



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 31 maggio 2012
(OR. en)**

8185/12

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

**AVIATION 57
RELEX 284
COEST 107
NIS 28
OC 173**

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Repubblica moldova

ORIENTAMENTI COMUNI

Termine di consultazione per la Croazia: 6.6.2012

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,

parti contraenti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in prosieguo: i "trattati UE") ed essendo Stati membri dell'Unione europea, e

L'UNIONE EUROPEA,

da una parte, e

LA REPUBBLICA MOLDOVA,

dall'altra,

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 una parte, e la Repubblica moldova, dall'altra;

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 sicurezza dell'aviazione civile, 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 del CAA sulla pertinente legislazione in vigore nell'Unione europea, come stabilito nell'allegato III del presente accordo;

RICONOSCENDO che il rispetto integrale delle norme del CAA 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'attuazione delle sue norme non possono essere realizzate senza l'adozione di accordi transitori, 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 o 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 di entrambe le parti,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

ARTICOLO 1

Definizioni

Ai fini del presente accordo, si intende per:

- (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 il 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 che regolano la prestazione di detti servizi;
- (6) "cittadinanza", il fatto che un vettore aereo soddisfi i requisiti relativi ad 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, e 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 o dagli Stati membri dell'Unione europea, e
 - b) qualsiasi allegato o qualsiasi emendamento relativo adottato a norma dell'articolo 90 della convenzione, qualora tale allegato o emendamento abbia acquistato efficacia in qualsiasi dato momento sia per la Repubblica di Moldavia che per lo Stato membro o per gli Stati membri dell'Unione europea, in quanto sia pertinente per la questione di cui trattasi;

- (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 cittadinanza;
- (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 Kosovo¹, sull'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo.

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

(12) "partner della politica europea di vicinato", Algeria, Armenia, Azerbaijan, Bielorussia, Egitto, Georgia, Israele, Giordania, Libano, Libia, la Repubblica moldova, Marocco, territori palestinesi occupati, Siria, Tunisia e Ucraina.

(13) "soggetto nazionale", qualsiasi persona fisica o giuridica avente cittadinanza moldava per la parte moldava, o la cittadinanza 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 cittadinanza moldava per la parte moldava, o da persone fisiche o giuridiche aventi la cittadinanza di uno Stato membro o di uno dei paesi terzi identificati nell'allegato IV, per la parte europea;

(14) "licenze 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 delle licenze della Repubblica moldova, i certificati o licenze rilasciati ai sensi della pertinente legislazione in vigore nella Repubblica moldova;

(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", da pagare per il trasporto di posta e 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.

(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 assunzione di passività della società, quali ad esempio garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, partecipazione societaria, protezione contro il fallimento o assicurazione;
- b) un organismo governativo o regionale od altro ente pubblico rinuncia ad entrate altrimenti dovute, ovvero non le riscuote, o le riduce indebitamente;
- c) un ente governativo, regionale od altro ente pubblico fornisce beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquista beni o servizi; oppure

d) un organismo governativo, regionale od altro ente pubblico 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 i trattati UE 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 d'uso", un onere imposto ai vettori aerei a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, o servizi per la navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione civile, o servizi che comprendono le infrastrutture e i servizi connessi.

TITOLO I

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 2

Concessione di diritti

1. Ciascuna parte concede all'altra parte, conformemente all'allegato I e dell'allegato II al presente accordo, i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte dei vettori aerei 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 del 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 è interpretata in modo da conferire ai vettori aerei:

- a) della 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) dell'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

Una volta ricevute da un vettore aereo di una parte le domande per le autorizzazioni di esercizio, le competenti autorità dell'altra parte concedono le opportune autorizzazioni con un minimo 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 valida licenza di esercizio conformemente 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, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, alla Repubblica moldova e/o a soggetti nazionali della Repubblica moldova e sia da questi effettivamente controllato,

- b) per un vettore dell'Unione europea:
- il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro 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, e sia effettivamente controllato da Stati membri e/o da soggetti nazionali degli Stati membri, o da altri Stati indicati nell'allegato IV del presente accordo, e/o da soggetti nazionali di tali altri Stati;
- 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 di cui all'articolo 15 (Sicurezza dell'aviazione civile) del presente accordo.

ARTICOLO 4

Riconoscimento reciproco delle 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 parte, 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 adeguatamente 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 possono rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o sospendere o limitare in altro modo l'attività di un vettore aereo di un'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 valida 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, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, o non sia effettivamente controllato, , dalla Repubblica moldova e/o da soggetti nazionali della Repubblica moldova;

b) per un vettore aereo dell'Unione europea:

- il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro a norma dei trattati UE o non sia titolare di una valida licenza di esercizio; oppure
- lo Stato membro competente per il rilascio del proprio certificato di operatore aereo non eserciti o non 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, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, o non sia effettivamente controllato, dagli Stati membri e/o dai soggetti nazionali degli Stati membri, o da altri Stati elencati nell'allegato IV al presente accordo, e/o da soggetti nazionali di tali altri stati;

- c) il vettore aereo non abbia ottemperato alle disposizioni legislative e regolamentari 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 (Sicurezza dell'aviazione civile) del presente accordo; oppure
- e) una parte abbia dichiarato, conformemente all'articolo 8 (Contesto concorrenziale) del presente accordo che non sono soddisfatte le condizioni per un contesto concorrenziale.

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettere c) o d) del presente articolo, i diritti conferiti dal presente articolo sono 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 di una parte sulla base del fatto che la proprietà della partecipazione di maggioranza e/o il controllo effettivo di detto vettore aereo sono conferiti a una o più parti dell'accordo ECAA o a loro soggetti nazionali, nella misura in cui detta parte o dette parti dell'accordo ECAA garantiscano la reciprocità di trattamento e applichino le modalità e le condizioni dell'accordo ECAA.

ARTICOLO 6

Investimenti

1. In deroga all'articolo 3 (Autorizzazione) e all'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 soggetti nazionali.
2. In deroga all'articolo 3 (Autorizzazione) e all'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 soggetti nazionali, sono autorizzati sulla base di una decisione preventiva del comitato misto istituito dal presente accordo a norma 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. 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 e regolamentari di una parte che disciplinano sul suo territorio l'entrata o l'uscita di vettori di trasporto aereo o le operazioni di volo e la navigazione degli aeromobili sono osservate dai vettori aerei dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio di una 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 sugli aeromobili (compresi i regolamenti riguardanti l'entrata, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, la dogana, e la quarantena o, nel caso della posta, i regolamenti postali) sono 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 di una parte.

ARTICOLO 8

Contesto concorrenziale

1. Le parti riconoscono che la creazione di un ambiente equo e concorrenziale per la fornitura dei servizi aerei costituisce un obiettivo comune. Le parti riconoscono che le probabilità che i vettori aerei adottino pratiche genuinamente concorrenziali è maggiore quando i vettori aerei 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 cittadinanza.
3. Gli aiuti di Stato che falsano o minacciano di falsare la concorrenza favorendo talune imprese o taluni prodotti o servizi dell'aviazione 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 una sovvenzione, che potrebbero pregiudicare la leale ed equa possibilità di competere dei suoi vettori aerei, può trasmettere le proprie osservazioni all'altra parte. Può inoltre chiedere che si riunisca il comitato misto, come previsto all'articolo 22 (Comitato misto) dell'accordo. 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 giorni dall'inizio delle consultazioni, la parte che ne ha fatto richiesta può intervenire per rifiutare, trattenere, revocare, sospendere o imporre alle autorizzazioni del vettore aereo o dei vettori aerei interessati condizioni adeguate conformemente all'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo.

6. Le misure adottate ai sensi del paragrafo 5 del presente articolo sono adeguate, proporzionate e limitate allo stretto necessario, per quanto riguarda la loro portata e la loro durata. Esse sono esclusivamente dirette al o ai vettori aerei che beneficiano di una sovvenzione o delle condizioni di cui al presente articolo, fatto salvo il diritto delle parti di adottare le misure di cui all'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

7. Ogni parte, previa notifica all'altra parte, può prendere contatto con gli organismi governativi responsabili nel territorio dell'altra parte, ivi comprese le amministrazioni a livello statale, regionale e locale, per discutere aspetti relativi al presente articolo.

8. Le disposizioni del presente articolo si applicano fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari delle parti in materia di obblighi di servizio pubblico nei territori delle parti.

ARTICOLO 9

Opportunità commerciali

Esercizio di attività economiche

1. Le parti riconoscono che gli ostacoli all'esercizio di un'attività economica da parte di operatori commerciali pregiudicherebbero 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 economiche da parte degli operatori commerciali di entrambe le parti, nei casi in cui detti ostacoli potrebbero ostacolare le operazioni commerciali, creare distorsioni alla concorrenza o frenare lo sviluppo di condizioni di concorrenza omogenee.

2. Il comitato misto istituito in conformità dell'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo avvia un processo di cooperazione con riguardo all'esercizio di un'attività economica 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 (Comitato misto) del presente accordo una parte può chiedere la convocazione di una riunione del comitato misto allo scopo di discutere qualsiasi questione concernente l'applicazione del presente articolo.

Rappresentanti dei vettori aerei

3. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di stabilire uffici sul territorio dell'altra parte ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse, incluso il diritto di vendere e di emettere qualsiasi biglietto e/o lettera di trasporto aereo propria e/o di qualsiasi altro vettore aereo.

4. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative e regolamentari dell'altra parte che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte personale dirigente, commerciale, tecnico, operativo e altro personale specialistico necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo. A discrezione dei vettori aerei, le esigenze di personale possono essere soddisfatte mediante personale proprio o avvalendosi dei servizi di qualsiasi altra organizzazione, società o vettore aereo operante sul territorio dell'altra parte, autorizzato a fornire tali servizi sul territorio di tale parte. Entrambe le parti facilitano e accelerano 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 giorni, nel rispetto delle pertinenti disposizioni legislative e regolamentari in vigore.

Assistenza a terra

5. a) Fatto salvo quanto previsto nella lettera b) seguente, 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 ("autoassistenza") oppure, a sua scelta,
 - ii) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che prestano tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, dove ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative e regolamentari di ciascuna parte e dove detti prestatori sono presenti sul mercato.
- b) per le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra: assistenza bagagli, operazioni in pista, assistenza olio e 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 conformemente alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili nel territorio dell'altra parte. Qualora tali vincoli impediscano l'autoassistenza a terra e qualora non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi sono disponibili per tutti i vettori aerei su base equa e non discriminatoria.

Assistenza a terra per conto 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 ai vettori aerei che operano nello stesso aeroporto, purché ciò sia autorizzato e sia conforme con le leggi ed 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 connessi nel territorio dell'altra parte e/o, a loro discrezione, tramite i propri agenti di vendita, tramite altri intermediari da essa nominati, tramite 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 e regolamentari 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 tempestivamente, 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. I vettori aerei 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, qualsiasi vettore aereo di una parte può 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,

- 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, per determinare se i prestatori dei servizi di trasporto di superficie debbano essere soggetti alle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano il trasporto aereo non potrà essere unicamente il criterio rappresentato dal fatto tali trasporti di superficie 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 accordi di cooperazione. Nel decidere riguardo a 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 a qualsiasi altra disposizione del presente accordo, i vettori aerei ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie verso o da qualsiasi punto situato sul territorio della Repubblica moldova e dell'Unione europea o in paesi terzi, compreso il trasporto verso e da tutti gli aeroporti dotati di strutture doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via di superficie o per via aerea, hanno accesso alle formalità e alle strutture doganali degli aeroporti. I vettori aerei possono scegliere di effettuare essi stessi i propri trasporti di superficie ovvero di farli eseguire tramite intese stipulate con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altri vettori aerei e da prestatori indiretti di servizi di trasporto merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo del trasporto combinato aria-superficie, sempreché i trasportatori non siano tratti 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 in leasing 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 esercitare i diritti di cui al presente accordo, deve costituire misura eccezionale o dovuta a esigenze temporanee e deve ottenere l'approvazione previa 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. I vettori aerei di ciascuna parte possono stipulare accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, compresi i vettori aerei, di una parte o di un paese terzo, purché dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate dalle parti a tali accordi, in particolare quelle che richiedono la divulgazione dell'identità del vettore aereo che 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 esemplificativo, cibo, 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, su di una base di reciprocità, ai sensi della pertinente legislazione applicabile, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e sul capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono (a) imposti dalle autorità nazionali o locali 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. Su di una base di reciprocità, ai sensi della legislazione applicabile in materia, sono parimenti esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1 del presente articolo, ad eccezione degli oneri basati sul 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, la revisione 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 un vettore aereo 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 al di sopra di tale territorio; e
- e) apparecchiature per la sicurezza e la protezione dei passeggeri, da utilizzarsi negli aeroporti o negli scali merci.

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 il pagamento delle relative tasse e dei diritti di dogana relativi.

5. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano anche nel caso in cui i vettori aerei di una parte abbiano negoziato con un altro vettore aereo, al 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 ove 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 un vettore aereo di una delle parti, possono essere scaricate sul territorio dell'altra parte solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale territorio. In questo caso possono essere poste sotto il controllo di dette autorità fino al momento in cui sono riesportate o altrimenti cedute conformemente alla la normativa doganale.

9. La stipula del presente accordo non incide sull'ambito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), con l'eccezione dell'imposta sul volume d'affari delle importazioni di beni. Le disposizioni del presente accordo lasciano impregiudicate le disposizioni di qualsiasi convenzionei tra uno Stato membro e la Repubblica moldova che possano essere in vigore nel momento considerato per evitare la doppia imposizione sul reddito e sul 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 organi competenti nella materia 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 giusti, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori e equamente ripartiti tra le categorie di utenti. Fatto salvo l'articolo 16, paragrafo 1, (Gestione del traffico aereo), gli oneri di cui trattasi possono riflettere, ma non eccedono, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o organi per fornire le adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali e di sicurezza dell'aviazione civile 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 forniti secondo criteri di efficienza ed economicità. In ogni caso, tali oneri sono stabiliti ai vettori 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 organi competenti per la riscossione degli oneri sul proprio territorio e i vettori aerei, e/o gli organismi di rappresentanza di questi ultimi, che utilizzano le infrastrutture e i servizi e assicura che le autorità o gli organi competenti per la riscossione e i vettori aerei, o gli organismi di rappresentanza di questi ultimi, 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 del presente articolo. Ciascuna parte assicura che le autorità o gli organi competenti per la riscossione degli oneri 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 dell'effettuazione delle modifiche.

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 riesame 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 (comitato misto) del presente accordo determina lo status e le condizioni di livello superiore a quelli di "osservatore" sopra citato alle quali la Repubblica moldova può partecipare alle attività dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

3. Le parti garantiscono che gli aeromobili registrati in una parte e sospettati 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 possano:

- 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 del presente articolo, 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 revocate anche se sia venuta a mancare la base per la loro adozione, l'una o l'altra delle parti può adire il comitato misto.

ARTICOLO 15

Sicurezza dell'aviazione civile

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 sicurezza dell'aviazione civile 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 sicurezza dell'aviazione civile 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 sicurezza degli aeromobili civili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi un presupposto indispensabile per il 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, della Convenzione relativa ai reati e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione internazionale per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la repressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti adibiti all'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici e in foglie ai fini del rilevamento, firmata a Montreal il 1° marzo 1991, se e in quanto entrambe le parti sono parti di tali convenzioni nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono parti 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, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi, degli aeroporti e delle infrastrutture per la navigazione aerea.

5. Nelle loro reciproche relazioni le parti contraenti agiscono in conformità con le norme per la sicurezza dell'aviazione civile e, se e in quanto da loro applicate, con le pratiche raccomandate stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) e indicate come accluse alla convenzione, se e in quanto tali misure di sicurezza sono applicabili alle parti. Entrambe le parti richiedono 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 civile.

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 a titolo esemplificativo controlli dei passeggeri e dei bagagli a mano, controlli dei bagagli da stiva, controlli di sicurezza delle merci e della posta prima dell'imbarco o del caricamento sull'aeromobile e controlli di sicurezza sulle forniture per l'aeromobile e per 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 sicurezza dell'aviazione civile di cui al paragrafo 5 del 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 termine in condizioni di sicurezza 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 sicurezza dell'aviazione civile previste dal presente articolo, tale parte richiede consultazioni immediate con l'altra parte.

11. Fatto salvo quanto disposto dell'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, se entro quindici giorni dalla data della richiesta non si perviene ad un accordo soddisfacente la parte richiedente è legittimata a rigettare, a revocare, a limitare o a imporre il rispetto di determinate condizioni l'autorizzazione all'esercizio di uno o più vettori aerei di tale altra parte.

12. Qualora giustificato da una minaccia immediata e straordinaria una parte può prendere provvedimenti urgenti prima della scadenza del termine di quindici giorni.

13. Qualsiasi misura adottata conformemente al paragrafo 11 del presente articolo è sospesa in seguito all'adempimento dell'altra parte a quanto disposto dal 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 alle disposizioni della normativa specificata nella parte B dell'allegato III del presente accordo, alle condizioni stabilite di seguito.
2. Le parti cooperano nel settore della gestione del traffico aereo in vista dell'estensione del cielo unico europeo alla Repubblica moldova, e al fine di rafforzare le norme di sicurezza attuali e l'efficacia globale delle operazioni del traffico aereo generale in Europa, di ottimizzare le capacità di controllo del traffico aereo, di ridurre al minimo i ritardi e di migliorare l'efficienza ambientale. A tal fine la Repubblica moldova partecipa come osservatore al 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. In vista 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 sviluppo 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 è 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 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 necessarie e presta tutta l'assistenza necessaria in caso di indagini su eventuali infrazioni alle disposizioni 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 un interesse sostanziale e che riguardano le autorità o imprese dell'altra parte, le competenti autorità dell'altra parte devono essere adeguatamente informate ed avere la possibilità di presentare osservazioni prima che sia adottata 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 pertinenti della Corte di giustizia e della Commissione europea.

ARTICOLO 22

Comitato misto

1. È istituito un comitato misto, composto da rappresentanti delle parti (in prosieguo "comitato misto"), responsabile dell'amministrazione e corretta attuazione del presente accordo. A tal fine il comitato emana raccomandazioni ed adotta decisioni nei casi espressamente previsti dal presente accordo.
2. Le decisioni del comitato misto sono adottate consensualmente e sono vincolanti per le parti. Esse sono applicate dalle parti conformemente alla propria regolamentazione.
3. Il comitato misto adotta mediante decisione il proprio regolamento interno.
4. Il comitato misto si riunisce qualora 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 qualsiasi questione relativa all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. Tale riunione del comitato inizia al 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 del presente articolo, 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 in applicazione 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 di omologazione 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 sviluppa inoltre 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 sicurezza dell'aviazione civile, 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 lo sviluppo di interventi di assistenza tecnica nei settori interessati dal presente accordo; e
- h) il rafforzamento della cooperazione nei pertinenti consessi 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 qualsiasi controversia relativa all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo, che non sia stato possibile risolvere conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, a un collegio arbitrale composto da tre arbitri, conformemente alla procedura stabilita di seguito:
 - a) ciascuna parte designa un arbitro entro sessanta giorni dalla data in cui è stata ricevuta la notifica della richiesta di arbitrato da parte del collegio arbitrale, inviata dall'altra parte attraverso i canali diplomatici; il terzo arbitro è designato dagli altri due arbitri entro altri sessanta 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'ICAO 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 del collegio arbitrale;
 - c) il collegio arbitrale fissa di comune accordo le proprie norme procedurali; e
 - d) fatta salva la decisione finale del collegio arbitrale, le spese iniziali dell'arbitrato sono equamente suddivise fra le parti.
3. A richiesta di una delle parti il collegio arbitrale, può ordinare all'altra parte di adottare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva del collegio.
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 del collegio arbitrale adottata ai sensi del presente articolo entro trenta 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 le misure, di portata generale o specifica, necessarie per l'adempimento dei loro obblighi a norma del presente accordo. Esse assicurano il conseguimento degli obiettivi fissati dal presente accordo.
2. Qualora una delle parti ritenga che l'altra parte non abbia ottemperato a un obbligo previsto dal presente 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 lo comunica senza indugio alle 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), paragrafo 1, lettera d) e gli articoli 14 (Sicurezza aerea) e 15 (Sicurezza dell'aviazione civile) 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, salvo il caso in cui la procedura di consultazione di cui al paragrafo 4 si sia 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 del presente accordo prevalgono sulle disposizioni in materia previste dagli accordi bilaterali esistenti in materia di servizi aerei fra la Repubblica moldova e gli Stati membri. È tuttavia consentito 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 soggetti nazionali.
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 applicano una decisione adottata dall'ICAO o da un'altra organizzazione internazionale che tratti 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, notifica la propria decisione in tal senso al comitato misto.
2. Su proposta di una parte e conformemente a quanto disposto dal presente articolo, il comitato misto può decidere consensualmente di modificare gli allegati del presente accordo.
3. La modifica al presente 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 propria legislazione esistente riguardante il trasporto aereo 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 in un settore connesso citato 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 tempestivamente l'altra parte in merito alle nuove disposizioni legislative adottate o alle modifiche apportate alla propria legislazione esistente nel settore del trasporto aereo o in un settore connesso citato nell'allegato III del presente accordo. Su richiesta di una qualsiasi delle parti il comitato misto procede, entro sessanta 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, se necessario su di una base di reciprocità, la nuova legislazione o la modifica in questione;
- b) adotta 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

Denuncia

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 dei trasporti aerei internazionali (IATA) in vigore un anno dopo la data della notifica scritta della denuncia, salvo che tale notifica sia ritirata di comune accordo tra le parti prima della scadenza di detto periodo.

ARTICOLO 28

Registrazione presso l'Organizzazione dell'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 ed il segretariato delle Nazioni Unite, in conformità dell'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 29

Applicazione provvisoria 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 provvisoria il presente accordo, conformemente alle loro procedure interne e/o alla loro legislazione nazionale secondo il caso, 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.

Per l'Unione europea

Per la Repubblica moldova

SERVIZI CONCORDATI E ROTTE SPECIFICATE

1. Ciascuna parte accorda ai vettori aerei dell'altra parte i diritti di fornire servizi di trasporto aereo sulle rotte specificate di seguito:
 - a) per i vettori aerei dell'Unione europea: qualsiasi punto nell'Unione europea – punti intermedi nei territori dei paesi partner della politica europea di vicinato¹, paesi ECAA² 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.

¹ "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.

² 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 da risoluzione n. 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite.

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 della Repubblica moldova, 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 relativamente ad un'unica operazione di trasporto aereo;
 - c) servire punti intermedi e punti situati oltre, come precisato al paragrafo 1 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.
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 (Contesto concorrenziale) 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 sicurezza dell'aviazione civile 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 sicurezza dell'aviazione civile 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 (Riconoscimento reciproco di dichiarazioni regolamentari relative all'idoneità, alla proprietà e al controllo del vettore aereo) 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), gli 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 di omologazione 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 di sicurezza applicabili della Repubblica moldova fino alla data seguente:
 - a) 1° gennaio 2017 per determinati aeromobili impegnati unicamente in operazioni di trasporto 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 privi di certificato di omologazione rilasciato conformemente alla legislazione applicabile dell'UE non è superiore a 53 fino al 1° gennaio 2017, non è superiore a 36 dopo tale data ed è completamente azzerato 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). Laddove necessario, 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 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

- regolamento (CE) n. 1554/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità
- regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità
- regolamento (CE) n. 545/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

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. 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. 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. 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

N. 1034/2011

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1034/2011 della Commissione del 17 ottobre 2011 sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e nei servizi di navigazione aerea, che modifica il regolamento (UE) n. 691/2010

N. 1035/2011

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 della Commissione del 17 ottobre 2011 che stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 482/2008 e (UE) n. 691/2010

C. Sicurezza dell'aviazione civile

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 (CE) n. 1899/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 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. 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 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. 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 dalle rettifiche 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 336 del 18.12.2009 e GU L 58 del 9.3.2010, pag. 23)

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' Agenzia 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 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, - Dichiarazione della Commissione in sede di comitato di conciliazione sulla direttiva relativa alla valutazione ed 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 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti

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).
-