'esercizio di un'attività e alle opportunità commerciali; segue i progressi nell'affrontare efficacemente gli ostacoli all'esercizio dell'attività di operatori commerciali e valuta periodicamente gli sviluppi, anche se necessario nel senso di modifiche legislative e regolamentari. A norma dell'articolo 22 una parte può indire una riunione del comitato misto allo scopo di discutere eventuali questioni concernenti l'applicazione del presente articolo.

#### **Rappresentanti delle compagnie aeree**

3. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di istituire uffici sul territorio dell'altra parte ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse, incluso quello di vendere o di emettere biglietti e/o lettere di trasporto aereo propri e/o di qualsiasi altro vettore aereo.
4. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative dell'altra parte che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego di manodopera, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte personale dirigente, addetto alle vendite, tecnico, operativo o altro personale specialistico necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo. A discrezione delle compagnie aeree, le esigenze di organico possono essere soddisfatte mediante personale proprio o avvalendosi dei servizi di qualsiasi altra organizzazione, società o compagnia aerea operante sul territorio dell'altra parte e autorizzata a fornire tali servizi sul territorio di tale parte. Entrambe le parti si impegnano a facilitare e accelerare il rilascio dei permessi di lavoro eventualmente necessari per il personale addetto agli uffici in conformità del presente paragrafo, inclusi coloro che espletano mansioni temporanee per un periodo non superiore a novanta (90) giorni, nel rispetto delle pertinenti disposizioni legislative e regolamentari in vigore.

#### **Assistenza a terra**

5. a) Fatto salvo quanto previsto nella lettera b) qui di seguito, ciascun vettore aereo ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte:

- i) il diritto di provvedere da sola alle operazioni di assistenza a terra ("autoproduzione") oppure, a sua scelta,
- ii) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative regolamentari ed amministrative di ciascuna parte e se detti prestatori sono presenti sul mercato. b)

b) assistenza bagagli, operazioni in pista, assistenza carburante, assistenza merci e posta per quanto riguarda la movimentazione fisica delle merci e della posta fra l'aerostazione e l'aereo, i diritti di cui alla lettera a), punti i) e ii), possono essere soggetti a vincoli conformi alle disposizioni legislative regolamentari e amministrative applicabili nel territorio dell'altra parte. Qualora tali vincoli impediscano l'assistenza a terra e non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi devono essere disponibili per tutti i vettori aerei in condizioni di parità e su base equa e non discriminatoria.

### **Assistenza a terra per terzi**

- 6. Ciascuna impresa di assistenza a terra, sia essa un vettore aereo o no, ha, in relazione alla fornitura di servizi di assistenza a terra sul territorio dell'altra parte, il diritto di fornire servizi di assistenza a terra alle compagnie aeree che operano nello stesso aeroporto, è purché ciò sia autorizzato e sia conforme con le leggi e i regolamenti applicabili.

### **Vendite, spese in loco e trasferimento di fondi**

- 7. I vettori aerei di ciascuna parte possono provvedere direttamente alla vendita dei servizi di trasporto aereo e servizi correlati nel territorio dell'altra parte e/o, a loro discrezione, tramite agenti o altri intermediari da essa nominati, mediante un altro vettore aereo o tramite internet. Ciascun vettore aereo ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile, conformemente alla legislazione valutaria ivi vigente.
- 8. Ciascun vettore aereo ha diritto di convertire in valute liberamente convertibili e trasferire dal territorio dell'altra parte al proprio territorio nazionale e, salvo che ciò contrasti con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di applicazione generale, al paese o ai paesi di sua scelta, a richiesta, i redditi locali. La conversione e la rimessa di tali somme sono consentite prontamente, senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile alle transazioni e alle rimesse correnti alla data in cui il vettore presenta la prima domanda di rimessa.
- 9. Le compagnie aeree di ciascuna parte sono autorizzate a pagare in valuta locale nel territorio dell'altra parte le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, i vettori aerei di ciascuna parte possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

## **Intese di cooperazione**

10. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, i vettori aerei di una parte possono stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con uno qualsiasi dei seguenti soggetti:

- a) uno o più vettori aerei delle parti; e
- b) uno o più vettori aerei di un paese terzo; e
- c) qualsiasi fornitore di servizi di trasporto di superficie (su terra o per via marittima);

purché:

i) il vettore che opera i servizi sia titolare di adeguati diritti di traffico e ii) il vettore che vende i servizi disponga dell'abilitazione all'esercizio delle rotte soggiacenti e iii) gli accordi soddisfino le condizioni in materia di sicurezza e di concorrenza normalmente applicate ad accordi di tal genere. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri venduto per mezzo di code-sharing, l'acquirente è informato al punto di vendita, o in ogni caso prima di salire a bordo, in merito all'identità del prestatore del servizio di trasporto che gestisce i singoli segmenti del servizio.

11. a) In relazione al trasporto passeggeri, a determinare se i prestatori dei servizi di trasporto di superficie debbano essere soggetti alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che disciplinano il trasporto aereo non potrà essere unicamente il criterio rappresentato dal fatto tali trasporti sono offerti da un vettore aereo che opera con il proprio nome. I prestatori dei servizi di trasporto di superficie hanno la facoltà di decidere se stipulare o no accordi cooperativi. Nel decidere un particolare accordo, le imprese di trasporto di superficie possono prendere in esame, fra gli altri aspetti, gli interessi dei consumatori e vincoli tecnici, economici, di spazio e di capacità.

b) Inoltre, in deroga ad altre disposizioni del presente accordo, i vettori aerei ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti contraenti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato sul territorio della Repubblica moldova e dell'Unione europea o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di installazioni doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative regolamentari ed amministrative applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via di superficie o per via aerea, hanno accesso alle formalità e alle installazioni doganali degli aeroporti. Le compagnie aeree possono scegliere di effettuare esse stesse i propri trasporti di superficie ovvero di farli eseguire tramite intese stipulate con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altre compagnie aeree e da fornitori indiretti di trasporto di merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempreché i trasportatori non siano trattati in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

## **Leasing**

12. I vettori aerei di ciascuna parte sono abilitati a fornire i servizi concordati utilizzando aeromobili e equipaggi forniti in leasing da altri vettori aerei, compresi quelli di paesi terzi, purché tutti i soggetti partecipanti a tali accordi rispettino le condizioni previste dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate normalmente dalle parti a tali accordi.
  - (a) Nessuna delle parti esige che una compagnia aerea che fornisce l'aeromobile detenga diritti di traffico a norma del presente accordo.
  - (b) Il noleggio con equipaggio (wet-leasing), da parte di un vettore aereo della Repubblica moldova, di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo o, da parte di un vettore aereo dell'Unione europea, di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo diverso da quelli citati all'allegato IV del presente accordo, al fine di utilizzare i diritti di cui al presente accordo, deve costituire misura eccezionale o dovuta a esigenze temporanee e deve ottenere l'approvazione preliminare dell'autorità che ha rilasciato la licenza del vettore aereo in questione che opera in leasing e dell'autorità competente dell'altra parte.

## **Affiliazione commerciale (franchising) / impiego del marchio (branding)**

13. Le compagnie aeree di ciascuna parte hanno diritto a stipulare accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, comprese i vettori aerei, dell'altra parte o di un paese terzo, purché dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate di norma dalle parti a siffatti accordi, in particolare quelle che richiedono la divulgazione dell'identità del vettore aereo che effettivamente opera il servizio.

## ARTICOLO 10

### Diritti doganali e fiscalità

1. All'arrivo nel territorio di una parte, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dai vettori aerei dell'altra parte, le dotazioni normali, di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco ed altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché altri articoli destinati all'uso o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, sulla base della reciprocità, ai sensi della pertinente legislazione applicabile, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e il capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono (a) imposti dalle autorità nazionali o dall'Unione europea e (b) non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile.
2. Sulla base della reciprocità, ai sensi della legislazione applicabile in materia, sono parimenti esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati:
  - (a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una parte e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;
  - (b) attrezzature di terra e parti di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale;
  - (c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo introdotto o fornito nel territorio di una parte per essere utilizzato nell'aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;
  - (d) stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte, introdotte o fornite nel territorio di una parte e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati su un tratto della rotta sopra il territorio suddetto; e
  - (e) apparecchiature per la sicurezza e la protezione dei passeggeri, da utilizzarsi negli aeroporti o nei terminali cargo.
3. In deroga a eventuali disposizioni di senso contrario, nessuna disposizione del presente accordo impedisce a una delle parti di imporre, su base non discriminatoria, tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito nel suo territorio e destinato ad essere usato in un aeromobile di una compagnia aerea che opera tra due punti del suo territorio.

4. Le dotazioni, provviste e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo da parte delle autorità competenti e non essere trasferite senza corrispettivo delle relative tasse e dei diritti di dogana relativi.
5. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano anche nel caso in cui le compagnie aeree di una parte abbiano negoziato con un'altra compagnia aerea, alla quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento nel territorio dell'altra parte degli articoli specificati ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.
6. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti contraenti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sui beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio nel quale è permesso l'imbarco o lo sbarco.
7. I bagagli e le merci in transito diretto sul territorio di una parte sono esentati da imposte, dazi doganali, diritti e altri oneri analoghi diversi da quelli basati sul costo del servizio fornito.
8. Le normali dotazioni di bordo, come pure i materiali e le forniture normalmente presenti a bordo dell'aeromobile utilizzato da una compagnia aerea di una delle due parti, possono essere scaricate sul territorio dell'altra parte solo con l'approvazione delle autorità doganali del territorio in questione. In questo caso possono essere poste sotto il controllo di dette autorità fino al momento in cui sono riesportate o altrimenti cedute in conformità con la normativa doganale.
9. La stipula del presente accordo non interesserà l'ambito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), con l'eccezione dell'imposta sul valore aggiunto per le importazioni di beni. Le disposizioni del presente accordo lasciano impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra uno Stato membro e la Repubblica moldova che possano essere in vigore per evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

## ARTICOLO 11

### Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea

1. Ciascuna parte garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle autorità o enti competenti della riscossione ai vettori aerei dell'altra parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, di aeroporti e di infrastrutture e dei servizi per la sicurezza della navigazione aerea siano adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori e equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. Fatto salvo l'articolo 16, paragrafo 1, (Gestione del traffico aereo), gli oneri di cui trattasi possono riflettere, ma non eccedere, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o enti per garantire le adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali e di sicurezza dell'aviazione all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di oneri sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, tali oneri sono applicati ai vettori

compagnie aerei dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.

2. Ciascuna parte richiede consultazioni tra le autorità o gli enti competenti per la riscossione degli oneri sul proprio territorio e le compagnie aeree, o gli organismi di rappresentanza di queste ultime, che utilizzano le infrastrutture e i servizi e assicura che le autorità o gli enti competenti per la riscossione e le compagnie aeree, o gli organismi di rappresentanza di queste ultime, si scambino reciprocamente le informazioni che risultino necessarie ai fini di un riesame adeguato della congruità di tali oneri, conformemente ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2. Ciascuna parte assicura che le autorità o gli enti competenti per la riscossione degli oneri a comunicano agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri di uso, onde consentire alle autorità di prendere in considerazione le osservazioni formulate dagli utenti prima che le modifiche entrino in vigore.
3. Nei procedimenti di composizione delle controversie di cui all'articolo 23 (Composizione delle controversie e arbitrato) del presente accordo, nessuna parte è reputata in situazione di inadempimento del presente articolo a meno che:
  - (a) non abbia proceduto, entro tempi ragionevoli, a un esame dell'onere di uso o della prassi oggetto del reclamo dell'altra parte; oppure
  - (b) in esito a tale riesame, non abbia preso tutte le iniziative in suo potere per correggere un onere o una prassi che risulti in contrasto con le disposizioni del presente articolo.

## ARTICOLO 12

### Fissazione dei prezzi

1. Le parti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera e equa concorrenza.
2. Le parti non esigono che i prezzi siano depositati o notificati.
3. Le autorità competenti possono riunirsi per discutere di questioni quali, tra l'altro, il carattere iniquo, irragionevole, discriminatorio o sovvenzionato dei prezzi.

## ARTICOLO 13

### Dati statistici

1. Ciascuna parte fornisce all'altra parte le statistiche richieste dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta, altre informazioni statistiche disponibili che possano ragionevolmente essere richieste per esaminare l'andamento dei servizi aerei.
2. Le parti cooperano nell'ambito del comitato misto di cui all'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare l'andamento dei servizi aerei ai sensi del presente accordo.



TITOLO II  
COOPERAZIONE NORMATIVA

ARTICOLO 14

Sicurezza aerea

1. Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea specificata nella parte C dell'allegato III del presente accordo, alle condizioni fissate di seguito.
2. Le parti cooperano per garantire l'applicazione da parte della Repubblica moldova della legislazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo. A tal fine la Repubblica moldova partecipa in veste di osservatore ai lavori dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente accordo.
  - (a) La transizione graduale della Repubblica moldova verso la completa applicazione della legislazione di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo è soggetta a valutazioni effettuate dall'Unione europea in cooperazione con la Repubblica moldova. Se la Repubblica moldova ritiene che sia pienamente applicata la legislazione di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo, ne informa l'Unione europea al fine di procedere alla valutazione.
  - (b) Una volta che la Repubblica moldova abbia pienamente applicato la legislazione di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo, il comitato misto istituito ai sensi dell'articolo 22 del presente accordo determina lo status e le condizioni (di livello superiore a quelli di "osservatore") alle quali la Repubblica moldova può partecipare alle attività dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea.
3. Le parti dispongono che gli aeromobili registrati in una parte e sospetti di inadempimento delle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della Convenzione, che atterrano in aeroporti aperti al traffico aereo internazionale nel territorio dell'altra parte, siano soggetti ad ispezioni a terra da parte delle competenti autorità di tale altra parte, sia a bordo dell'aeromobile che intorno ad esso, intese a controllare tanto la validità dei documenti relativi all'aeromobile e all'equipaggio quanto lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature.
4. Le autorità competenti di una parte possono chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito alle norme di sicurezza osservate dall'altra parte.
5. Le autorità competenti di una parte adottano tutte le misure opportune e immediate qualora accertino che un aeromobile, un prodotto o un'operazione possono:
  - (a) non soddisfare le norme minime stabilite in conformità della Convenzione o della normativa specificata nell'allegato III, parte C, del presente accordo, secondo il caso,

- (b) dare adito a gravi preoccupazioni – a seguito di un'ispezione di cui al paragrafo 3 del presente articolo – in merito alla non conformità dell'aeromobile o del funzionamento dell'aeromobile con le norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata nella parte C dell'allegato III del presente accordo, secondo il caso, o
  - (c) dare adito a gravi preoccupazioni in merito all'assenza di un'effettiva manutenzione e gestione delle norme minime stabilite in conformità della Convenzione o della normativa specificata all'allegato III, parte C, del presente accordo, secondo il caso.
6. Nei casi in cui intervengono a norma del paragrafo 5, le autorità competenti di una parte ne informano sollecitamente le autorità competenti dell'altra parte, giustificando la propria iniziativa.
7. Qualora le misure adottate in applicazione del paragrafo 5 del presente articolo non vengano sospese anche se è venuta a mancare la base per la loro adozione, l'una o l'altra delle parti può adire il comitato misto.

## ARTICOLO 15

### Sicurezza aerea

1. Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della normativa in materia di protezione della navigazione aerea dell'Unione europea specificata nella parte D dell'allegato III del presente accordo, alle condizioni fissate di seguito.
2. La Repubblica moldova può essere oggetto di un'ispezione da parte della Commissione europea conformemente alla legislazione dell'Unione europea applicabile in materia di protezione della navigazione aerea di cui all'allegato III del presente accordo. Le parti stabiliscono il meccanismo necessario per lo scambio di informazioni sui risultati di tali ispezioni di sicurezza.
3. Essendo le garanzie di protezione degli aeromobili civili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi un presupposto indispensabile del funzionamento dei servizi aerei internazionali, le parti riaffermano il reciproco obbligo di tutelare la sicurezza dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita, in particolare gli obblighi nel quadro della Convenzione di Chicago, della Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la soppressione del sequestro illegale di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la soppressione degli atti illeciti commessi contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici ed in fogli ai fini del rilevamento, firmata a Montreal il 1° marzo 1991, se e in quanto entrambe le parti contraenti sono parti contraenti di tali convenzioni nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono firmatarie entrambe le parti.
4. Le parti si forniscono reciprocamente, a richiesta, tutta l'assistenza necessaria per contrastare tutte le minacce alla sicurezza dell'aviazione civile, compresa la prevenzione del sequestro illegale di aeromobili civili o di altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, i loro passeggeri e i loro equipaggi, gli aeroporti e le installazioni di navigazione aerea.
5. Nelle loro reciproche relazioni le parti contraenti agiscono in conformità con le norme per la protezione del trasporto aereo e, se e in quanto da loro applicate, con le pratiche raccomandate dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) e allegate alla Convenzione di Chicago, se e in quanto tali misure di sicurezza sono applicabili alle parti. Esse prescrivono che gli operatori degli aeromobili figuranti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno la sede di attività principale o la residenza permanente nel loro territorio e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano in conformità con le suddette disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione.
6. Entrambe le parti dispongono affinché, nel loro rispettivo territorio, vengano prese misure efficaci per proteggere l'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, tra cui controlli

dei passeggeri e dei bagagli a mano, controlli dei bagagli da stiva, controlli di sicurezza delle merci e della posta prima del carico e dello scarico dall'aeromobile e controlli di sicurezza sulle forniture per l'aeromobile e l'aeroporto e controllo dell'accesso all'area lato volo e alle zone sterili. Tali misure devono essere adeguate per affrontare un aumento delle minacce. Ciascuna parte conviene che i suoi vettori aerei possano essere tenuti ad osservare le disposizioni in materia di protezione dell'aviazione civile di cui al paragrafo 5 di cui al presente articolo richieste dall'altra parte, all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra parte.

7. Ciascuna parte prende inoltre favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra parte di adottare ragionevoli misure speciali di sicurezza per far fronte a una minaccia specifica. Tranne quando ciò non sia ragionevolmente possibile in una situazione di emergenza, ciascuna parte informa preventivamente l'altra parte delle eventuali misure speciali di sicurezza che intende adottare e che potrebbero avere un impatto operativo o finanziario significativo sui servizi di trasporto aereo forniti nell'ambito del presente accordo. Ciascuna parte può richiedere la convocazione del comitato misto per discutere tali misure di sicurezza, come previsto all'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo.
8. Quando si verifica un sequestro illegale di un aeromobile o una minaccia di sequestro o altri atti illeciti nei confronti della sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni di aeronavigazione, le Parti contraenti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di provvedimenti appropriati finalizzati a porre rapidamente e sicuramente termine a tale incidente o minaccia di incidente.
9. Ciascuna parte adotta tutte le misure che ritiene praticabili per garantire che un aeromobile oggetto di un sequestro illegale o di altri atti di interferenza illecita che si trova a terra sul suo territorio sia trattenuto sullo stesso, a meno che la sua partenza sia resa necessaria dall'imperativo assoluto di proteggere vite umane. Ogniqualvolta ciò sia possibile, tali misure sono adottate sulla base di consultazioni reciproche.
10. Se una parte ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte abbia disatteso le disposizioni in tema di protezione della navigazione aerea previste dal presente articolo, le sue autorità competenti possono chiedere di intavolare consultazioni immediate con le autorità competenti dell'altra parte.
11. Fatto salvo il disposto dell'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, se entro quindici (15) giorni dalla data della richiesta non si perviene ad un accordo soddisfacente la parte richiedente è legittimata a ritirare, a revocare, a limitare o a imporre il rispetto di determinate condizioni per l'autorizzazione all'esercizio di uno o più vettori aerei dell'altra parte.
12. In caso di minaccia immediata e straordinaria le parti contraenti hanno facoltà di prendere provvedimenti urgenti prima della scadenza del termine di quindici (15) giorni.
13. Qualsiasi misura adottata conformemente al paragrafo 11 del presente articolo è sospesa una volta che l'altra parte si sia conformata al disposto del presente articolo.

## ARTICOLO 16

### Gestione del traffico aereo

1. Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della normativa specificata nella parte B dell'allegato III del presente accordo, alle condizioni fissate di seguito.
2. Le parti cooperano nel settore della gestione del traffico aereo al fine di estendere il cielo unico europeo alla Repubblica moldova, e rafforzare così le norme di sicurezza attuali e l'efficacia globale delle operazioni generali di traffico aereo in Europa, ottimizzare le capacità di controllo del traffico aereo, ridurre al minimo i ritardi e migliorare l'efficienza ambientale. A tal fine la Repubblica moldova partecipa come osservatore ai lavori del comitato per il cielo unico a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'accordo. Spetta al comitato misto monitorare e agevolare la cooperazione nel settore della gestione del traffico aereo.
3. Al fine di facilitare l'applicazione della normativa sul cielo unico europeo nei rispettivi territori:
  - (a) la Repubblica moldova adotta le misure necessarie ad adeguare le sue strutture istituzionali di gestione del traffico aereo al cielo unico europeo, in particolare garantendo che gli appositi organismi nazionali di controllo siano indipendenti almeno a livello funzionale dai prestatori di servizi di navigazione aerea; e
  - (b) l'Unione europea associa la Repubblica moldova alle pertinenti iniziative di carattere operativo nei settori dei servizi di navigazione aerea, spazio aereo e interoperabilità cui ha dato origine il cielo unico europeo, particolarmente coinvolgendo sin dalle fasi iniziali la Repubblica moldova nel lavoro di istituzione di blocchi funzionali di spazio aereo o istituendo un adeguato coordinamento sul SESAR.

## ARTICOLO 17

### Ambiente

1. Le parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica dell'aviazione. Le parti riconoscono che sono necessari interventi a livello mondiale, regionale, nazionale e/o locale per ridurre al minimo l'impatto dell'aviazione civile sull'ambiente.
2. Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo specificata nella parte E dell'allegato III del presente accordo.
3. Le parti riconoscono l'importanza di cooperare, nell'ambito di discussioni multilaterali, per valutare gli effetti delle attività di trasporto aereo sull'ambiente e per garantire che le eventuali misure adottate per attenuare tali effetti siano pienamente coerenti con gli obiettivi del presente accordo.

4. Nessuna disposizione del presente accordo va interpretata come una limitazione della facoltà delle competenti autorità di una parte di adottare tutte le misure adeguate a prevenire o altrimenti affrontare il problema degli impatti ambientali del trasporto aereo, a condizione che tali misure siano conformi ai rispettivi diritti e obblighi previsti dal diritto internazionale e siano applicate senza distinzione di nazionalità.

#### ARTICOLO 18

##### Protezione dei consumatori

Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo specificata nella parte G dell'allegato III del presente accordo.

#### ARTICOLO 19

##### Sistemi telematici di prenotazione

Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo specificata nella parte H dell'allegato III del presente accordo.

#### ARTICOLO 20

##### Aspetti sociali

Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo specificata nella parte F dell'allegato III del presente accordo.

### TITOLO III

#### DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI

##### ARTICOLO 21

###### Interpretazione e attuazione

1. Le parti del presente accordo adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi del presente accordo.
2. Ciascuna parte è responsabile sul proprio territorio per la corretta attuazione del presente accordo e in particolare dei regolamenti e delle direttive in materia di trasporto aereo elencati nell'allegato III al presente accordo.
3. Ciascuna parte fornisce all'altra parte tutte le informazioni e le presta tutta l'assistenza necessaria in caso di indagini su eventuali infrazioni del presente accordo condotte dall'altra parte nell'ambito delle proprie competenze secondo quanto previsto dal presente accordo.
4. Quando le parti contraenti agiscono in virtù dei poteri loro conferiti dal presente accordo in questioni in cui l'altra parte abbia interesse e che riguardano le autorità o imprese dell'altra parte, le competenti autorità dell'altra parte devono essere pienamente informate e avere la possibilità di presentare osservazioni prima che sia assunta una decisione definitiva.
5. Laddove le disposizioni del presente accordo e degli atti di cui all'allegato III del presente accordo sono identiche nella sostanza alle norme corrispondenti dei trattati UE e agli atti adottati in applicazione di tali trattati, le disposizioni in parola sono interpretate, per l'attuazione e l'applicazione, conformemente alle sentenze e alle decisioni del caso della Corte di giustizia e della Commissione europea.

##### ARTICOLO 22

###### Comitato misto

1. È istituito un comitato misto, composto da rappresentanti delle parti (in appresso "il comitato misto"), responsabile dell'amministrazione e corretta attuazione del presente accordo. A tal fine il comitato emana raccomandazioni ed adotta decisioni nei casi previsti dal presente accordo.
2. Le decisioni del comitato misto sono adottate consensualmente e sono vincolanti per le parti. e sono adottate da quest'ultime conformemente alla propria normativa.
3. Il comitato misto stabilisce mediante decisione il proprio regolamento interno.
4. Il comitato misto si riunisce quando e ove necessario. Ciascuna parte può chiedere la convocazione di una riunione.

5. Le parti possono inoltre chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. La riunione del comitato deve avere luogo il più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricevimento della richiesta, salvo se concordato diversamente dalle parti.
6. Ai fini della corretta applicazione del presente accordo, le parti procedono a scambi di informazioni e, su richiesta di una di esse, si consultano in sede di comitato misto.
7. Se a giudizio di una delle parti una decisione del comitato misto non è stata correttamente applicata dall'altra parte, la prima parte può chiedere che la questione sia esaminata dal comitato misto. Se il comitato misto non può risolvere la questione entro due mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta, la parte che ne ha fatto richiesta può adottare opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.
8. Fatto salvo il disposto del paragrafo 2, se il comitato misto non adotta una decisione entro sei mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta la questione, le parti possono adottare le opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.
9. Conformemente all'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il comitato misto esamina gli aspetti riguardanti gli investimenti bilaterali di partecipazione di maggioranza o le modifiche al controllo effettivo dei vettori aerei delle parti.
10. Conformemente all'articolo 14 (Sicurezza aerea) del presente accordo, il comitato misto supervisiona il processo di cancellazione dal registro degli aeromobili immatricolati nella Repubblica moldova alla data della firma che non rispettano le norme internazionali di sicurezza aerea fissate ai sensi della Convenzione. Il Comitato misto supervisiona inoltre, durante la fase di transizione di cui all'allegato II del presente accordo, il processo di eliminazione degli aeromobili immatricolati nella Repubblica moldova alla data della firma del presente accordo, e utilizzati da operatori soggetti al controllo regolamentare della Repubblica moldova, privi di certificato tipo rilasciato conformemente alla legislazione applicabile dell'UE di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo al fine di pervenire alla riduzione progressiva del numero di aeromobili di cui al punto 7 dell'allegato II del presente accordo.
11. Il comitato misto favorisce la cooperazione mediante:
  - (a) il riesame delle condizioni di mercato relative ai servizi aerei contemplate dal presente accordo;
  - (b) l'analisi e, nella misura del possibile, l'efficace soluzione delle questioni attinenti all'esercizio dell'attività che possono ostacolare, tra l'altro, l'accesso al mercato e il regolare svolgimento dei servizi previsti dal presente accordo, in quanto mezzi per garantire condizioni equivalenti di concorrenza, la convergenza normativa e la riduzione dei vincoli regolamentari per gli operatori commerciali;

- (c) la promozione di scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza e della protezione della navigazione aerea, nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie), dell'ambiente concorrenziale e della protezione dei consumatori;
- (d) l'esame periodico degli effetti sociali dell'accordo nel corso della sua attuazione, segnatamente nel settore dell'occupazione, e la messa a punto di risposte adeguate a preoccupazioni che si rivelino legittime;
- (e) la valutazione di settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso;
- (f) la definizione consensuale di proposte, metodologie o documenti di natura procedurale direttamente correlati al funzionamento del presente accordo;
- (g) la valutazione e la messa a punto di interventi di assistenza tecnica nei settori interessati dal presente accordo; e
- (h) il rafforzamento della cooperazione nei pertinenti fori internazionali.

## ARTICOLO 23

### Risoluzione delle controversie e arbitrato

1. In caso di controversie in materia di interpretazione o applicazione del presente accordo, le parti si impegnano a risolverle in primo luogo mediante consultazioni formali in sede di comitato misto, conformemente al paragrafo 5 dell'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo.
2. Ciascuna parte può sottoporre le eventuali controversie relativa all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo, che non siano state risolte conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, a una commissione di arbitrato composta da tre membri, conformemente alla procedura illustrata di seguito:
  - (a) ciascuna parte designa un arbitro entro sessanta (60) giorni dalla data in cui è stata ricevuta la notifica della richiesta di arbitrato da parte della commissione di arbitrato, inviata dall'altra parte attraverso i canali diplomatici; il terzo arbitro è designato dagli altri due arbitri entro altri sessanta (60) giorni. Se entro il periodo convenuto una delle parti non ha designato un arbitro, o se non è stato designato il terzo arbitro, ciascuna parte può chiedere al presidente del consiglio dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile di designare, a seconda del caso, uno o più arbitri;
  - (b) il terzo arbitro designato alle condizioni previste alla lettera a) deve essere cittadino di un paese terzo e funge da presidente della commissione di arbitrato;
  - (c) la commissione di arbitrato fissa di comune accordo le proprie norme procedurali; e
  - (d) fatta salva la decisione finale della commissione di arbitrato, le spese iniziali dell'arbitrato sono equamente suddivise fra le parti.

3. A richiesta di una delle parti la commissione di arbitrato, una volta costituita, può chiedere all'altra parte di attivare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva della stessa commissione.
4. Qualsiasi decisione, provvisoria o definitiva, del collegio arbitrale ha carattere vincolante per le parti.
5. Se una delle parti non agisce conformemente ad una decisione della commissione di arbitrato adottata ai sensi del presente articolo entro trenta (30) giorni dalla notifica della suddetta decisione, fino a quando persiste tale inosservanza l'altra parte può limitare, sospendere o revocare i diritti o privilegi da lei concessi alla parte inadempiente nel quadro del presente accordo.

## ARTICOLO 24

### Misure di salvaguardia

1. Le parti adottano tutte le misure, di portata generale o specifica, necessarie per l'adempimento dei loro obblighi a norma del presente accordo. Esse assicurano la realizzazione degli obiettivi fissati dal presente accordo.
2. Qualora una delle parti ritenga che l'altra parte non ha ottemperato a un obbligo previsto dall'accordo, può adottare le misure di salvaguardia opportune. Le misure di salvaguardia sono limitate, in campo d'applicazione e durata, a quanto strettamente necessario per porre rimedio alla situazione o salvaguardare l'equilibrio del presente accordo. Sono ritenute prioritarie le misure che meno ostacolano il funzionamento del presente accordo.
3. La parte che prospetta l'adozione di misure di salvaguardia notifica senza indugio le altre parti tramite il comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.
4. Le parti contraenti avviano immediatamente consultazioni in seno al comitato misto al fine di trovare una soluzione comunemente accettabile.
5. Fatto salvo l'articolo 3 (Autorizzazione), lettera d), l'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni), lettera d), e gli articoli 14 (Sicurezza aerea) e 15 (Protezione della navigazione aerea) del presente accordo, la parte interessata non può adottare alcuna misura di salvaguardia per un mese dalla data della notifica di cui al paragrafo 3 del presente articolo, se la procedura di consultazione del paragrafo 4 non si è conclusa prima di tale scadenza.
6. La parte interessata notifica senza indugio le misure adottate al Comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.
7. Qualsiasi provvedimento adottato a norma del presente articolo è sospeso non appena la parte inadempiente ottempera alle disposizioni del presente accordo.

## ARTICOLO 25

### Relazioni con altri accordi

1. Le disposizioni dell'accordo prevalgono sulle disposizioni in materia previste dagli accordi bilaterali vigenti in materia di servizi aerei fra la Repubblica moldova e gli Stati membri. È tuttavia autorizzato l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dal presente accordo, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra gli Stati membri dell'Unione europea e i loro cittadini.
2. Le parti si consultano nell'ambito del comitato misto, su richiesta di una delle due, sull'opportunità di una adesione della Repubblica moldova all'accordo ECAA.
3. Se le parti diventano parti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'ICAO o da un'altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente accordo, esse si consultano in sede di comitato misto allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

## ARTICOLO 26

### Modifiche

1. Se una delle parti desidera modificare le disposizioni del presente accordo, invia una notifica in tal senso al comitato misto.
2. Su proposta di una parte e conformemente al disposto del presente articolo, il comitato misto può decidere di modificare gli allegati del presente accordo.
3. La modifica all'accordo entra in vigore una volta completate le rispettive procedure interne di ciascuna parte.
4. Fatto salvo il rispetto del principio di non discriminazione e delle disposizioni del presente accordo, il presente accordo non pregiudica il diritto di ciascuna parte di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o modificare unilateralmente la sua legislazione riguardante i trasporti aerei o un settore connesso citato all'allegato III del presente accordo.
5. Qualora una delle parti intenda adottare nuove disposizioni legislative o modificare la propria legislazione in vigore nel settore del trasporto aereo o nei settori associati menzionati nell'allegato III del presente accordo, ne informa l'altra parte secondo modalità adeguate e nella misura del possibile. A richiesta di una delle parti, si può procedere ad uno scambio di opinioni in seno al Comitato misto.
6. Ciascuna parte informa regolarmente e quanto più sollecitamente possibile l'altra parte in merito alle nuove disposizioni legislative adottate o alle modifiche apportate alla propria legislazione in vigore nel settore del trasporto aereo o nei settori associati menzionati nell'allegato III del presente accordo. Su richiesta di una qualsiasi delle parti il Comitato misto procede, entro sessanta (60) giorni a partire dalla data della richiesta, ad uno scambio di opinioni sulle implicazioni di tali nuove disposizioni legislative o modifiche ai fini del regolare funzionamento del presente accordo.
7. Successivamente allo scambio di opinioni di cui al paragrafo 6 del presente articolo, il Comitato misto:

- (a) adotta una decisione che modifichi l'allegato III del presente accordo per recepire, eventualmente in base alla reciprocità, la nuova legislazione o la modifica considerata;
- (b) adottare una decisione che abbia come effetto di considerare le nuove disposizioni o le modifiche legislative in questione conformi al presente accordo; oppure
- (c) raccomanda eventuali altre misure, da adottarsi entro un periodo di tempo ragionevole, volte a salvaguardare il regolare funzionamento del presente accordo.

## ARTICOLO 27

### Scadenza

Ciascuna parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto all'altra parte, attraverso i canali diplomatici, della propria decisione di denunciare il presente accordo. Detto preavviso è trasmesso simultaneamente all'ICAO. Il presente accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che questo non sia ritirato di comune accordo prima della scadenza di detto periodo.

## ARTICOLO 28

### Registrazione presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e il Segretariato delle Nazioni Unite

Dopo l'entrata in vigore, il presente accordo e tutte relative modifiche sono registrati presso l'ICAO e il Segretariato delle Nazioni Unite, in conformità dell'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

## ARTICOLO 29

### Applicazione provvisorie ed entrata in vigore

1. Il presente accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota, contenuta in uno scambio di note diplomatiche fra le parti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio, la Repubblica moldova consegna al Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea la nota diplomatica diretta all'Unione europea e ai suoi Stati membri e il Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea consegna alla Repubblica moldova la nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. La nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri contiene la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.
2. Fatto salvo il paragrafo 1 del presente articolo, le parti convengono di applicare in via transitoria il presente accordo – conformemente alle loro procedure interne e/o alla loro legislazione nazionale, a decorrere dalla data della firma del presente accordo.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a [...] il [...] dell'anno [...], in duplice esemplare in ciascuna delle lingue ufficiali delle Parti, ciascun testo facente ugualmente fede.

**SERVIZI CONCORDATI E ROTTE SPECIFICATE**

1. Ciascuna parte accorda ai vettori aerei dell'altra parte i diritti di fornire servizi aerei sulle rotte specificate di seguito:
  - (a) per le compagnie aeree dell'Unione europea: qualsiasi punto nell'Unione europea – punti intermedi nei territori dei paesi partner della politica europea di vicinato<sup>2</sup>, paesi ECAA<sup>3</sup> o paesi indicati nell'allegato IV – qualsiasi punto nella Repubblica moldova – punti situati oltre;
  - (b) per i vettori della Repubblica moldova: qualsiasi punto nella Repubblica moldova – punti intermedi nei territori dei paesi partner della politica europea di vicinato, paesi ECAA o paesi indicati nell'allegato IV – qualsiasi punto nell'Unione europea.
2. I servizi operati conformemente al punto 1 del presente allegato devono avere come punto di partenza e di destinazione il territorio della Repubblica moldova, per i vettori moldavi, e il territorio dell'Unione europea per i vettori dell'Unione europea.
3. I vettori aerei di entrambe le parti possono, su uno o su tutti i collegamenti, a loro discrezione:
  - (a) operare voli in una sola o nelle due direzioni;
  - (b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;
  - (c) servire punti intermedi e punti situati oltre, come precisato al paragrafo 2 del presente allegato, nonché punti nei territori delle parti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine;
  - (d) omettere scali in qualsiasi punto;
  - (e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili ad un qualsiasi altro suo aeromobile in qualsiasi punto;
  - (f) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;
  - (g) trasportare traffico in transito attraverso il territorio dell'altra parte; e
  - (h) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine.

---

2 "Partner della politica europea di vicinato", Algeria, Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Egitto, Georgia, Israele, Giordania, Libano, Libia, Marocco, territori palestinesi occupati, Siria, Tunisia e Ucraina, ovvero non comprendono la Repubblica moldova.

3 I "paesi ECAA" sono i paesi parte dell'accordo multilaterale che istituisce uno spazio aereo comune europeo, ovvero al momento della firma dell'accordo: gli Stati membri dell'Unione europea, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Repubblica di Serbia e il Kosovo, come è definito nella risoluzione n. 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite).

4. Ciascuna parte accorda a ciascun vettore aereo la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che esso offre in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due parti contraenti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usato dai vettori aerei dell'altra parte, tranne che per ragioni doganali, tecniche, operative, ambientali o connesse alla tutela della salute o in applicazione dell'articolo 8 (Condizioni di concorrenza) del presente accordo.
  5. I vettori aerei di ciascuna parte possono servire, anche nell'ambito di accordi di code-sharing, qualsiasi punto ubicato in un paese terzo che non sia incluso nelle rotte specificate, purché non esercitino i diritti della quinta libertà.
  6. Il presente allegato è soggetto alle disposizioni transitorie di cui al punto 2 dell'allegato II al presente accordo e all'estensione dei diritti in esso previsti.
-

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

1. L'attuazione e l'applicazione da parte della Repubblica moldova di tutte le disposizioni della legislazione dell'Unione europea relativa al trasporto aereo indicate nell'allegato III del presente accordo, ad eccezione della legislazione in materia di protezione della navigazione aerea di cui alla parte D dell'allegato III del presente accordo, sono soggette a una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea che deve essere convalidata da una decisione del comitato misto. Tale valutazione deve essere effettuata al più tardi entro due anni dopo l'entrata in vigore dell'accordo.
2. Fatte salve le disposizioni dell'allegato I del presente accordo, i servizi concordati e le rotte specificate nel presente accordo non includono, fino al momento dell'adozione della decisione di cui al paragrafo 1 del presente allegato II all'accordo, il diritto, per i vettori aerei di entrambe le parti, di esercitare diritti di quinta libertà diversi da quelli già concessi in virtù di accordi bilaterali fra la Repubblica moldova e gli Stati membri dell'Unione europea, compresi i vettori aerei della Repubblica moldova tra punti all'interno del territorio dell'Unione europea.

Una volta adottata la decisione di cui al punto 1 del presente allegato II, vettori aerei di entrambe le parti saranno abilitati a esercitare i diritti di quinta libertà, compresi i vettori aerei della Repubblica moldova tra punti all'interno del territorio dell'Unione europea.

3. L'attuazione della legislazione in materia di protezione della navigazione aerea da parte della Repubblica moldova è soggetta a una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea che deve essere convalidata da una decisione del comitato misto. Tale valutazione deve essere effettuata al più tardi entro tre anni dopo l'entrata in vigore dell'accordo. Nel frattempo, la Repubblica moldova applica il doc. 30 della ECAC.
4. Alla fine del periodo transitorio, la parte confidenziale della legislazione in materia di sicurezza come disposto nell'allegato III, parte D del presente accordo è messa a disposizione dell'autorità competente della Repubblica moldova, su riserva di un accordo sullo scambio di informazioni sensibili in materia di sicurezza, in particolare di informazioni classificate dell'UE.
5. La transizione graduale della Repubblica moldova verso la completa applicazione della legislazione dell'Unione europea relativa al trasporto aereo di cui all'allegato III del presente accordo può essere oggetto di regolari valutazioni, effettuate dall'Unione europea in cooperazione con la Repubblica moldova.
6. A decorrere dalla data della decisione di cui al punto 1 del presente allegato, la Repubblica moldova è tenuta ad applicare norme sul rilascio delle licenze di esercizio sostanzialmente equivalenti a quelle riportate al capo II del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità. Le disposizioni dell'articolo 4 del presente accordo relative al reciproco riconoscimento delle dichiarazioni di idoneità e/o di cittadinanza fatte dalle autorità competenti della Repubblica moldova sono applicate dalle competenti autorità

dell'UE una volta ricevuta conferma da parte del Comitato misto della completa applicazione da parte della Repubblica moldova di dette licenze di esercizio.

7. Fatta salva una decisione adottata nell'ambito del comitato misto o dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia), la navigabilità di aeromobili immatricolati alla data della firma nel registro della Repubblica moldova e utilizzati da operatori sotto il controllo regolamentare della Repubblica moldova privi di certificato del tipo rilasciato conformemente alla legislazione applicabile dell'UE di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo può essere gestita sotto la responsabilità delle autorità competenti moldave in conformità con i requisiti nazionali applicabili della Repubblica moldova fino alla data seguente:

- (a) 1° gennaio 2017 per determinati aeromobili impegnati in operazioni solo merci;
- (b) 31 dicembre 2022 per determinati elicotteri impegnati in operazioni di ricerca e soccorso, lavoro aereo, formazione, emergenza, aviazione agricola, voli umanitari, conformemente ai certificati operativi dei rispettivi vettori,

a condizione che gli aeromobili siano conformi alle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della convenzione. Tali aeromobili non beneficiano di alcun diritto concesso nell'ambito del presente accordo e non operano su rotte in partenza, a destinazione o all'interno dell'Unione europea.

Durante la fase di transizione suddetta, il numero di aeromobili presenti nel registro della Repubblica moldova e sono privi di certificato del tipo rilasciato conformemente alla legislazione applicabile dell'UE non può essere superiore a 53 fino al 1° gennaio 2017, deve scendere a non più di 36 dopo quella data ed essere portato a zero entro il 31 dicembre 2022.

*(Periodicamente aggiornato)*

**NORME APPLICABILI ALL'AVIAZIONE CIVILE**

Le “disposizioni applicabili” degli atti seguenti sono applicabili conformemente al presente accordo salvo indicazione contraria nel presente allegato o nell'allegato II dell'accordo (disposizioni transitorie). Gli adattamenti specifici da apportare ai singoli atti sono riportati di seguito.

**A. Accesso al mercato e questioni connesse**

**N. 95/93**

Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

modificata dai seguenti documenti:

- regolamento (CE) n. 894/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 maggio 2002, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93
- regolamento (CE) n. 1554/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93
- regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93
- regolamento (CE) n. 545/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12, 14 e 14 *bis*, paragrafo 2

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, paragrafo 2, il termine "la Commissione" deve essere inteso come "il comitato misto".

**N. 96/67**

Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 25 e allegato

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 10, il termine “Stati membri” deve essere inteso come “Stati membri dell'Unione europea”.

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 20, paragrafo 2, il termine "la Commissione" deve essere inteso come "il comitato misto".

#### **N. 785/2004**

Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8 e articolo 10, paragrafo 2

#### **N. 2009/12**

Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12

### **B. Gestione del traffico aereo**

#### **N. 549/2004**

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4, articolo 6 e articoli da 9 a 14

#### **N. 550/2004**

Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19 e allegati I e II

#### **N. 551/2004**

Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo e del cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11

#### **N. 552/2004**

Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12 e allegati da I a V

#### **N. 2096/2005**

Regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione, del 20 dicembre 2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea

modificata dai seguenti documenti:

- regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione, dell'8 novembre 2007, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2096/2005;
- regolamento (CE) n. 482/2008 della Commissione, del 30 maggio 2008, che istituisce un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante modifica dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2096/2005
- regolamento (CE) n. 668/2008 della Commissione, del 15 luglio 2008, recante modifica degli allegati da II a V del regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda i metodi di lavoro e le procedure operative.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegati da I a V

#### **N. 2150/2005**

Regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo

#### **N. 730/2006**

Regolamento (CE) n. 730/2006 della Commissione, dell'11 maggio 2006, riguardante la classificazione dello spazio aereo e l'accesso al di sopra del livello di volo 195 dei voli effettuati secondo le regole del volo a vista

#### **N. 1794/2006**

Regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea

#### **N. 1033/2006**

Regolamento (CE) n. 1033/2006 della Commissione, del 4 luglio 2006, recante disposizioni sulle procedure per i piani di volo nella fase che precede il volo nel contesto del cielo unico europeo

#### **N. 1032/2006**

Regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione, del 6 luglio 2006, che stabilisce i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di voli tra enti di controllo del traffico aereo

#### **N. 219/2007**

Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)

Disposizioni applicabili: articolo 1, paragrafi 1, 2, 5, 6 e 7, articoli 2 e 3, articolo 4, paragrafo 1, e allegato

#### **N. 633/2007**

Regolamento (CE) n. 633/2007 della Commissione, del 7 giugno 2007, che stabilisce i requisiti per l'applicazione di un protocollo per il trasferimento di messaggi di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento dei voli tra gli enti di controllo del traffico aereo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 7, la seconda e la terza frase dell'articolo 8, e allegati da I a IV

#### **N. 1265/2007**

Regolamento (CE) n. 1265/2007 della Commissione, del 26 ottobre 2007, che stabilisce le prescrizioni relative alla spaziatura tra i canali per le comunicazioni vocali bordo-terra per il cielo unico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegati I e IV

#### **N. 1315/2007**

Regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione, dell'8 novembre 2007, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2096/2005

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15

#### **N. 482/2008**

Regolamento (CE) n. 482/2008 della Commissione, del 30 maggio 2008, che istituisce un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante modifica dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2096/2005

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 e allegati I e II

#### **N. 668/2008**

Regolamento (CE) n. 668/2008 della Commissione, del 15 luglio 2008, recante modifica degli allegati da II a V del regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda i metodi di lavoro e le procedure operative

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 2

#### **N. 1361/2008**

Regolamento (CE) n. 1361/2008 del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 219/2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 (tranne l'articolo 1, paragrafo 6), l'Allegato (tranne i punti 11 e 12).

#### **N. 29/2009**

Regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15 e allegati I e VII

#### **N. 30/2009**

Regolamento (CE) n. 30/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1032/2006 per quanto riguarda i requisiti dei sistemi automatici di scambio di dati di volo con funzioni di supporto per i servizi di collegamento dati

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 2 e allegato

#### **N. 262/2009**

Regolamento (CE) n. 262/2009 della Commissione, del 30 marzo 2009, che fissa i requisiti per l'assegnazione e l'uso coordinati dei codici dell'interrogatore modo S per il cielo unico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 13 e allegati I e III

#### **N. 1070/2009**

Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5, ad eccezione dell'articolo 1, paragrafo 4.

#### **N. 1108/2009**

Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE

#### **N. 73/2010**

Regolamento (UE) n. 73/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che stabilisce i requisiti relativi alla qualità dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche per il cielo unico europeo

#### **N. 255/2010**

Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo

#### **N. 691/2010**

Regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, del 29 luglio 2010, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea

#### **N. 929/2010**

Regolamento (UE) n. 929/2010 della Commissione, del 18 ottobre 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 1033/2006 per quanto riguarda le disposizioni ICAO di cui all'articolo 3, punto 1

#### **N. 1191/2010**

Regolamento (UE) n. 1191/2010 della Commissione, del 16 dicembre 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 1794/2006 che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea

Decisione della Commissione, del 21 febbraio 2011, recante fissazione degli obiettivi prestazionali e delle soglie di allarme a livello dell'Unione europea per la fornitura di servizi di navigazione aerea per il periodo 2012-2014 (2011/121/UE).

#### **N. 176/2011**

Regolamento (UE) n. 176/2011 della Commissione, del 24 febbraio 2011, concernente le informazioni da fornire prima della creazione e della modifica di un blocco funzionale di spazio aereo

#### **N. 283/2011**

Regolamento (UE) n. 283/2011 della Commissione, del 22 marzo 2011, che modifica il regolamento (CE) n. 633/2007 per quanto riguarda le disposizioni transitorie di cui all'articolo 7

Decisione della Commissione del 20.5.2011 sulle esenzioni ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo

#### **N. 677/2011**

Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010

Decisione della Commissione C(2011) 4130 definitiva, del 7 luglio 2011, sulla nomina del gestore di rete per la gestione del traffico aereo (ATM) e le funzioni di rete del Cielo unico europeo

#### **N. 805/2011**

Regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione, del 10 agosto 2011, che stabilisce norme dettagliate in materia di licenze e di taluni certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

### **C. Sicurezza dell'aviazione**

#### **N. 3922/91**

Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

modificata dai seguenti documenti:

- regolamento (CE) n. 2176/96 della Commissione, del 13 novembre 1996, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio;
- regolamento (CE) n. 1069/1999 della Commissione, del 25 maggio 1999, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento del Consiglio (CEE) n. 3922/91;
- regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione, del 28 dicembre 2000, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile;
- regolamento (CEE) n. 1899/2006 del Consiglio, del 12 dicembre 2006, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile;
- regolamento (CE) n. 1900/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che modifica il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile;
- regolamento (CE) n. 8/2008 della Commissione, dell'11 dicembre 2007, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili;
- regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione, del 20 agosto 2008, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili;

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10, da 12 a 13, a eccezione dell'articolo 4, paragrafo 1, e dell'articolo 8, paragrafo 2 (seconda frase), allegati da I a III.

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, il termine "Stati membri" deve essere inteso come "Stati membri dell'Unione europea".

#### **N. 216/2008**

Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 68 ad eccezione dell'articolo 65, dell'articolo 69, paragrafo 1, secondo comma, dell'articolo 69, paragrafo 4, degli allegati da I a VI

modificata dai seguenti documenti:

Regolamento (CE) n. 690/2009 della Commissione, del 30 luglio 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 3, tranne gli articoli 8 *bis*, paragrafo 5, 8 *ter*, paragrafo 6 e 8 *quater*, paragrafo 10, inseriti dall'articolo 1, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 1108/2009, e allegato

#### **N. 996/2010**

Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE

#### **N. 2003/42**

Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11 e allegati I e II

#### **N. 1321/2007**

Regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione, del 12 novembre 2007, che stabilisce le modalità per integrare in un repertorio centrale le informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile scambiate in conformità della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4

#### **N. 1330/2007**

Regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione, del 24 settembre 2007, che stabilisce le modalità per la diffusione alle parti interessate delle informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e allegati I e II

### **N. 1702/2003**

Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

modificata dai seguenti documenti:

- regolamento (CE) n. 381/2005 della Commissione, del 7 marzo 2005, che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003;
- regolamento (CE) n. 706/2006 della Commissione, dell'8 maggio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003 per quanto concerne il periodo durante il quale uno Stato membro può emettere approvazioni di durata limitata
- regolamento (CE) n. 335/2007 della Commissione, del 28 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 per quanto riguarda le regole di attuazione per la certificazione ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze
- regolamento (CE) n. 375/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione
- regolamento (CE) n. 287/2008 della Commissione, del 28 marzo 2008, relativo alla proroga del periodo di validità di cui all'articolo 2 *quater*, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1702/2003
- regolamento (CE) n. 1057/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, che modifica l'appendice II dell'allegato del regolamento (CE) n. 1702/2003 concernente il certificato di revisione dell'aeronavigabilità (modulo AESA 15a)
- regolamento (CE) n. 1194/2009 della Commissione, del 30 novembre 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

*Nota:* Corretto dalla rettifica al regolamento (CE) n. 1194/2009 della Commissione, del 30 novembre 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 321 dell'8.12.2009)

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4 e allegato. I periodi di transizione di cui al presente regolamento sono stabiliti dal comitato misto.

#### **N. 2042/2003**

Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

modificata dai seguenti documenti:

- regolamento (CE) n. 707/2006 della Commissione, dell'8 maggio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 2042/2003 per quanto riguarda le approvazioni di durata limitata e gli allegati I e III
- regolamento (CE) n. 376/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni
- regolamento (CE) n. 1056/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni
- regolamento (CE) n. 127/2010 della Commissione recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e IV

#### **N. 104/2004**

Regolamento (CE) n. 104/2004 della Commissione, del 22 gennaio 2004, recante norme sull'organizzazione e sulla composizione della commissione di ricorso dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 7 e allegato

#### **N. 593/2007**

Regolamento (CE) n. 593/2007 della Commissione, del 31 maggio 2007, relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea

modificata dai seguenti documenti:

Regolamento (CE) n. 1356/2008 della Commissione, del 23 dicembre 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 593/2007 relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12, articolo 14, paragrafo 2 e allegato

#### **N. 736/2006**

Regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione, del 16 maggio 2006, concernente i metodi di lavoro dell'Agencia europea per la sicurezza aerea per l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18

#### **N. 768/2006**

Regolamento (CE) n. 768/2006 della Commissione, del 19 maggio 2006, recante attuazione della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari e relativo alla gestione del sistema informativo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5

#### **N. 2111/2005**

Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE

Disposizioni applicabili: articoli 1-13, allegato

Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati da A a C

Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 3 e allegati A e B

### **D. Sicurezza aerea**

#### **Regolamento quadro**

#### **N. 300/2008**

Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18, articolo 21, allegato

## **Regolamento integrativo**

### **N. 272/2009**

Regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione, del 2 aprile 2009, che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

modificata dai seguenti documenti:

- regolamento (UE) n. 720/2011 della Commissione, del 22 luglio 2011, recante modifica del regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione, del 2 aprile 2009, che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile in merito alla graduale introduzione di controlli su liquidi, aerosol e gel negli aeroporti dell'Unione europea

### **N. 1254/2009**

Regolamento (UE) n. 1254/2009 della Commissione, del 18 dicembre 2009, che definisce i criteri per consentire agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e di adottare misure di sicurezza alternative

### **N. 18/2010**

Regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione, dell'8 gennaio 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle specifiche dei programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile

## **Regolamento di applicazione**

### **N. 72/2010**

Regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile

### **N. 185/2010**

Regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile

modificata dai seguenti documenti:

- regolamento (UE) n. 357/2010 della Commissione, del 23 aprile 2010, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile

- regolamento (UE) n. 358/2010 della Commissione, del 23 aprile 2010, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile
- regolamento (UE) n. 573/2010 della Commissione, del 30 giugno 2010, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile
- regolamento (UE) n. 983/2010 della Commissione del 3 novembre 2010 recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile
- regolamento (UE) n. 334/2011 della Commissione, del 7 aprile 2011, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile

Decisione 2010/774/UE della Commissione, del 13 aprile 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile contenente le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008 (*necessità di conoscere le norme sulla sicurezza dell'aviazione civile*)

modificata dai seguenti documenti:

- decisione 2010/2604/UE della Commissione, del 23 aprile 2010, recante modifica della decisione 2010/774/UE della Commissione del 13 aprile 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile contenente le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008 (*protezione delle forniture di LAG e STEB*)
- decisione 2010/3572/UE della Commissione, del 30 giugno 2010, recante modifica della decisione 2010/774/UE della Commissione del 13 aprile 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile contenente le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008 (*cani antiesplosivo*)
- decisione 2010/9139/UE della Commissione, del 20 dicembre 2010, recante modifica della decisione 2010/774/UE della Commissione del 13 aprile 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile contenente le informazioni di cui all'articolo 18,

lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008 (*rilevamento di metalli nelle merci*)

## **E. Ambiente**

### **N. 2006/93**

Direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e II

### **N. 2002/30**

Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.

Modificata o adeguata dall'Atto di adesione del 2003 e dall'Atto di adesione del 2005

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15 e allegati I e II

### **N. 2002/49**

Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16 e allegati I e VI

## **F. Aspetti sociali**

### **N. 2000/79**

Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)

Disposizioni applicabili: articoli da 2 a 3 e allegato

### **N. 2003/88**

Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19, articoli da 21 a 24 e articoli da 26 a 29

## **G. Protezione dei consumatori**

### **N. 90/314**

Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10

### **N. 95/46**

Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 34

### **N. 2027/97**

Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti come modificato da:

- regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8

### **N. 261/2004**

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17

### **N. 1107/2006**

Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17 e allegati I e II

## **H. Normativa in altri settori**

### **N. 80/2009**

Regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione e che abroga il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18 e allegati I e II

*Elenco degli altri Stati di cui all'articolo 3 e 4 e all'Allegato I*

1. La Repubblica d'Islanda (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo);
  2. il Principato del Liechtenstein (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo);
  3. il Regno di Norvegia (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);
  4. la Confederazione elvetica (ai sensi dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione elvetica).
-