

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΚΟΙΝΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΜΟΛΔΑΒΙΑΣ

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ,

Η ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΕΣΘΟΝΙΑΣ,

Η ΙΡΛΑΝΔΙΑ,

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,

Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΕΤΟΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΙΘΟΥΑΝΙΑΣ,

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,

Η ΟΥΓΓΑΡΙΑ,

Η ΜΑΛΤΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ,

Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΡΟΥΜΑΝΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΣΛΟΒΕΝΙΑΣ,

Η ΣΛΟΒΑΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ,

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,

Ως συμβαλλόμενα μέρη της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής αναφερόμενες μαζί ως «οι συνθήκες της ΕΕ») και ως κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ,

αφενός, και

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΜΟΛΔΑΒΙΑΣ,

αφετέρου,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ τη συμφωνία εταιρικής σχέσης και συνεργασίας μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των κρατών μελών τους, αφενός, και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας, αφετέρου, που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 28 Νοεμβρίου 1994.

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ τη δημιουργία Κοινού Αεροπορικού Χώρου (ΚΑΧ) με βάση τον στόχο αμοιβαίου ανοίγματος των αγορών αερομεταφορών των συμβαλλομένων μερών, με ίσους όρους ανταγωνισμού και τήρηση των ιδίων κανόνων – όπου συμπεριλαμβάνονται τα πεδία ασφάλειας πτήσεων, της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές πτυχές·

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να διευκολύνουν περαιτέρω τις ευκαιρίες αεροπορικών μεταφορών, καθώς και την ανάπτυξη των δικτύων αερομεταφορών με σκοπό την ικανοποίηση των αναγκών του επιβατικού κοινού και των μεταφορικών επιχειρήσεων για πρόσφορα αεροπορικά δρομολόγια·

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τη σημασία των αεροπορικών μεταφορών στην προώθηση του εμπορίου, του τουρισμού και των επενδύσεων·

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ τη Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944·

ΣΥΜΦΩΝΩΝΤΑΣ ότι είναι σκόπιμο να βασισθούν οι κανόνες ΚΑΧ στην αντίστοιχη νομοθεσία που ισχύει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ της παρούσας συμφωνίας·

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι η πλήρης συμμόρφωση προς τους κανόνες ΚΑΧ επιτρέπει στα συμβαλλόμενα μέρη να εκμεταλλευθούν όλα τα προσφερόμενα πλεονεκτήματα, μεταξύ των οποίων το άνοιγμα της πρόσβασης στις αγορές και η μεγιστοποίηση του οφέλους για τους καταναλωτές, καθώς και για τις βιομηχανίες και το εργατικό δυναμικό αμφοτέρων των συμβαλλομένων μερών·

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι η δημιουργία του ΚΑΧ και η εφαρμογή των κανόνων του δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν χωρίς μεταβατικές ρυθμίσεις, εφόσον χρειασθούν,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τη σημασία της ενδεδειγμένης συνδρομής στο συγκεκριμένο πεδίο·

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να δώσουν τη δυνατότητα στους αερομεταφορείς να προσφέρουν στο επιβατικό κοινό και στις μεταφορικές επιχειρήσεις ανταγωνιστικές τιμές και δρομολόγια μέσα σε ανοικτές αγορές·

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να ωφεληθεί ολόκληρος ο κλάδος των αερομεταφορών και οι εργαζόμενοί του από μια συμφωνία ελευθέρωσης·

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να εξασφαλίσουν στις διεθνείς αερομεταφορές όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ασφάλεια πτήσεων και ασφάλεια από έκνομες ενέργειες και δηλώνοντας εκ νέου τις σοβαρές τους ανησυχίες για ενέργειες ή απειλές κατά της ασφάλειας αεροσκαφών, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, επηρεάζουν δυσμενώς την εκτέλεση των αεροπορικών μεταφορών και υπονομεύουν την εμπιστοσύνη του κοινού στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας·

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να εξασφαλίσουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού για τις αεροπορικές εταιρείες, δίνοντας στους αερομεταφορείς τους δίκαιες και θεμιτές δυνατότητες να προσφέρουν τα συμπεφωνημένα δρομολόγια·

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι οι επιδοτήσεις μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά τον ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων και να διακυβεύσουν τους βασικούς στόχους της παρούσας συμφωνίας·

ΔΗΛΩΝΟΝΤΑΣ ότι είναι σημαντική η προστασία του περιβάλλοντος στη χάραξη και την εφαρμογή της πολιτικής διεθνών αερομεταφορών και αναγνωρίζοντας τα δικαιώματα των κυρίαρχων κρατών να λαμβάνουν μέτρα προς το σκοπό αυτό·

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ ότι είναι σημαντική η προστασία των καταναλωτών, καθώς και οι πτυχές προστασίας που εξασφαλίζει η σύμβαση για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων στις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές που υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999·

ΕΧΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΡΟΘΕΣΗ να στηριχθούν στο πλαίσιο των ήδη υφιστάμενων συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών με στόχο το άνοιγμα της πρόσβασης στις αγορές και τη μεγιστοποίηση του οφέλους για τους καταναλωτές, τους αερομεταφορείς, τους εργαζόμενους και τις κοινωνίες αμφοτέρων των συμβαλλομένων μερών,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΣΤΑ ΕΞΗΣ:

ΑΡΘΡΟ 1

Ορισμοί

Για την εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας, ως:

- (1) «συμφωνημένα δρομολόγια» και «καθορισμένες διαδρομές» νοείται η διεθνής αεροπορική μεταφορά σύμφωνα με το άρθρο 2 (χορήγηση δικαιωμάτων μεταφοράς) και το παράρτημα I της παρούσας συμφωνίας.
- (2) «συμφωνία» νοείται η παρούσα συμφωνία, τα παραρτήματά της και τυχόν τροποποιήσεις της.
- (3) «αεροπορική μεταφορά» νοείται η μεταφορά με αεροσκάφος επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό, που πραγματοποιείται επ' αμοιβή ή επί μισθώσει, η οποία, για την αποφυγή αμφιβολιών, περιλαμβάνει τα προγραμματισμένα και μη (ναυλωμένα) αεροπορικά δρομολόγια, και τα δρομολόγια αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου.
- (4) «αρμόδιες αρχές» νοούνται οι δημόσιες υπηρεσίες ή φορείς που είναι αρμόδιοι για τα διοικητικά καθήκοντα με βάση την παρούσα συμφωνία.

- (5) «επάρκεια» νοείται το γεγονός ότι ένας αερομεταφορέας είναι ικανός να εκτελεί διεθνή αεροπορικά δρομολόγια, ήτοι ότι διαθέτει επαρκή χρηματοοικονομική ικανότητα και κατάλληλη διαχειριστική εμπειρογνωμοσύνη και ότι είναι διατεθειμένος να συμμορφώνεται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις απαιτήσεις που διέπουν την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων·
- (6) «ιθαγένεια» νοείται το γεγονός ότι αερομεταφορέας πληροί τις απαιτήσεις που αφορούν θέματα όπως η κυριότητα, ο ουσιαστικός έλεγχος και ο κύριος τόπος επιχειρηματικής δραστηριότητάς του·
- (7) «Σύμβαση» νοείται η Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, και περιλαμβάνει:
- α) κάθε τροποποίηση που έχει τεθεί σε ισχύ βάσει του άρθρου 94 στοιχείο α) της Σύμβασης και έχει επικυρωθεί τόσο από τη Δημοκρατία της Μολδαβίας όσο και από κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και
 - β) κάθε παράρτημα ή τυχόν τροποποίησή του που έχει εγκριθεί βάσει του άρθρου 90 της Σύμβασης, εφόσον το εν λόγω παράρτημα ή η τροποποίησή του ισχύει τόσο στη Δημοκρατία της Μολδαβίας όσο και στο κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανάλογα με την περίπτωση·

(8) «δικαίωμα της πέμπτης ελευθερίας» νοείται το δικαίωμα ή το προνόμιο που χορηγεί κράτος («κράτος χορήγησης») στους αερομεταφορείς άλλου κράτους («δικαιούχο κράτος»), να προσφέρει διεθνή αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ του εδάφους του κράτους χορήγησης και του εδάφους τρίτης χώρας, με την προϋπόθεση ότι το σημείο αναχώρησης ή προορισμού των εν λόγω δρομολογίων βρίσκεται στο έδαφος του δικαιούχου κράτους.

(9) «πλήρες κόστος» νοείται το κόστος παροχής υπηρεσιών συν μια εύλογη επιβάρυνση για τα γενικά διοικητικά έξοδα και, κατά περίπτωση, τυχόν εφαρμοζόμενα τέλη με σκοπό την ενσωμάτωση του περιβαλλοντικού κόστους, το οποίο επιβάλλεται χωρίς διακρίσεις όσον αφορά την εθνικότητα.

(10) «διεθνής αερομεταφορά» νοείται η αερομεταφορά που εκτελείται μέσω του εναερίου χώρου υπεράνω της επικράτειας περισσότερων του ενός κρατών.

(11) «συμφωνία ΚΕΑΧ» νοείται η πολυμερής συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, της Δημοκρατίας της Αλβανίας, της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, της Δημοκρατίας της Κροατίας, της Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας, της Δημοκρατίας της Ισλανδίας, της Δημοκρατίας του Μαυροβουνίου, του Βασιλείου της Νορβηγίας, της Δημοκρατίας της Σερβίας και της Προσωρινής Διοίκησης των Ηνωμένων Εθνών στο Κοσσυφοπέδιο¹ για τη δημιουργία Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου.

¹ Σύμφωνα με το ψήφισμα 1244 του Συμβουλίου Ασφαλείας των ΗΕ της 10ης Ιουνίου 1999.

(12) «εταίροι της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας» νοούνται η Αλγερία, το Αζερμπαϊτζάν, η Λευκορωσία, η Αίγυπτος, η Γεωργία, το Ισραήλ, η Ιορδανία, ο Λίβανος, η Λιβύη, η Δημοκρατία της Μολδαβίας, το Μαρόκο, τα Κατεχόμενα Παλαιστινιακά Εδάφη, τα Κατεχόμενα Παλαιστινιακά Εδάφη, η Συρία, η Τυνησία και η Ουκρανία.

(13) «υπήκοος» νοείται κάθε πρόσωπο μολδαβικής υπηκοότητας όσον αφορά τη Δημοκρατία της Μολδαβίας, ή υπηκοότητας κράτους μέλους για την ευρωπαϊκή πλευρά, ή οντότητα, εφόσον, στην περίπτωση νομικού προσώπου, είναι πάντοτε υπό τον πραγματικό έλεγχο, είτε απευθείας είτε με κατά πλειοψηφία συμμετοχή, προσώπων μολδαβικής υπηκοότητας για τη μολδαβική πλευρά, ή προσώπων ή οντοτήτων υπηκοότητας κράτους μέλους ή μιας από τις τρίτες χώρες που προσδιορίζονται στο παράρτημα IV για την ευρωπαϊκή πλευρά.

(14) «άδεια εκμετάλλευσης» νοείται

- i) για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της οι άδειες εκμετάλλευσης και κάθε άλλο σχετικό έγγραφο ή πιστοποιητικό που χορηγείται με βάση τη σχετική νομοθεσία της ΕΕ και,
- ii) για τη Δημοκρατία της Μολδαβίας οι άδειες εκμετάλλευσης της Δημοκρατίας της Μολδαβίας, τα πιστοποιητικά ή άδειες τεχνικής φύσεως που χορηγούνται με βάση τη σχετική ισχύουσα νομοθεσία της Μολδαβίας.

(15) «συμβαλλόμενα μέρη» νοούνται, αφενός, η Ευρωπαϊκή Ένωση ή τα κράτη μέλη της, ή η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της, ανάλογα με τις αντίστοιχες εξουσίες τους (ευρωπαϊκή πλευρά), και, αφετέρου, η Δημοκρατία της Μολδαβίας (πλευρά της Δημοκρατίας της Μολδαβίας).

(16) «τιμή» νοείται:

- i) ο «αεροπορικός ναύλος» που καταβάλλεται στους αερομεταφορείς ή τους πράκτορές τους ή άλλους πωλητές εισιτηρίων για τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών με αεροπορικό δρομολόγιο και οι τυχόν όροι υπό τους οποίους ισχύουν οι εν λόγω τιμές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται σε πρακτορεία και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες και
- ii) το «αεροπορικό κόμιστρο» που καταβάλλεται για τη μεταφορά ταχυδρομείου και φορτίου, καθώς και οι όροι υπό τους οποίους ισχύουν οι τιμές αυτές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται σε πρακτορεία και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες.

Ο παρών ορισμός καλύπτει, κατά περίπτωση, την επίγεια μεταφορά σύνδεσης με τη διεθνή αεροπορική μεταφορά και τους όρους στους οποίους υπόκειται η εφαρμογή των τιμών.

(17) «κύριος τόπος επιχειρηματικής δραστηριότητας» νοούνται τα κεντρικά γραφεία ή η καταστατική έδρα αερομεταφορέα στο συμβαλλόμενο μέρος όπου ασκούνται οι κύριες χρηματοοικονομικές λειτουργίες και ο επιχειρησιακός έλεγχος του αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης συνεχούς πτητικής ικανότητας.

(18) «υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας» νοείται κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται στους αερομεταφορείς για να εξασφαλίζουν σε συγκεκριμένη διαδρομή την ελάχιστη παροχή προγραμματισμένων δρομολογίων που πληρούν καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας, τιμολόγησης και ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας, την οποία οι αερομεταφορείς δεν επρόκειτο ειδιάλλως να αναλάβουν με βάση αποκλειστικά το εμπορικό συμφέρον τους. Οι αερομεταφορείς είναι δυνατόν να αποζημιώνονται από το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο μέρος για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(19) «επιδότηση» νοείται κάθε οικονομική συνεισφορά που χορηγείται από τις αρχές ή από περιφερειακό ή άλλο δημόσιο οργανισμό, π.χ. όταν:

- α) η πρακτική ενός κυβερνητικού ή περιφερειακού φορέα ή άλλου δημόσιου οργανισμού ενέχει άμεση μεταφορά κονδυλίων όπως επιχορηγήσεις, δάνεια ή εισφορά κεφαλαίου, πιθανή άμεση μεταφορά κονδυλίων προς την εταιρία, ανάληψη υποχρεώσεων της εταιρείας όπως εγγυήσεις δανείων, μεταφορές κεφαλαίου, κυριότητα, πτωχευτική προστασία ή ασφάλιση.
- β) δεν καταβάλλονται ούτε εισπράττονται, ή έχουν μειωθεί αδικαιολόγητα, έσοδα κυβερνητικού ή περιφερειακού φορέα ή άλλου δημόσιου οργανισμού που κανονικά οφείλονται.
- γ) κρατικός ή περιφερειακός φορέας ή άλλος δημόσιος οργανισμός παρέχει αγαθά ή υπηρεσίες πέραν της γενικής υποδομής, ή αγοράζει αγαθά ή υπηρεσίες ή

- δ) κρατικός ή περιφερειακός φορέας ή άλλος δημόσιος οργανισμός προβαίνει σε πληρωμές σε χρηματοδοτικό μηχανισμό ή αναθέτει ή υποδεικνύει σε ιδιωτικό φορέα να διενεργήσει μια ή περισσότερες από τις πράξεις του τύπου που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) και γ), οι οποίες κανονικά αναλαμβάνονται σε κρατικό επίπεδο και, ουσιαστικά, δεν διαφέρουν πραγματικά από πρακτικές που συνήθως ακολουθούνται από κρατικές αρχές·

και εφόσον με τον τρόπο αυτόν παρέχονται οφέλη.

(20) «SESAR» νοείται το τεχνολογικό σκέλος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, με το οποίο επιδιώκεται μέχρι το 2020 να δημιουργηθεί στην ΕΕ υψηλών επιδόσεων υποδομή ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας που θα επιτρέπει την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών·

(21) «επικράτεια» νοείται, για τη Δημοκρατία της Μολδαβίας, τα χερσαία εδάφη και τα προσκείμενα χωρικά ύδατα υπό την κυριαρχία, την ηγεμονία, την προστασία ή την εντολή της, και για την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα χερσαία εδάφη (ηπειρωτικά και νησιωτικά), τα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα στα οποία εφαρμόζονται οι συνθήκες της ΕΕ και υπό τους όρους που καθορίζουν οι εν λόγω Συνθήκες και κάθε τυχόν διάδοχο θεσμικό μέσο. Η εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ νοείται με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου στο πλαίσιο της διαφοράς τους ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους επί του οποίου ευρίσκεται ο αερολιμένας, καθώς και της συνεχιζόμενης εξαίρεσης του αερολιμένα του Γιβραλτάρ από τα αεροπορικά μέτρα της ΕΕ που υφίστανται από τις 18 Σεπτεμβρίου 2006 μεταξύ των κρατών μελών, σύμφωνα με την υπουργική δήλωση για τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ που συμφωνήθηκε στην Κόρδοβα στις 18 Σεπτεμβρίου 2006.

(22) «τέλος χρήστη» νοείται το τέλος που επιβάλλεται στους αερομεταφορείς για την παροχή διευκολύνσεων ή υπηρεσιών αερολιμένα, περιβάλλοντος του αερολιμένα, αεροναυτιλίας ή ασφάλειας από έκνομες ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων συναφών υπηρεσιών ή διευκολύνσεων.

ΤΙΤΛΟΣ Ι

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 2

Χορήγηση δικαιωμάτων μεταφοράς

1. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος χορηγεί στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος, σύμφωνα με το παράρτημα Ι και το παράρτημα ΙΙ της παρούσας συμφωνίας, τα εξής δικαιώματα για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών μεταφορών από τους αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλόμενου μέρους:
 - α) το δικαίωμα πτήσης μέσω της επικράτειάς του χωρίς προσγείωση·
 - β) το δικαίωμα να κάνει στάσεις στην επικράτειά του για οποιοδήποτε σκοπό εκτός από την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, τη φόρτωση ή εκφόρτωση αποσκευών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου κατά την αερομεταφορά (όχι για σκοπούς κυκλοφορίας)·
 - γ) όταν εκτελεί συμφωνημένο δρομολόγιο σε καθορισμένη διαδρομή, το δικαίωμα να κάνει στάσεις στην επικράτειά του με σκοπό την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, τη φόρτωση ή εκφόρτωση αποσκευών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου κατά τη διεθνή αερομεταφορά, χωριστά ή σε συνδυασμό· και

- δ) τα δικαιώματα που καθορίζονται άλλως στην παρούσα συμφωνία.
2. Καμία διάταξη της παρούσας συμφωνίας δεν θεωρείται ότι απονέμει στους αερομεταφορείς:
- α) της Δημοκρατίας της Μολδαβίας, το δικαίωμα να επιβιβάζουν, στο έδαφος οποιουδήποτε κράτους μέλους, επιβάτες, αποσκευές, φορτίο ή/και ταχυδρομείο έναντι αμοιβής με προορισμό άλλο σημείο στο έδαφος αυτού του κράτους μέλους·
- β) της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το δικαίωμα να επιβιβάζουν, στο έδαφος της Δημοκρατίας της Μολδαβίας, επιβάτες, αποσκευές, φορτίο ή/και ταχυδρομείο έναντι αμοιβής με προορισμό άλλο σημείο στο έδαφος της Δημοκρατίας της Μολδαβίας.

ΑΡΘΡΟ 3

Άδεια

Οι αρμόδιες αρχές συμβαλλομένου μέρους, μόλις λάβουν από αερομεταφορέα του άλλου συμβαλλομένου μέρους αίτηση άδειας εκμετάλλευσης, χορηγούν τις ενδεδειγμένες άδειες με ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, με την προϋπόθεση ότι:

- α) για αερομεταφορέα της Δημοκρατίας της Μολδαβίας:
- ο αερομεταφορέας έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του στη Δημοκρατία της Μολδαβίας και είναι κάτοχος έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Δημοκρατίας της Μολδαβίας· και
 - τον πραγματικό ρυθμιστικό έλεγχο του αερομεταφορέα ασκεί και διατηρεί η Δημοκρατία της Μολδαβίας· και
 - ο αερομεταφορέας ανήκει, απευθείας ή με κατά πλειοψηφία συμμετοχή, και ελέγχεται πραγματικά από τη Δημοκρατία της Μολδαβίας ή/και υπηκόους της, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά με βάση το άρθρο 6 (Επενδύσεις) της παρούσας συμφωνίας·

β) για αερομεταφορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

- ο αερομεταφορέας έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του στο έδαφος κράτους μέλους δυνάμει των συνθηκών της ΕΕ, και είναι κάτοχος έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης· και
- ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος του αερομεταφορέα ασκείται και διατηρείται από το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα και η αρμόδια αεροναυτική αρχή είναι σαφώς προσδιορισμένη· και
- ο αερομεταφορέας ανήκει, απευθείας ή με κατά πλειοψηφία συμμετοχή, και ελέγχεται ουσιαστικά, από κράτη μέλη ή/και υπηκόους των κρατών μελών, ή από άλλες χώρες αναφερόμενες στο παράρτημα IV ή/και υπηκόους τους, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά με βάση το άρθρο 6 (Επενδύσεις) της παρούσας συμφωνίας·

γ) ο αερομεταφορέας πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζουν οι νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που εφαρμόζει η αρμόδια αρχή· και

δ) τηρούνται και επιβάλλονται οι διατάξεις που καθορίζονται στο άρθρο 14 (ασφάλεια πτήσεων) και στο άρθρο 15 (ασφάλεια από έκνομες ενέργειες) της παρούσας συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 4

Αμοιβαία αναγνώριση κανονιστικών διαπιστώσεων

όσον αφορά την επάρκεια, την κυριότητα και τον έλεγχο αεροπορικής εταιρείας

Αμέσως μετά την παραλαβή αίτησης από αερομεταφορέα συμβαλλομένου μέρους για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης, οι αρμόδιες αρχές του άλλου συμβαλλομένου μέρους αναγνωρίζουν κάθε διαπίστωση επάρκειας ή/και ιθαγένειας εκ μέρους των αρμοδίων αρχών του πρώτου συμβαλλομένου μέρους για τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα, ως η εν λόγω διαπίστωση να είχε γίνει από τις δικές του αρμόδιες αρχές, και δεν ερευνούν περαιτέρω τα σχετικά θέματα, εξαιρουμένων των προβλεπόμενων στα σημεία α) και β) κατωτέρω:

- α) Εάν, μετά την παραλαβή αίτησης από αερομεταφορέα για τη χορήγηση άδειας, ή μετά τη χορήγηση της εν λόγω αδείας, οι αρμόδιες αρχές του συμβαλλομένου μέρους αποδέκτη έχουν συγκεκριμένους λόγους να αμφιβάλλουν κατά πόσον, παρά τη διαπίστωση των αρμοδίων αρχών του άλλου συμβαλλομένου μέρους, μεταξύ άλλων και σε περιπτώσεις που υπήρχαν θέματα διπλής ιθαγένειας, πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 3 (Άδεια) της παρούσας συμφωνίας για τη χορήγηση των ενδεδειγμένων αδειών εκμετάλλευσης ή αδειών τεχνικής φύσεως, ενημερώνουν αμέσως τις εν λόγω αρχές, αιτιολογώντας δεόντως τις αμφιβολίες τους. Στην περίπτωση αυτή, οποιοδήποτε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις, στις οποίες είναι δυνατόν να παρίστανται εκπρόσωποι των ενδιαφερόμενων αρμοδίων αρχών, ή/και μπορεί να ζητήσει πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τους συγκεκριμένους ενδοιασμούς, τα αιτήματα δε αυτά ικανοποιούνται το συντομότερο δυνατόν. Εάν το θέμα παραμείνει ανεπίλυτο, οποιοδήποτε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να παραπέμψει το θέμα στη μεικτή επιτροπή που συστήνεται βάσει του άρθρου 22 (μεικτή επιτροπή) της παρούσας συμφωνίας.

β) Το παρόν άρθρο δεν καλύπτει την αναγνώριση διαπιστώσεων σχετιζόμενων με:

- Τα πιστοποιητικά ή τις άδειες ασφάλειας πτήσεων,
- τις ρυθμίσεις ασφάλειας από έκνομες ενέργειες ή
- την ασφαλιστική κάλυψη.

ΑΡΘΡΟ 5

Απόρριψη, ανάκληση, αναστολή, περιορισμός αδείας

1. Οι αρμόδιες αρχές οποιουδήποτε συμβαλλομένου μέρους μπορούν να απορρίψουν, να ανακαλέσουν, να αναστείλουν ή να περιορίσουν τις άδειες εκμετάλλευσης ή με άλλο τρόπο να αναστείλουν ή να περιορίσουν τις πτήσεις αερομεταφορέα του άλλου συμβαλλομένου μέρους εφόσον:

α) για αερομεταφορέα της Δημοκρατίας της Μολδαβίας:

- ο αερομεταφορέας δεν έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του στη Δημοκρατία της Μολδαβίας ή δεν είναι κάτοχος έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Δημοκρατίας της Μολδαβίας ή

- τον πραγματικό ρυθμιστικό έλεγχο του αερομεταφορέα δεν ασκεί ή δεν διατηρεί η Δημοκρατία της Μολδαβίας· ή
- ο αερομεταφορέας δεν ανήκει, απευθείας ή με κατά πλειοψηφία συμμετοχή, ή δεν ελέγχεται ουσιαστικά από τη Δημοκρατία της Μολδαβίας ή/και υπηκόους της, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά με βάση το άρθρο 6 (Επενδύσεις) της παρούσας συμφωνίας·

για αερομεταφορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

- ο αερομεταφορέας δεν έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του στο έδαφος κράτους μέλους υποκείμενου στις συνθήκες ΕΕ και δεν είναι κάτοχος έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης· ή
- ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος του αερομεταφορέα δεν ασκείται ούτε διατηρείται από το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή η αρμόδια αεροναυτική αρχή δεν είναι σαφώς προσδιορισμένη· ή
- ο αερομεταφορέας δεν ανήκει, απευθείας ή με κατά πλειοψηφία συμμετοχή, ή δεν ελέγχεται ουσιαστικά από κράτη μέλη ή/και υπηκόους των κρατών μελών, ή από άλλες χώρες αναφερόμενες στο παράρτημα IV της παρούσας συμφωνίας ή/και υπηκόους τους, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά με βάση το άρθρο 6 (Επενδύσεις) της παρούσας συμφωνίας·

- γ) ο αερομεταφορέας παρέλειψε να συμμορφωθεί προς τους νόμους και τους κανονισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 7 (Συμμόρφωση προς νόμους και κανονισμούς) της παρούσας συμφωνίας· ή
- δ) δεν διατηρούνται σε ισχύ ούτε εφαρμόζονται οι διατάξεις που καθορίζονται στο άρθρο 14 (Ασφάλεια πτήσεων) και στο άρθρο 15 (ασφάλεια από έκνομες ενέργειες) της παρούσας συμφωνίας· ή
- ε) συμβαλλόμενο μέρος έχει προβεί στη διαπίστωση σύμφωνα με το άρθρο 8 (Ανταγωνιστικό περιβάλλον) της παρούσας συμφωνίας ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις για ανταγωνιστικό περιβάλλον.

2. Τα δικαιώματα που καθορίζονται στο παρόν άρθρο ασκούνται μόνον κατόπιν διαβούλευσης με τις αρμόδιες αρχές του άλλου συμβαλλομένου μέρους, εκτός εάν είναι απαραίτητη η άμεση λήψη μέτρων για να αποφευχθεί η συνέχιση της μη συμμόρφωσης προς τα στοιχεία γ) ή δ) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

3. Κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν ασκεί τα δικαιώματα που διαθέτει δυνάμει του παρόντος άρθρου για να απορρίψει, να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει άδεια εκμετάλλευσης ή άδεια τεχνικής φύσεως σε οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία συμβαλλομένου μέρους, επειδή την κατά πλειοψηφία κυριότητα ή/και τον ουσιαστικό έλεγχο της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας έχει ένα ή περισσότερα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας KEAX ή υπήκοοι τους, υπό τον όρο ότι το ή τα εν λόγω συμβαλλόμενα μέρη εφαρμόζουν καθεστώς αμοιβαιότητας και με την προϋπόθεση ότι το ή τα εν λόγω συμβαλλόμενα μέρη εφαρμόζουν τους όρους και τις προϋποθέσεις της συμφωνίας KEAX.

ΑΡΘΡΟ 6

Επενδύσεις

1. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 3 (Άδεια) και του άρθρου 5 (Απόρριψη, ανάκληση, αναστολή ή περιορισμός αδείας) της παρούσας συμφωνίας, επιτρέπεται η κατά πλειοψηφία κυριότητα ή ο ουσιαστικός έλεγχος αερομεταφορέα της Δημοκρατίας της Μολδαβίας από κράτη μέλη ή/και υπηκόους τους.
2. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 3 (Άδεια) και του άρθρου 5 (Απόρριψη, ανάκληση, αναστολή ή περιορισμός αδείας) της παρούσας συμφωνίας, επιτρέπεται η κατά πλειοψηφία κυριότητα ή ο ουσιαστικός έλεγχος αερομεταφορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τη Δημοκρατία της Μολδαβίας ή/και υπηκόους της, δυνάμει προηγούμενης απόφασης της μεικτής επιτροπής που συστήνεται με την παρούσα συμφωνία σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 (μεικτή επιτροπή) της παρούσας συμφωνίας. Στην εν λόγω απόφαση καθορίζονται οι όροι που συνδέονται με την εκτέλεση των συμφωνημένων με βάση την παρούσα συμφωνία δρομολογίων και με την εκτέλεση των δρομολογίων μεταξύ τρίτων χωρών και των συμβαλλομένων μερών. Οι διατάξεις του άρθρου 22 παράγραφος 8 (μεικτή επιτροπή) της παρούσας συμφωνίας δεν εφαρμόζονται σε αυτόν τον τύπο απόφασης.

Συμμόρφωση προς νόμους και κανονισμούς

1. Οι αερομεταφορείς συμβαλλομένου μέρους, κατά την είσοδό τους στην επικράτεια του άλλου συμβαλλομένου μέρους, κατά τη παραμονή τους σε αυτήν ή κατά την έξοδό τους από αυτήν, συμμορφώνονται προς τους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται στη δεδομένη επικράτεια για την είσοδο ή την αναχώρηση αεροσκάφους χρησιμοποιούμενου σε αεροπορικές μεταφορές, ή για την πτητική εκμετάλλευση και την πλοήγηση αεροσκάφους.
2. Κατά την είσοδο, την παραμονή ή την έξοδο από την επικράτεια συμβαλλομένου μέρους, τηρούνται από επιβάτες και πληρώματα αερομεταφορέων του άλλου συμβαλλομένου μέρους, ή για λογαριασμό τους, ή, για το φορτίο αερομεταφορέων του άλλου συμβαλλομένου μέρους, οι νόμοι και οι κανονισμοί που εφαρμόζονται στην εν λόγω επικράτεια για την είσοδο ή την αναχώρηση από αυτήν επιβατών, πληρωμάτων ή φορτίου (συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών εισόδου, ελευθεροεπικοινωνίας, μετανάστευσης, διαβατηρίων, τελωνείων και καραντίνας ή, στην περίπτωση του ταχυδρομείου, των ταχυδρομικών κανονισμών).

ΑΡΘΡΟ 8

Ανταγωνιστικό περιβάλλον

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν ότι κοινός στόχος τους είναι η δημιουργία περιβάλλοντος θεμιτού ανταγωνισμού για την εκτέλεση αεροπορικών μεταφορών. Τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν ότι οι αερομεταφορείς είναι πιθανότατο να ακολουθήσουν πρακτικές θεμιτού ανταγωνισμού όταν δραστηριοποιούνται σε πλήρως εμπορική βάση και δεν επιδοτούνται.
2. Στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της παρούσας συμφωνίας, και με την επιφύλαξη τυχόν ειδικών διατάξεων αυτής, απαγορεύεται οιαδήποτε διάκριση λόγω εθνικότητας.
3. Η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης, η οποία νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό με την ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων αεροναυτικών προϊόντων ή υπηρεσιών, είναι ασυμβίβαστη με την ομαλή λειτουργία της παρούσας συμφωνίας, εφόσον ενδέχεται να θίξει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των συμβαλλομένων μερών στον τομέα των αερομεταφορών.
4. Τυχόν πρακτικές που αντίκεινται στο παρόν άρθρο αξιολογούνται με βάση τα κριτήρια που απορρέουν από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ιδίως του άρθρου 107 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ερμηνευτικών πράξεων που έχουν εκδώσει τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

5. Εάν συμβαλλόμενο μέρος διαπιστώσει ότι στην επικράτεια του άλλου συμβαλλομένου μέρους υφίστανται όροι, ιδίως λόγω επιδότησης, οι οποίοι επηρεάζουν αρνητικά τον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών, μπορεί να υποβάλει τις παρατηρήσεις του στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος. Επιπλέον, μπορεί να ζητήσει σύγκληση της μεικτής επιτροπής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 22 (μεικτή επιτροπή) της παρούσας συμφωνίας. Εντός 30 ημερών από την παραλαβή του αιτήματος αρχίζουν οι διαβουλεύσεις. Η μη επίτευξη ικανοποιητικής συμφωνίας εντός 30 ημερών από την έναρξη των διαβουλεύσεων συνιστά για το συμβαλλόμενο μέρος που ζήτησε τις διαβουλεύσεις λόγο για τη λήψη μέτρων με σκοπό να απορρίψει, να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να επιβάλει κατάλληλους όρους στις άδειες εκμετάλλευσης του(των) ενδιαφερόμενου(ων) αερομεταφορέα(ων), σύμφωνα με το άρθρο 5 (Απόρριψη, ανάκληση, αναστολή ή περιορισμός αδειάς) της παρούσας συμφωνίας.
6. Κάθε μέτρο που αναφέρεται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου είναι κατάλληλο, αναλογικό και περιορίζεται στα απολύτως αναγκαία όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του και τη διάρκειά του. Προορίζεται αποκλειστικά για τον ή τους αερομεταφορείς που λαμβάνουν επιδότηση ή ωφελούνται από τους όρους που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, και δεν θίγει το δικαίωμα οποιουδήποτε συμβαλλομένου μέρους να λάβει μέτρα δυνάμει του άρθρου 24 (Μέτρα διασφάλισης) της παρούσας συμφωνίας.
7. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί, μετά από κοινοποίηση στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος, να απευθυνθεί σε αρμόδιους κυβερνητικούς φορείς στην επικράτεια του άλλου συμβαλλομένου μέρους, σε κεντρικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, για να συζητήσει θέματα που αφορούν το παρόν άρθρο.
8. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των νόμων και των κανονισμών των συμβαλλομένων μερών σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις επικράτειες των συμβαλλομένων μερών.