



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 27.1.2012
COM(2012) 20 final

2012/0006 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la conclusion de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République de Moldavie, d'autre part

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Contexte de la proposition

- Motivation et objectifs de la proposition
- Accord sur la création d'un espace aérien commun entre la République de Moldavie, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part

Comme le Conseil l'y avait autorisée en juin 2011, la Commission a négocié l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République de Moldavie. Les services aériens exploités actuellement entre l'Union européenne et la République de Moldavie sont fondés sur des accords bilatéraux conclus entre différents États membres et la République de Moldavie. L'un des éléments de la politique extérieure de l'UE en matière de transport aérien consiste à négocier des accords globaux relatifs aux services aériens avec des pays voisins lorsque la valeur ajoutée et les avantages économiques de ces accords ont été démontrés. L'accord vise:

- l'ouverture progressive du marché en ce qui concerne l'accès aux routes et aux capacités sur une base de réciprocité;
- la promotion de la coopération en matière de réglementation ainsi que l'harmonisation des réglementations et des approches fondées sur la législation de l'UE dans le domaine de l'aviation;
- la promotion de services aériens fondés sur la concurrence entre les transporteurs aériens avec une intervention et une régulation minimales de l'État;
- l'absence de discrimination et l'existence de conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques.

- **Contexte général**

Les directives de négociation fixent l'objectif général de négocier un accord global relatif au transport aérien en vue d'assurer l'ouverture progressive et réciproque de l'accès au marché et de garantir la convergence des réglementations ainsi que la mise en œuvre efficace des normes de l'UE.

Conformément aux directives de négociation, un projet d'accord avec la République de Moldavie a été paraphé par les deux parties le 26 octobre 2011.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Les dispositions de l'accord prévalent sur les dispositions pertinentes figurant des accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus entre les États membres et la République de Moldavie. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres et leurs ressortissants.

- **Cohérence avec les autres politiques et objectifs de l'Union**

La conclusion d'un accord global relatif au transport aérien avec la République de Moldavie est un élément important dans le développement de la politique extérieure de l'UE en matière de transport aérien, et notamment d'un espace aérien commun européen élargi, comme l'indique la communication COM(2005) 79 final de la Commission, intitulée «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté».

2. Consultation des parties intéressées et analyse d'impact

Conformément à l'article 218, paragraphe 4, du TFUE, la Commission a mené les négociations en consultation avec un comité spécial.

Elle a également consulté les parties intéressées pendant toute la durée du processus.

• Consultation des parties intéressées

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

La Commission a consulté les parties intéressées, par l'intermédiaire notamment du forum consultatif, qui réunit des représentants des transporteurs aériens, des aéroports et des organisations syndicales.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Toutes les observations des parties concernées ont été dûment prises en considération dans la préparation de la position de négociation de l'Union.

• Obtention et utilisation d'expertise

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts externes.

• Analyse d'impact

L'accord assure l'ouverture progressive du marché des transports aériens entre l'UE et la République de Moldavie. Selon un rapport de consultants établi en 2011 pour le compte de la Commission, un tel accord apporte un avantage économique estimé à 17 millions d'EUR par an (lié principalement à un abaissement des tarifs aériens, à une augmentation des déplacements en avion et à l'activité économique qui s'y rapporte). D'après cette même analyse, les tarifs aériens sur les liaisons populaires devraient sensiblement diminuer du fait de l'augmentation de la concurrence. L'accord devrait également contribuer à améliorer la conduite des affaires pour les transporteurs de l'UE.

Le rapport a été communiqué aux États membres et aux parties intéressées par l'intermédiaire de la base de données CIRCA.

L'accord établit un comité mixte qui aura la responsabilité d'examiner la mise en œuvre de l'accord et ses effets.

3. Éléments juridiques de la proposition

- **Résumé des mesures proposées**

L'accord se compose d'un dispositif énonçant les grands principes et de deux annexes: l'annexe I porte sur le tableau des routes, les droits de trafic et la souplesse d'exploitation, l'annexe II concerne les accords bilatéraux relatifs aux services aériens.

- **Base juridique**

Article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en liaison avec son article 218, paragraphe 6, point a) et paragraphe 8.

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne porte pas sur un domaine relevant de la compétence exclusive de l'Union.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres pour la ou les raisons suivantes.

Les dispositions de l'accord primeront sur les dispositions pertinentes des accords existants conclus par les États membres de manière isolée. L'accord crée simultanément, pour tous les transporteurs aériens de l'Union, des conditions égales et uniformes d'accès au marché et établit de nouvelles modalités de coopération et de convergence en matière de réglementation entre l'Union européenne et la République de Moldavie dans des domaines essentiels pour que l'exploitation des services aériens se fasse dans de bonnes conditions de sûreté, de sécurité et d'efficacité. Ces dispositions ne peuvent être adoptées qu'au niveau de l'Union, car elles impliquent plusieurs domaines qui relèvent de la compétence exclusive de celle-ci.

L'action de l'Union permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour la ou les raisons énoncées ci-après.

L'accord prévoit l'extension simultanée de ses conditions aux 27 États membres, en appliquant les mêmes règles sans discrimination et dans l'intérêt de tous les transporteurs aériens de l'Union, indépendamment de leur nationalité. Ces transporteurs pourront exploiter leurs services librement depuis tout point de l'Union européenne vers tout point de la République de Moldavie, ce qui n'est pas le cas actuellement.

La levée de toutes les restrictions à l'accès au marché entre l'UE et la République de Moldavie permettra non seulement d'attirer de nouveaux opérateurs sur le marché et d'ouvrir des possibilités de desservir des aéroports sous-exploités jusqu'ici, mais aussi de favoriser la consolidation entre les transporteurs aériens de l'Union.

L'accord garantit à tous les transporteurs aériens de l'UE l'accès à des possibilités commerciales, telles que la possibilité d'établir les prix librement. Un autre objectif du mandat était de créer des conditions de concurrence équitables entre tous les transporteurs aériens de l'Union européenne et de la République de Moldavie, ce qui nécessite une coopération solide dans le domaine de la réglementation, qui ne peut être assurée qu'à l'échelon de l'Union. Enfin, l'un des objectifs essentiels du mandat était de créer un cadre permettant de traiter et de résoudre les obstacles rencontrés dans la

conduite des affaires par les transporteurs de l'UE dans la République de Moldavie. Par rapport aux possibilités offertes à l'échelon national, l'Union aura plus de poids pour tenter de résoudre ces problèmes.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour la ou les raisons exposées ci-après.

Un comité mixte sera établi afin de discuter des questions liées à la mise en œuvre de l'accord. Ce comité mixte contrôlera les aspects relatifs à la sécurité liés à l'accord, stimulera les échanges entre experts sur les nouvelles initiatives ou les développements en matière de législation ou de réglementation et examinera les domaines susceptibles d'être inclus dans une évolution ultérieure de l'accord. Le comité mixte sera composé de représentants de la Commission et des États membres.

Par ailleurs, les États membres continueront à remplir les tâches administratives habituelles qu'ils accomplissent dans le cadre du transport aérien international, mais en vertu de règles communes appliquées de manière uniforme.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: accord international.

D'autres instruments seraient inadaptés pour les raisons ci-après.

Seuls des accords internationaux peuvent avoir une incidence sur les relations extérieures dans le domaine de l'aviation.

4. Incidence budgétaire

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la conclusion de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République de Moldavie, d'autre part

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec l'article 218, paragraphe 6, point a) et paragraphe 8,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'approbation du Parlement européen,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a négocié, au nom de l'Union et des États membres, un accord sur la création d'un espace aérien commun avec la République de Moldavie (ci-après dénommé «l'accord»).
- (2) Conformément à la décision 2011/xxx du [...], l'accord a été signé le [...].
- (3) Il est nécessaire de prendre les mesures appropriées pour assurer la coordination et la représentation de l'Union et des États membres au sein du comité mixte institué en vertu de l'article 22 de l'accord.
- (4) Il convient d'approuver cet accord au nom de l'Union européenne,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Conclusion

1. L'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République de Moldavie, d'autre part, est conclu au nom de l'Union.

Le texte de l'accord est joint à la présente décision.

2. Le président du Conseil désigne la personne habilitée à procéder, au nom de l'Union européenne, aux notifications prévues à l'article 29 de l'accord, à l'effet d'exprimer le consentement de l'Union européenne à être liée par l'accord.

Article 2
Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption. Elle est publiée au Journal officiel de l'Union européenne.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président

[...]

ANNEXE

ACCORD SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN
ENTRE L'UNION EUROPEENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART,
ET LA RÉPUBLIQUE DE MOLDAVIE, D'AUTRE PART

LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,
LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,
LE ROYAUME DE DANEMARK,
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,
LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,
L'IRLANDE,
LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,
LE ROYAUME D'ESPAGNE,
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,
LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,
LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,
LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,
LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,
LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,
MALTE,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,
LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,
LA ROUMANIE,
LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,
LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

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

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

L'UNION EUROPÉENNE,

d'une part, et

LA RÉPUBLIQUE DE MOLDAVIE,

d'autre part,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1

Définitions

Aux fins du présent accord, sauf indication contraire, on entend par:

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

- (5) «aptitude»: le fait, pour un transporteur aérien, d'être apte à exploiter des services aériens internationaux, parce qu'il possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;
- (6) «citoyenneté»: le fait qu'un transporteur aérien satisfasse aux exigences sur des aspects tels que sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;
- (7) «convention»: la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
- (a) tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par la République de Moldavie, d'une part, et par l'État membre ou les États membres de l'Union européenne, d'autre part, et
- (b) toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à la République de Moldavie et à l'État membre ou aux États membres de l'Union européenne;
- (8) «droit de cinquième liberté»: le droit ou privilège accordé par un État aux transporteurs aériens d'un autre État (l'État bénéficiaire) de fournir des services de transport aérien internationaux entre le territoire du premier État et le territoire d'un État tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'État bénéficiaire;
- (9) «coût de revient complet»: les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais administratifs généraux et, le cas échéant, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination sur la base de la nationalité;
- (10) «opération de transport aérien internationale»: une opération de transport aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;
- (11) «accord EACE»: l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen conclu entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo¹;
- (12) «partenaires de la politique européenne de voisinage: l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, la République de Moldavie, le Maroc, les territoires palestiniens occupés, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine;

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

- (13) «ressortissant»: toute personne physique ou morale ayant la nationalité moldave pour la partie moldave, ou la nationalité d'un État membre pour la partie européenne, pour autant que, dans le cas d'une personne morale, elle soit à tout moment sous le contrôle effectif, soit directement, soit par participation majoritaire, de personnes ayant la nationalité moldave pour la partie moldave, ou de personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un État membre ou de l'un des pays tiers identifiés à l'annexe IV pour la partie européenne;
- (14) «licences d'exploitation»: (i) dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, les licences d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu de la législation de l'UE en vigueur en la matière et (ii), dans le cas de la République de Moldavie, les licences, certificats ou autorisations délivrés en vertu de la législation en vigueur en la matière en République de Moldavie;
- (15) «parties»: d'une part, l'Union européenne ou ses États membres, ou l'Union européenne et ses États membres, selon leurs compétences respectives (la partie européenne), et d'autre part, la République de Moldavie (la partie moldave);
- (16) «prix»:
- i) les «tarifs des passagers» à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires; ainsi que
- ii) les «tarifs de fret» à payer pour le transport de courrier et de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.
- Cette définition englobe, le cas échéant, le transport de surface lié aux opérations de transport aérien internationales et les conditions qui s'y appliquent;
- (17) «principal établissement»: l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité;
- (18) «obligation de service public»: toute obligation imposée aux transporteurs aériens pour assurer, sur une route spécifiée, une prestation de services aériens réguliers minimale répondant à des normes définies en matière de continuité, de régularité, de prix et de capacité minimale, auxquelles les transporteurs aériens ne satisferaient pas s'ils ne devaient considérer que leur seul intérêt commercial. Les transporteurs aériens peuvent être indemnisés par la partie concernée pour remplir des obligations de service public;
- (19) «subvention»: toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou un organisme régional ou un autre organisme public, lorsque:

- (a) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
- (b) des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées, ne sont pas perçues ou sont indûment réduites;
- (c) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services; ou
- (d) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;

et qu'un avantage est ainsi conféré;

- (20) «SESAR»: le volet technologique du Ciel unique européen qui vise, d'ici à 2020, à doter l'UE d'une infrastructure de contrôle du trafic aérien très performante qui permettra un développement du transport aérien sûr et respectueux de l'environnement;
- (21) «territoire»: dans le cas de la République de Moldavie, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous sa souveraineté, sa suzeraineté, sa protection ou son mandat et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout accord qui leur succédera. L'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue en septembre 2006;
- (22) «redevance d'usage»: une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

TITRE I
DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie, conformément aux annexes I et II, les droits énumérés ci-après pour l'exercice d'activités de transport aérien internationales par les transporteurs aériens de l'autre partie:
 - (a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
 - (b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier par voie aérienne;
 - (c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales sur son territoire afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et/ou du courrier en trafic international, séparément ou combinés; ainsi que
 - (d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.
2. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:
 - (a) de la République de Moldavie d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre;
 - (b) de l'Union européenne d'embarquer, sur le territoire de la République de Moldavie, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de la République de Moldavie.

ARTICLE 3

Autorisation

1. Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie accordent les autorisations appropriées avec un délai de procédure minimal, pour autant que:
 - (a) dans le cas d'un transporteur aérien de la République de Moldavie:
 - le transporteur aérien ait son principal établissement en République de Moldavie et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la République de Moldavie; et que

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

ARTICLE 4

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

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

- (a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'autre partie, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la déclaration faite par les autorités compétentes de l'autre partie, notamment en ce qui concerne les questions de double nationalité, les conditions prévues à l'article 3 (Autorisation) du présent accord pour la

délivrance d'autorisations ou d'agrément appropriés ne sont pas satisfaites, elles doivent en avertir sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes concernées, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord.

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

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

ARTICLE 5

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation

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

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

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

(b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:

- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire d'un État membre en vertu des traités UE ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité; ou
- l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou

- sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres États;
 - (c) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord; ou
 - (d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées; ou
 - (e) une partie a déclaré, conformément à l'article 8 (Environnement concurrentiel) du présent accord, que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.
2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, points c) et d), du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie.
 3. Aucune des parties ne fait usage des droits qui lui sont conférés par le présent article de refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations ou agréments d'un transporteur aérien d'une partie pour le motif qu'une participation majoritaire et/ou le contrôle effectif dudit transporteur aérien sont détenus par une ou plusieurs autres parties à l'accord EACE ou par leurs ressortissants, dans la mesure où ladite ou lesdites parties à l'accord EACE accordent la réciprocité de traitement et où ladite ou lesdites parties appliquent les clauses et conditions de l'accord EAEC.

ARTICLE 6

Investissement

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

ARTICLE 7

Respect des dispositions législatives et réglementaires

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

ARTICLE 8

Environnement concurrentiel

1. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chances de s'instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions.
2. Dans le cadre du présent accord, et sans préjudice des dispositions particulières qu'il prévoit, toute discrimination exercée en raison de la nationalité est interdite.
3. Les aides d'État qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certains produits ou services aériens sont incompatibles avec le bon fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles risquent d'affecter les échanges entre les parties dans le secteur de l'aviation.
4. Toute pratique contraire au présent article est évaluée sur la base des critères découlant de l'application des règles en matière de concurrence applicables dans l'Union européenne, en particulier celles de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et des instruments interprétatifs adoptés par les institutions de l'Union européenne.
5. Si l'une des parties constate qu'il existe sur le territoire de l'autre partie, en raison notamment de l'octroi de subventions, des conditions qui fausseraient la concurrence loyale et équitable au détriment de ses transporteurs aériens, elle peut soumettre des observations à l'autre partie. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord. Des consultations débutent dans les 30 jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 30 jours à compter de la date du début des consultations constitue, pour la partie qui les a demandées, un motif de prendre des mesures en vue de

refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations du ou des transporteurs aériens concernés, conformément à l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord.

6. Les mesures visées au paragraphe 5 sont appropriées, proportionnées et limitées au strict nécessaire en ce qui concerne leur champ d'application et leur durée. Elles visent exclusivement le ou les transporteurs aériens qui bénéficient de subventions ou des conditions visées dans le présent article, et sont sans préjudice du droit de l'une ou l'autre des parties de prendre des mesures en vertu de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.
7. Chaque partie peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment à l'échelon étatique, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article.
8. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties applicables aux obligations de service public sur le territoire des parties.

ARTICLE 9

Activités commerciales

Conduite des affaires

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

Représentants des transporteurs aériens

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

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

Assistance en escale

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

Assistance en escale pour des tiers

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

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

7. Tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de transport aérien et de services connexes sur le territoire de l'autre partie, directement et/ou, à sa

convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix, ou par l'intermédiaire d'un autre transporteur aérien ou via l'internet. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ce transport, et toute personne est libre de l'acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles, conformément à la législation nationale des changes.

8. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir les recettes locales en monnaies librement convertibles et de les transférer à partir du territoire de l'autre partie et à destination de son territoire national ainsi que, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, à destination du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change courant à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert.
9. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie locale. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la législation nationale des changes.

Accords de coopération

10. Tout transporteur aérien d'une partie peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec:
 - a) tout transporteur aérien des parties et
 - b) tout transporteur aérien d'un pays tiers et
 - c) tout transporteur de surface (terrestre ou maritime),

pour autant que:

i) le transporteur exploitant le service soit titulaire des droits de trafic appropriés et que ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des autorisations et droits appropriés pour les routes sous-jacentes et que iii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de code, l'acheteur est informé, lors de la vente du billet d'avion ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

11. a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix, par les transporteurs de surface, d'un accord particulier peut être notamment dicté par les

intérêts des consommateurs ainsi que par des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

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

Location

12. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à fournir les services agréés en utilisant des aéronefs et des équipages loués à d'autres transporteurs aériens, y compris de pays tiers, à condition que tous les participants à un tel accord respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords.
 - (a) Aucune des parties n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu du présent accord.
 - (b) L'affrètement avec équipage, par un transporteur aérien de la République de Moldavie, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers, ou, par un transporteur de l'Union européenne, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers autre que ceux mentionnés à l'annexe IV du présent accord, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnel ou répondre à des besoins temporaires. Il est soumis à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui met son aéronef en location, et de l'autorité compétente de l'autre partie.

Franchisage et marques

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

ARTICLE 10

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés pour une opération de transport aérien internationale par les transporteurs aériens d'une partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (notamment les moteurs), les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à ou utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs employés au transport aérien international sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance qui sont a) imposées par les autorités nationales ou locales, ou l'Union européenne, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.
2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de ces mêmes impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:
 - (a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, en quantités raisonnables, sur un avion en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie employé au transport aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
 - (b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie employés au transport aérien international;
 - (c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une partie pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant une opération de transport aérien internationale, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
 - (d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant une opération de transport aérien internationale, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
 - (e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Nonobstant toute autre disposition contraire, aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.
4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et ne soient pas transférés sans acquittement des taxes et droits de douane y afférents.
5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.
6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.
7. Les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire d'une partie sont exemptés d'impôts, droits de douane, taxes et autres redevances comparables qui ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies.
8. L'équipement embarqué normal, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'un transporteur aérien de l'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.
9. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation. Les dispositions du présent accord ne portent pas atteinte aux dispositions des conventions conclues entre un État membre et la République de Moldavie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune et susceptibles d'être en vigueur au moment en cause.

ARTICLE 11

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

1. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie pour l'utilisation d'infrastructures et services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien, aéroportuaires, de sûreté aérienne et des infrastructures et services connexes soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les

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

2. Chaque partie demande des consultations entre les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations et/ou leurs organismes représentatifs, et veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances et les transporteurs aériens ou leurs organismes représentatifs échangent les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque partie veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.
3. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 23 (Règlement des différends et arbitrage) du présent accord, aucune partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si:
 - (a) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie; ou que
 - (b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

ARTICLE 12

Tarifs

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

ARTICLE 13

Fourniture de statistiques

1. Chaque partie fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationales et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement demandées pour examiner l'exploitation des services aériens.
2. Les parties coopèrent dans le cadre du comité mixte établi en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de contrôler le développement des services aériens dans le cadre du présent accord.

TITRE II

COOPERATION REGLEMENTAIRE

ARTICLE 14

Sécurité aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation sur la sécurité aérienne figurant à l'annexe III, partie C, dans les conditions indiquées ci-après.
2. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre par la République de Moldavie des dispositions législatives visées au paragraphe 1 du présent article. À cette fin, la République de Moldavie sera associée aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord.
 - (a) La transition progressive de la République de Moldavie vers l'application complète de la législation visée à l'annexe III, partie C, du présent accord fait l'objet d'évaluations. Les évaluations sont réalisées par l'Union européenne, en coopération avec la République de Moldavie. Lorsque la République de Moldavie a l'assurance que la législation visée à l'annexe III, partie C, du présent accord est entièrement appliquée, elle informe l'Union européenne qu'il faudrait procéder à une évaluation.
 - (b) Lorsque la République de Moldavie a entièrement mis en œuvre la législation visée à l'annexe III, partie C, du présent accord, le comité mixte institué en vertu de l'article 22 détermine le statut exact et les conditions de participation en sus du statut d'observateur visés ci-dessus de la République de Moldavie dans le cadre de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
3. Les parties veillent à ce que les aéronefs d'une partie soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie soient inspectés par les autorités compétentes de l'autre partie, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, sur l'aire de trafic, afin de s'assurer de la validité des documents des aéronefs et de leur équipage, ainsi que de l'état apparent des aéronefs et de leurs équipements.
4. Les autorités compétentes d'une partie peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie.
5. Les autorités compétentes d'une partie prennent immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles ont des motifs raisonnables de penser:
 - (a) qu'un aéronef, un produit ou une opération de transport ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas;

- (b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 3 du présent article, qu'un aéronef, un produit ou une opération de transport pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas, ou
 - (c) que les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas, applicables aux aéronefs, aux produits et aux opérations de transport, pourraient ne pas être maintenues en vigueur ou correctement appliquées.
6. Lorsque les autorités compétentes d'une partie décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 5, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie, en justifiant leur décision.
 7. Si des mesures prises en application du paragraphe 5 du présent article ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties ont la possibilité de saisir le comité mixte.

ARTICLE 15

Sûreté aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation de l'Union européenne sur la sûreté aérienne figurant à l'annexe III, partie D, dans les conditions indiquées ci-après.
2. La République de Moldavie peut faire l'objet d'une inspection de la Commission européenne conformément à la législation de l'Union européenne applicable en matière de sûreté visée à l'annexe III du présent accord. Les parties mettent en place le mécanisme nécessaire pour assurer l'échange d'informations sur les résultats de ces inspections de sûreté.
3. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et leurs équipages étant une condition préalable fondamentale pour l'exploitation des services aériens internationaux, chaque partie réaffirme son obligation vis-à-vis l'autre partie d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signée à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, pour autant que les parties soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent.

4. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
5. Dans leurs rapports mutuels, les parties se conforment aux normes de sûreté aérienne et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et qui sont désignées comme annexes à la convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux parties. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
6. Chaque partie veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, notamment l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, l'inspection/filtrage des bagages de soute et les contrôles de sûreté du fret et du courrier avant l'embarquement ou le chargement à bord des aéronefs, ainsi que les contrôles de sûreté des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports et le contrôle de l'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. Ces mesures sont adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces. Chaque partie convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 5 et que l'autre partie impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie.
7. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande que lui adressera l'autre partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque partie informe à l'avance l'autre partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services de transport aérien prévus dans le présent accord. Chaque partie peut solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord pour discuter de ces mesures de sûreté.
8. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et sécurité, à cet incident ou menace d'incident.
9. Chaque partie prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé jusqu'à ce que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.

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

ARTICLE 16

Gestion du trafic aérien

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation figurant à l'annexe III, partie B, dans les conditions indiquées ci-après.
2. Les parties coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à la République de Moldavie et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, d'optimiser les capacités de contrôle du trafic aérien, de réduire le plus possible les retards et d'accroître l'efficacité environnementale. À cette fin, la République de Moldavie est associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du ciel unique à partir de la date d'entrée en vigueur de l'accord. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.
3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leurs territoires:
 - (a) la République de Moldavie prend les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment en veillant à ce que les organismes de contrôle nationaux concernés soient indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne; et
 - (b) l'Union européenne associe la République de Moldavie aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment en impliquant le plus tôt possible la République de Moldavie dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels, ou par une coopération appropriée sur le programme SESAR.

ARTICLE 17

Environnement

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

ARTICLE 18

Protection des consommateurs

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

ARTICLE 19

Systèmes informatisés de réservation

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

ARTICLE 20

Aspects sociaux

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

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

ARTICLE 21

Interprétation et contrôle de l'application

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

ARTICLE 22

Comité mixte

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

5. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties.
6. Aux fins de la mise en œuvre correcte du présent accord, les parties procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.
7. Si l'une des parties considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre partie, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.
8. Sans préjudice du paragraphe 2, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question dont il a été saisi, les parties peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.
9. Conformément à l'article 6 (Investissement) du présent accord, le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties.
10. Conformément à l'article 14 (Sécurité aérienne) du présent accord, le comité mixte contrôle le processus de retrait du registre des aéronefs immatriculés à la date de la signature en République de Moldavie qui ne respectent pas les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention. Le comité mixte contrôle également le processus de suppression progressive, pendant la phase de transition décrite à l'annexe II du présent accord, des aéronefs immatriculés en République de Moldavie à la date de signature du présent accord et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de la République de Moldavie sans détenir de certificat de type délivré conformément à la législation applicable de l'UE indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, en vue de parvenir à un accord sur une réduction progressive du nombre d'aéronefs visés au point 7 de l'annexe II du présent accord.
11. Le comité mixte développe également la coopération:
 - (a) en examinant les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens relevant du présent accord;
 - (b) en examinant et, autant que possible, en résolvant de manière efficace les problèmes liés à la conduite des affaires et susceptibles, notamment, d'entraver l'accès au marché et le fonctionnement harmonieux des services relevant du présent accord, de manière à assurer des conditions de concurrence équitables, à garantir la convergence des réglementations et à réduire au minimum la charge de travail réglementaire des opérateurs commerciaux;

- (c) en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs ou réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires), d'environnement concurrentiel et de protection des consommateurs;
- (d) en examinant régulièrement les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes;
- (e) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier;
- (f) en adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement du présent accord;
- (g) en prenant en considération et en développant l'assistance technique dans les domaines concernés par le présent accord; et
- (h) en favorisant la coopération dans les enceintes internationales appropriées.

ARTICLE 23

Règlement des différends et arbitrage

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

3. À la demande d'une partie, le groupe spécial d'arbitrage peut demander à l'autre partie d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.
4. Les parties se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du groupe spécial d'arbitrage.
5. Si l'une des parties ne se conforme pas à une décision du groupe spécial d'arbitrage prise en vertu du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite décision, l'autre partie peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la partie en défaut.

ARTICLE 24

Mesures de sauvegarde

1. Les parties prennent les mesures générales ou spécifiques nécessaires à l'exécution des obligations prévues par le présent accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par le présent accord soient atteints.
2. Si une partie considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées. Les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.
3. Lorsqu'une partie envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise sans délai l'autre partie par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.
4. Les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
5. Sans préjudice de l'article 3 (Autorisation), point d), de l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), point d), des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord, la partie concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3 du présent article, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.
6. La partie concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.
7. Toute action prise en vertu du présent article est suspendue dès la mise en conformité de la partie en défaut avec les dispositions du présent accord.

ARTICLE 25

Relations avec d'autres accords

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

ARTICLE 26

Amendements

1. Si une partie désire un amendement des dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte.
2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent accord.
3. Les amendements au présent accord prennent effet après l'accomplissement des procédures internes respectives de chaque partie.
4. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie d'adopter unilatéralement de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord, dans le respect du principe de non-discrimination et des dispositions du présent accord.
5. Lorsque l'une des parties envisage d'adopter de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord, elle en informe l'autre partie dans la mesure du nécessaire et du possible. À la demande d'une partie, un échange de vues peut avoir lieu au sein du comité mixte.
6. Chaque partie informe régulièrement et dans les meilleurs délais l'autre partie de l'adoption de nouvelles lois ou des modifications apportées à sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord. À la demande de l'une ou l'autre des parties, un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord a lieu, dans un délai de soixante (60) jours, au sein du comité mixte.

7. À la suite de l'échange de vues visé au paragraphe 6 du présent article, le comité mixte:
- (a) adopte une décision portant révision de l'annexe III du présent accord afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications intervenues dans la législation concernée;
 - (b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée sont réputées conformes au présent accord; ou
 - (c) recommande toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

ARTICLE 27

Dénonciation

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

ARTICLE 28

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

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

ARTICLE 29

Application provisoire et entrée en vigueur

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

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

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

Fait à ... le ... jour ... de l'année ... en deux exemplaires dans chacune des langues officielles des parties, chacun de ces textes faisant également foi.

SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES

1. Chaque partie accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie le droit de fournir des services de transport aérien sur les routes spécifiées ci-dessous:
 - (a) pour les transporteurs aériens de l'Union européenne: tout point dans l'Union européenne – points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage², des pays de l'EACE³ ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point en République de Moldavie – points au-delà;
 - (b) pour les transporteurs aériens de la République de Moldavie: tout point en République de Moldavie – points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point dans l'Union européenne – points au-delà.
2. Les services exploités conformément au point 1 de la présente annexe débutent ou se terminent sur le territoire de la République de Moldavie en ce qui concerne les transporteurs aériens de la République de Moldavie, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.
3. Les transporteurs aériens des deux parties peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance:
 - (a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
 - (b) combiner des numéros de vols différents pour une même exploitation d'aéronef;
 - (c) desservir des points intermédiaires et des points au-delà, comme spécifié au point 2 de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre;
 - (d) omettre des escales en un ou en plusieurs points;
 - (e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point;
 - (f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;
 - (g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie; et

² Les «partenaires de la politique européenne de voisinage» sont ici : l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, les territoires palestiniens occupés, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine; en excluant donc la République de Moldavie.

³ Les «pays de l'EACE» sont les pays qui sont parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen, c'est-à-dire, à la date de la signature de l'accord, les États membres de l'Union européenne, la République d'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et le Kosovo, selon le statut défini par la résolution 1244 du Conseil de sécurité de l'ONU.

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

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

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

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

3. La mise en œuvre par la République de Moldavie de la législation relative à la sûreté aérienne fait l'objet d'une évaluation à la charge de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard dans un délai de trois ans après l'entrée en vigueur du présent accord. Dans l'intervalle, la République de Moldavie applique le doc. 30 de la CEAC.
4. À la fin de la période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté prévue à l'annexe III, partie D, du présent accord est mise à la disposition de l'autorité compétente de la République de Moldavie, sous réserve d'un accord sur l'échange d'informations sensibles en matière de sûreté, et notamment d'informations classifiées de l'UE.
5. La transition progressive de la République de Moldavie vers l'application complète de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III du présent accord peut faire l'objet d'évaluations régulières. Les évaluations sont réalisées par la Commission européenne en coopération avec la République de Moldavie.
6. À partir de la date de la décision visée au point 1 de la présente annexe, la République de Moldavie appliquera, en matière d'octroi de licences d'exploitation, des règles substantiellement équivalentes à celles figurant au chapitre II du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dès que le comité mixte a confirmé que la République de Moldavie applique pleinement ces règles relatives à l'octroi des licences d'exploitation, les autorités compétentes de l'Union européenne appliquent les dispositions de l'article 4 du présent accord concernant la

reconnaissance mutuelle des déclarations d'aptitude et/ou de citoyenneté faites par les autorités compétentes de la République de Moldavie.

7. Sans préjudice d'une décision prise dans le cadre du comité mixte ou de l'article 24 (Mesures de sauvegarde), la navigabilité des aéronefs immatriculés au registre de la République de Moldavie à la date de signature et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de la République de Moldavie sans détenir de certificat de type délivré conformément à la législation applicable de l'UE mentionnée à l'annexe III, partie C, du présent accord peut être gérée sous la responsabilité des autorités compétentes de la République de Moldavie conformément aux exigences nationales applicables de celle-ci jusqu'à la date suivante:

- (a) le 1^{er} janvier 2017 pour certains avions affectés au seul transport de fret;
- (b) le 31 décembre 2022 pour certains hélicoptères affectés à des opérations telles que la recherche et le sauvetage, le travail aérien, l'entraînement, les vols d'assistance, l'aviation agricole et les vols humanitaires conformément aux certificats d'exploitation des transporteurs concernés,

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

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

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

RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE

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

A. Accès au marché et questions connexes

N° 95/93

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

modifié par:

- règlement (CE) n° 894/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 mai 2002 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil
- règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil
- règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil
- règlement (CE) n° 545/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009

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

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

N° 96/67

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

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

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

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

N° 785/2004

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

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

N° 2009/12

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

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12

B. Gestion du trafic aérien

N° 549/2004

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

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

N° 550/2004

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

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

N° 551/2004

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

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11

N° 552/2004

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

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

N° 2096/2005

Règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne

modifié par:

- règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relatif à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005
- règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005
- règlement (CE) n° 668/2008 de la Commission du 15 juillet 2008 modifiant les annexes II à V du règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, en ce qui concerne les méthodes de travail et les procédures opérationnelles

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9 et annexes I à V

N° 2150/2005

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

N° 730/2006

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

N° 1794/2006

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

N° 1033/2006

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

N° 1032/2006

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

N° 219/2007

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

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

N° 633/2007

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

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

N° 1265/2007

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

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

N° 1315/2007

Règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relative à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15

N° 482/2008

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

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

N° 668/2008

Règlement (CE) n° 668/2008 de la Commission du 15 juillet 2008 modifiant les annexes II à V du règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, en ce qui concerne les méthodes de travail et les procédures opérationnelles

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 2

N° 1361/2008

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

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

N° 29/2009

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

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

N° 30/2009

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

Dispositions applicables: articles 1 et 2 et annexe

N° 262/2009

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

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

N° 1070/2009

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

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

N° 1108/2009

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

N° 73/2010

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

N° 255/2010

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

N° 691/2010

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

N° 929/2010

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

N° 1191/2010

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

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

N° 176/2011

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

N° 283/2011

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

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

N° 677/2011

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

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

N° 805/2011

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

C. Sécurité aérienne

N° 3922/91

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

modifié par:

- règlement (CE) n° 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil
- règlement (CE) n° 1069/1999 de la Commission du 25 mai 1999 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil
- règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile
- règlement (CE) n° 1899/2006 du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile
- règlement (CE) n° 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile
- règlement (CE) n° 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion
- règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion

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

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

N° 216/2008

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

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

modifié par:

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

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

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

N° 996/2010

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

N° 2003/42

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

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

N° 1321/2007

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

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4

N° 1330/2007

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

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

N° 1702/2003

Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et

produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

modifié par:

- règlement (CE) n° 381/2005 de la Commission du 7 mars 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003
- le règlement (CE) n° 706/2006 de la Commission du 8 mai 2006 portant modification du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant la période pendant laquelle les États membres peuvent délivrer des agréments pour une durée limitée,
- règlement (CE) n° 335/2007 de la Commission du 28 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 en ce qui concerne les règles d'application pour la certification environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés
- règlement (CE) n° 375/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et des produits, des pièces et des équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production
- règlement (CE) n° 287/2008 de la Commission du 28 mars 2008 concernant la prolongation de la durée de validité visée à l'article 2 quater, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1702/2003
- règlement (CE) n° 1057/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant l'appendice II de l'annexe du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant le certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15a de l'AESA)
- règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

Remarque: rectifié par le rectificatif au règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 321 du 8.12.2009)

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

N° 2042/2003

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

modifié par:

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

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

N° 104/2004

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

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

N° 593/2007

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

modifié par:

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

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

N° 736/2006

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

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 18

N° 768/2006

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

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5

N° 2111/2005

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

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

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

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

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

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

D. Sûreté aérienne

Règlement-cadre

N° 300/2008

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

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

Règlement complémentaire

N° 272/2009

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

modifié par:

- Règlement (UE) n° 720/2011 de la Commission du 22 juillet 2011 modifiant le règlement (CE) n° 272/2009 du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile en ce qui concerne l'instauration progressive de l'inspection/filtrage des liquides, aérosols et gels dans les aéroports de l'Union européenne

N° 1254/2009

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

N° 18/2010

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

Règlement d'application

N° 72/2010

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

N° 185/2010

Règlement (UE) no 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

modifié par:

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

2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

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

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

modifiée par:

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

E. Environnement

N° 2006/93

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

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

N° 2002/30

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

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

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

N° 2002/49

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

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

F. Aspects sociaux

N° 2000/79

Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

Dispositions applicables: articles 2 et 3 et annexe

N° 2003/88

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 19, articles 21 à 24 et articles 26 à 29

G. Protection des consommateurs

N° 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10

N° 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 34

N° 2027/97

Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, modifié par:

- règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 8

N° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 17

N° 1107/2006

Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 17 et annexes I et II

H. Autre législation

N° 80/2009

Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 18 et annexes I et II

Liste des États visés aux articles 3 et 4 et à l'annexe I

1. La République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 2. La Principauté de Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 3. Le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 4. La Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse).
-