

**Hallituksen esitys eduskunnalle Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan yhteistä ilmailualueetta koskevan sopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan yhteistä ilmailualueetta koskevan sopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Sopimus on sekasopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Sopimuksen voimaansaattaminen tukee hallituksen kärkihanketta säädösten sujuvoittamisesta. Sopimus edistää kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Moldovan välillä.

Sopimuksella avataan lentoliikennemarkkinat Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Moldovan välillä ja liityntälennot edelleen kolmansiin maihin. Sopimuksen nojalla kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota palvelujaan kaupallisten periaatteiden mukaisesti sekä kilpailla tasapuolisilla edellytyksillä yhdenmukaistettua sääntelyä noudattaen.

Liikenneoikeudet vapautetaan vaiheittain sitä mukaa, kun Moldova on muokannut omia säädöksiään vastaamaan Euroopan unionin ilmailualan lainsäädäntöä. Lisäksi lentoyhtiöiden väliset sopimukset yhteistunnusten käytöstä ja leasingista sallitaan. Olemassa olevia kahdenvälisiä liikenneoikeusjärjestelyitä, joita sopimus ei kata, voi kuitenkin edelleen hyödyntää.

Sopimuksessa vahvistetaan uusia järjestelyjä Euroopan unionin ja Moldovan väliselle yhteistyölle koskien lentoliikenteen turvallisuutta, ilmailun turvaamista, ilmaliikenteenhallintaa ja ympäristökysymyksiä. Lisäksi perustetaan uusia yhteistyöjärjestelyjä, joilla varmistetaan tasa-puoliset toimintaedellytykset.

Sopimuksella perustetaan sekakomitea, joka tarkastelee sopimuksen täytäntöönpanoon ja tarvittaessa sopimuksen tulkintaan ja soveltamiseen liittyviä kysymyksiä.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Laki sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti kun sopimus tulee Suomen osalta voimaan kuukauden kuluttua viimeisen sellaisen nootin päiväyksestä, jolla osapuolet vahvistavat, että kaikki sopimuksen voimaantulon edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatettu päätökseen.

---

**SISÄLLYS**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	4
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	4
4.1 Taloudelliset ja yritysvaikutukset.....	4
4.2 Ympäristövaikutukset.....	5
4.3 Muut vaikutukset.....	5
5 ASIAN VALMISTELU.....	5
6 VÄLIAIKAINEN SOVELTAMINEN.....	6
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	7
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	7
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	23
3 VOIMAANTULO.....	24
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	24
4.1 Toimivallan jako Euroopan unionin ja jäsenvaltioiden välillä.....	24
4.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	25
4.3 Käsittelyjärjestys.....	27
LAKIEHDOTUS.....	28
Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan tasavallan yhteistä ilmailualueita koskevan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta.....	28
SOPIMUSTEKSTI.....	29

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Johdanto

Euroopan unionin nykyistä ulkosuhdepolitiikkaa linjaavat vuonna 2002 Euroopan unionin tuomioistuimen antamat ns. Open Skies -tuomiot (asiat C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98). Tuomiot velvoittivat muuttamaan jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliset kahdenväliset lentoliikennesopimukset unionin oikeuden mukaisiksi. Tuomiot merkitsivät myös lentoliikennesopimusten tekemistä yhä enenevässä määrin unionin ja kolmannen maan kesken. Tuomioiden mukaan lentoliikennettä on pidettävä unionin yhteistä etua koskevana alana ja jäsenvaltioiden on otettava huomioon neuvottellessaan kansainvälisiä lentoliikennesopimuksia.

Sopimuksen kattamista aloista säädetään kansallisesti ilmailulaissa (864/2014), Liikenteen turvallisuusvirastosta annetussa laissa (863/2009) ja lentoasemaverkosta ja maksuista annetussa laissa (210/2011). Lait täydentävät laaja-alaista EU-sääntelyä. Sopimusta koskeva unionilainsäädäntö on listattuna sopimuksen liitteessä. Euroopan unionin tuomioistuin on katsonut, että unionilla on yksinomainen toimivalta tiettyjen lentoliikennesopimukseen liittyvien kysymysten osalta. Unionin sääntely sopimuksen kattamalla alalla on varsin laajaa. Koska sopimusten kohteena oleva asia kuuluu osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet asetuksen (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (jäljempänä ulkosuhdeasetus). Asetuksella on perustettu jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyömenettely sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioiden kolmansien maiden kanssa tekemät kahdenväliset lentoliikennesopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa.

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan yhteistä ilmailualueutta koskeva sopimus on osa unionin yhteisen ilmailualueen perustamiseen tähtäävää hanketta, jonka tarkoituksena on asteittainen lentoliikennemarkkinoiden avaaminen unionin jäsenvaltioiden ja sen lähialueiden välillä. Markkinoiden avautumisen ehtona on lähialueiden asteittainen unionilainsäädännön implementointi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Sääntelyiden lähentyminen tuo uusia toimintamahdollisuuksia yrityksille ja enemmän valinnan mahdollisuuksia kuluttajille. Markkinoiden avautuminen ja sääntelyn yhtenäistyminen tapahtuvat samanaikaisesti, jotta turvataan tasapuoliset kilpailumahdollisuudet, sekä taataan riittävä lentoturvallisuuden, ilmailun turvaamisen ja ympäristönormien taso.

Euroopan unioni on neuvotellut lentoliikennesopimukset Länsi-Balkanin (ECAA-sopimus, SopS 36-37/2013), Georgian (SopS 42-43/2015), Israelin, Jordanin, ja Marokon (SopS 65/2008) kanssa. Suomi on kansallisesti hyväksynyt ECAA-sopimuksen (HE 149/2007 vp), Georgian sopimuksen (HE 225/2014 vp) ja Marokon sopimuksen (HE 163/2007 vp) ja niitä sovelletaan Suomen osalta väliaikaisesti niiden lopulliseen voimaantuloon saakka. Liikenne- ja viestintäministeriössä on parhaillaan valmistelussa myös hallituksen esitykset koskien EU:n, sen jäsenvaltioiden sekä Israelin välistä ilmailusopimusta, ja EU:n, sen jäsenvaltioiden sekä Jordanian välistä ilmailusopimusta.

## 2 Nykytila

Suomen ja Moldovan välillä ei ole voimassaolevaa kahdenvälistä lentoliikennesopimusta.

Euroopan unioni on tehnyt Moldovan kanssa niin sanotun horisontaalisen lentoliikennesopimuksen vuonna 2006 (EUVL L 126, 13.5.2006 s.24), jolla saatettiin jäsenvaltioiden olemassa olevat lentoliikennesopimukset vastaamaan unionioikeuden vaatimuksia.

Euroopan unionin ja Moldovan väliset neuvottelut niin sanotusta kattavasta lentoliikennesopimuksesta käytiin vuonna 2011, joiden pohjalta toisen neuvottelukierroksen päätteeksi parafoitiin lentoliikennesopimus Chisinaussa 26 päivänä lokakuuta 2011. Moldova on ratifioinut sopimuksen omalta osaltaan helmikuussa 2013. Sopimuksen voimaantulon edellytyksenä on, että kaikki Euroopan unionin jäsenvaltiot ratifioivat sopimuksen.

## 3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan välisen kattavan lentoliikennesopimuksen tavoitteena on luoda tasapuoliset lentoliikennemarkkinoille pääsyn edellytykset osapuolille perustamalla yhteisen ilmailualueen unionin jäsenvaltioiden ja Moldovan välille. Markkinoiden avaamisen tavoitteena on laajentaa lentoliikennemarkkinoita ja saada markkinat vastaamaan paremmin käyttäjien eli matkustajien ja rahdinkuljettajien tarpeita.

Tasapuolisten markkinoille pääsyn ja kilpailuolosuhteiden luomiseksi sopimuksella yhtenäistetään turvallisuutta (safety), turva-asioita (security), lennonvarmistusta, sosiaalisia näkökohtia sekä ympäristöä koskevia säädöksiä.

Yhteisen ilmailualueen perustan muodostaa Euroopan unionin erityisesti lentoliikennemarkkinoita koskeva lainsäädäntö, joka on tarkemmin yksilöity sopimuksen kolmannessa liitteessä. Sopimuksen täytäntöönpano edellyttää siirtymäaikojen käyttämistä.

Sopimuksella pyritään edistämään kuluttajansuojasta vuonna 1999 tehtyä eräiden kansainvälistä

ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevaa yleissopimusta (Montrealin yleissopimus, HE 184/2002 vp).

Sopimuksella perustetaan sekakomitea, jonka tehtävänä on hallinnoida sopimusta, sen täytäntöönpanoa ja tulkintaa sekä sen soveltamiseen liittyviä kysymyksiä.

Esityksen tavoitteena on hyväksyä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan yhteistä ilmailualueutta koskeva sopimus Suomen osalta. Suomen hyväksyminen on osaltaan edellytys sopimuksen kansainväliselle voimaantulolle. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ehdotetaan saatettavaksi voimaan blankettilailla.

## 4 Esityksen vaikutukset

### 4.1 Taloudelliset ja yritysvaikutukset

Lentoliikennesopimuksella mahdollistetaan säännöllinen lentoliikenne Suomen ja Moldovan välillä sekä poistetaan markkinoille pääsyn rajoitteita. Rajoitteiden poistaminen edistää osapuolten välistä kauppaa, turismia ja investointeja.

Tällä hetkellä ei ole tiedossa tarvetta maiden väliselle säännölliselle reittilentoliikenteelle.

#### 4.2 Ympäristövaikutukset

Sopimuksella pyritään suojelemaan ympäristöä kehittämällä ja täytäntöön panemalla kansainvälistä lentoliikennepolitiikkaa ja tunnustamalla suvereenien valtioiden oikeus antaa ympäristön suojelua koskevaa sääntelyä.

Markkinoiden avautumisen seurauksena EU:n ja Moldovan välisen lentoliikenteen oletetaan kasvavan, mikä muun muassa lisää lentomelun määrää sekä lisää kasvihuonepäästöjä.

Sopimus laajentaa Euroopan unionin ympäristösääntelyn soveltamisalaa erityisesti lentomelun osalta Moldovan alueelle.

#### 4.3 Muut vaikutukset

Sopimuksen voimaansaattaminen tukee hallituksen kärkihanketta säästöjen sujuvoittamisesta. Sopimus edistää kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle EU:n, Suomen ja Moldovan välillä.

Esityksellä ei ole merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan eikä kansallisen tason organisaatio- tai henkilöstövaikutuksia.

### 5 Asian valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä sekä Liikenteen turvallisuusvirastolta ja lentoliikennepolitiikan neuvottelukunnan jäsenenä olevilta organisaatioilta. Lausunnoissa todettiin, että sopimukset ovat elinkeinoelämän edun mukaisia ja niiden vaikutus kilpailukykyyn on myönteinen. Lausunnonantajat suhtautuivat myönteisesti sopimuksen hyväksymiseen ja voimaansaattamiseen.

Finnair Oyj piti ilmailusopimusta tervetulleena ja pitää liberaaleja sopimuksia liikenneyhteyksien parantamisen sekä hallinnollisen taakan vähentymisen vuoksi hyvinä. Finnair on tyytyväinen, että sopimuksessa on vapaat määräykset reitin alkua ja päätepisteen pysähdyksistä ECAA- ja Euroopan naapuruuspolitiikan kumppanuusmaissa.

Keskuskauppakamari totesi lausunnossaan suhtautuvansa myönteisesti esitykseen ja kannattavansa sopimuksessa esitettyä lentoliikennemarkkinoiden asteittaista avaamista EU:n jäsenvaltioiden sekä lähialueiden välillä. Sopimuksella yhtenäistetään ja selkeytetään säädösympäristöä, mikä helpottaa lentoliikennealalla toimivien yritysten toimintaa. Liikenneoikeuksien vaiheittainen vapauttaminen ja markkinoiden pääsyn rajoitteiden poistaminen myös tukevat yritysten kasvua, kilpailua ja tasapuolisia kaupallisia toimintamahdollisuuksia, joten sopimus on elinkeinoelämän edun mukainen.

Liikenteen turvallisuusvirasto piti esitystä asianmukaisena. Viraston näkemykset on otettu huomioon hallituksen esityksissä jo valmisteluvaiheessa, joten virastolla ei ollut muuta lausuttavaa.

Oikeusministeriö sekä ulkoasiainministeriö esittivät lausunnoissaan esitysteknisiä huomioita, jotka kaikki on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Puolustusministeriöllä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

Sisäministeriöllä ei ollut lausuttavaa lentoliikennesopimuksesta, mutta se totesi pitävänsä tärkeänä, että lentoliikenteen lisääntymisen ja sujuvoitumisen yhteydessä kiinnitetään huomiota kansainvälisten toimijoiden kykyyn ja haluun toimia lainvalvontaviranomaisten yhteistyö- ja tiedonvaihtokumppaneina myös rikostorjuntatarkoituksessa.

Valtiovarainministeriö esitti lausunnossaan huomioita vero- ja tullivapauksia koskevien sopimusartiklojen yksityiskohtaisiin perusteluihin ja esityksen eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevaan jaksoon verotusta ja tulleja koskevan artiklan osalta. Täydennysehdotukset on kaikki huomioitu jatkovalmistelussa.

Ympäristöministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota ilmailusopimuksen vaikutuksiin lentomelun hättäväikutusten hallinnassa ja katsoi, että sopimus ei tule muuttamaan melun hättäväikutusten hallinnan osalta nykyistä tilannetta, joten se puoltaa sopimuksen hyväksymistä ja voimaansaattamista.

## **6 Väliaikainen soveltaminen**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 218 artiklan 5 kohdan (aiempi EY-sopimuksen 300 artiklan 2 kohta) mukaan neuvosto voi komission ehdotuksesta päättää unionin tekemän sopimuksen väliaikaisesta soveltamisesta ennen sen voimaantuloa. Suomi on jättänyt julkilausuman, jonka mukaan Suomi voi soveltaa sopimusta väliaikaisesti vasta kansallisen hyväksymisen jälkeen.

Euroopan Unionin neuvosto on 7 päivänä kesäkuuta 2012 tehnyt päätöksen sopimuksen allekirjoittamisesta ja väliaikaisesta soveltamisesta yhdessä neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden edustajien kanssa (2012/639/EU, EUVL L 292, 20.10.2012, s.1). Päätöksen 3 artiklan mukaisesti unioni ja sen jäsenvaltiot soveltavat sopimusta sen voimaan tuloon saakka väliaikaisesti, jollei osapuolten mahdollisista sisäisistä menettelyistä ja/tai kansallisesta lainsäädännöstä muuta johdu, sitä päivää seuraavan kuukauden ensimmäisestä päivästä, jona on päivätty viimeinen niistä nooteista, joilla osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen sopimuksen väliaikaisen soveltamisen edellyttämien menettelyjen päätökseen saattamisesta.

Suomen perustuslaki ei sisällä nimenomaista säännöstä kansainvälisten sopimusten väliaikaisesta soveltamisesta. Jos sopimus sisältää esimerkiksi lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, on väliaikaisen soveltamisen katsottu edellyttävän eduskunnan hyväksymistä ja voimaansaattamissäädöstä. Koska Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden ja Moldovan välistä ilmailualueita koskeva sopimus sisältää eräitä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, vaati sopimus eduskunnan hyväksymisen. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset on yksilöity tarkemmin jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta käsittelevässä jaksossa.

Suomessa sopimusta on tarkoitus soveltaa väliaikaisesti ennen sen lopullista voimaantuloa. Väliaikaisesta soveltamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella hallituksen lakiesityksen 2 §:n mukaisesti.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

**1 artikla. Määritelmät.** Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet. Määritelmät perustuvat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n mallilausekkeisiin.

Sopimuksen I osasto sisältää sopimuksen taloudelliset määräykset, mm. lupien ja oikeuksien myöntämisen ja epäämisen, investoinnit, kilpailuympäristön, tullit ja verot.

**2 artikla. Oikeuksien myöntäminen.** Artiklassa määrätään liikenneoikeuksista sekä muista oikeuksista, joita osapuolet toisilleen sopimuksella myöntävät. Artiklan 1 kohdan mukaan artiklassa määrättyt oikeudet myönnetään sopimuksen I ja II liitteen mukaisesti.

Artiklassa määrätään seuraavista oikeuksista:

- a) oikeudesta ylilentoihin eli oikeudesta lentää laskeutumatta toisen osapuolen alueen yli,
- b) teknisiin välilaskuihin eli ei-kaupallisessa tarkoituksessa laskeutua toisen osapuolen alueelle muussa tarkoituksessa kuin matkustajien rahdin tai postin ottamiseksi tai jättämiseksi,
- c) oikeudesta laskeutua osapuolen alueelle matkustajien, rahdin tai postin ottamiseksi tai jättämiseksi joko erikseen tai yhdessä silloin kun tarjotaan sovittua lentoliikennepalvelua määrättyllä reitillä,
- d) muista sopimuksessa vahvistetuista oikeuksista.

Artiklan 2 kohdassa vahvistetaan kabotaasin kielto eli kielto osapuolten lentoliikenteen harjoittajia ottamasta toisen osapuolen alueella matkustajia, matkatavaroita, rahtia tai postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan johonkin toiseen kohteeseen toisen osapuolen alueella.

Artiklan perustuu ICAO:n mallilausekkeisiin ja vastaavat lausekkeet ovat yleisesti kansainvälisesti käytössä.

**3 artikla. Lupien myöntäminen.** Artiklassa määrätään millä edellytyksin osapuolen toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä liikennöintilupa saatuaan toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupaa koskevan hakemuksen. Liikennöintilupa on annettava mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä edellyttäen, että artiklan alakohdissa määrättyt edellytykset täyttyvät.

Artiklan a alakohdassa määrätään Moldovan lentoliikenteen harjoittajille myönnettävien liikennöintilupien edellytyksistä. Alakohdan mukaan liikennöintiluvan myöntämisen edellytykset täyttyvät Moldovan lentoliikenteen harjoittajan osalta, jos lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Moldovassa ja sillä on Moldovan sovellettavan lainsäädännön mukainen voimassa oleva liikennelupa, lentoliikenteen harjoittaja on Moldovan jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja lentoliikenteen harjoittaja on Moldovan ja/tai Moldovan kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta ellei sopimuksen investointeja koskevassa 6 artiklassa toisin määrätä.

Artiklan b alakohdassa määrätään Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajille myönnettävien lupien edellytyksistä. Alakohdan mukaan luvan myöntämisen edellytykset täyttyvät Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajan osalta, jos lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Euroopan unionin jäsenvaltion alueella EU:n perussopimusten mukaisesti ja sillä on voimassa oleva liikennelupa, lentoliikenteen harjoittaja on lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan Euroopan unionin jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen

## HE 51/2016 vp

ja asianomainen toimivaltainen viranomainen on selkeästi määritelty. Suomessa lentotoimintaluvan myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto ilmailulain 57 §:n nojalla. Lentotoimintaluvasta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 216/2008 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (ns. EASA-asetus) ja sen nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä.

Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajan tulee lisäksi, ellei sopimuksen 6 artiklassa (Investoinnit) toisin määrätä, olla jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten tai muiden tämän sopimuksen liitteessä IV lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa, joko suoraan tai enemmistöomistuksen kautta, ja näiden tosiasiallisessa määräysvallassa. Omistuksesta ja määräysvallasta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston lentoliikenneasetuksessa.

Artiklan c alakohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajan on täytettävä niihin lakeihin ja määräyksiin perustuvat ehdot, joita lentoliikenteen toiminnasta vastaava toimivaltainen viranomainen normaalisti soveltaa.

Artiklan d alakohdan mukaan sopimuksen lentoturvallisuutta koskevan 14 artiklan ja ilmailun turvaamista koskevan 15 artiklan määräykset tulee täyttää ja niitä soveltaa.

Lentoliikenteen harjoittajille myönnettävien liikennöintilupien edellytyksiä koskevin osin artikla perustuu EU-mallilausekkeeseen. Muilta osin artiklan perustuu ICAO:n mallilausekkeisiin ja vastaavat lausekkeet ovat yleisesti kansainvälisesti käytössä.

**4 artikla.** *Lentoyhtiöiden vaatimustenmukaisuutta, omistusta ja määräysvaltaa koskevien viranomais selvitysten vastavuoroinen tunnustaminen.* Artiklassa määrätään osapuolten toimivaltaiten viranomaisten velvollisuudesta tunnustaa toisen osapuolen toimivaltaiten viranomaisten kyseisestä lentoliikenteen harjoittajasta tekemät vaatimustenmukaisuutta ja/tai kansalaisuutta koskevat selvitykset, aivan kuin tällaiset selvitykset olisivat sen omien toimivaltaiten viranomaisten tekemiä. Artiklassa kielletään myös muiden lisäselvitysten tekeminen, jollei niistä ole artiklan a ja b alakohdissa määrätty.

Artiklan a alakohdan mukaan jos vastaanottavan osapuolen toimivaltaisella viranomaisella on saatuaan lentoliikenteen harjoittajalta lupahakemuksen tai annettuaan tällaisen luvan erityinen syy epäillä, että toisen osapuolen toimivaltaiten viranomaisten tekemästä selvityksestä huolimatta sopimuksen lupien myöntämistä koskevassa 3 artiklassa asetettuja asianmukaisten lupien myöntämiselle asettuja ehtoja ei ole noudatettu, on niiden siitä ilmoitettava toisen osapuolen viranomaisille ja perusteltava epäilynsä. Kumpi tahansa osapuoli voi pyytää neuvotte-luita, joihin voi osallistua asianomaisten toimivaltaiten viranomaisten edustaja ja/tai pyytää lisätietoja. Pyyntöihin on vastattava mahdollisimman nopeasti. Jos ratkaisua ei löydy, voi kumpi tahansa osapuoli antaa asian sopimuksen 22 artiklalla perustetun sekakomitean ratkaistavaksi. Artiklan b alakohdan mukaan 4 artiklan määräyksiä ei kuitenkaan sovelleta selvityk-siin, jotka liittyvät turvallisuustodistuksiin tai -lupiin, turvajärjestelyihin tai vakuutusurvaan.

Lentoyhtiöiden vaatimuksenmukaisuudesta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston len-toliikenneasetuksessa sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 785/2004 lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksis-ta sekä ilmailulaissa. Ilma-aluksen kansallisuudesta säädetään niin ikään ilmailulaissa.



Sopimuspuolen ilmailuviranomaisella tarkoitetaan EU:n toimivaltaan kuuluvissa asioissa Euroopan lentoturvallisuusvirastoa (EASA) ja jäsenvaltion toimivaltaan kuuluvissa asioissa Liikenteen turvallisuusvirastoa sen mukaan kuin EASA - asetuksessa ja ilmailulaissa sekä laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta säädetään.

**5 artikla.** *Lupien epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen*

Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus evätä tai peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat tai rajoittaa niitä tai tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat tai rajoittaa niitä taikka muulla tavoin rajoittaa toimintaa, jos artiklan alakohdissa määrätyt edellytykset täyttyvät. Keskeisinä kriteereinä ovat osapuolten lentoliikenteen päätoimipaikan sijaitseminen joko Moldovan tai Euroopan unionin jäsenvaltion alueella, voimassa oleva liikennelupa ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alaisuus.

Artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan osapuolten toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus lupien epäämiseen, peruuttamiseen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittamiseen, jos Moldovan lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ei ole Moldovassa tai sillä ei ole Moldovassa sovellettavan lainsäädännön mukaista voimassa olevaa liikennelupaa tai se ei ole Moldovan jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja jos ei sopimuksen investointeja koskevassa 6 artiklassa toisin määrätä lentoliikenteen harjoittaja ei ole Moldovan ja tai sen kansalaisten tai muiden sopimuksen liitteissä IV lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa, joko suoraan tai enemmistöomistuksen kautta tai näiden tosiasiallisessa määräysvallassa.

Artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan osapuolten toimivaltaisilla on niin ikään oikeus lupien epäämiseen, peruuttamiseen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittamiseen, jos b alakohdan mukaan EU:n lentoliikenteen harjoittajan osalta lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ei ole jäsenvaltion alueella EU:n perussopimusten mukaisesti tai sillä ei ole voimassa olevaa liikennelupaa tai lentoliikenteen harjoittaja ei ole lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen tai toimivaltaista viranomaista ei ole selkeästi määriteltä tai ellei sopimuksen investointeja koskevassa 6 artiklassa toisin määrätä, lentoliikenteen harjoittaja ei ole jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten tai muiden sopimuksen liitteessä IV lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa, joko suoraan tai enemmistöomistuksen kautta, tai näiden tosiasiallisessa määräysvallassa.

Artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaan osapuolten toimivaltaisilla viranomaisilla on yllä mainitut oikeudet lisäksi, jos lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut sopimuksen lakien ja määräysten noudattamista koskevassa 7 artiklassa tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä tai d alakohdan mukaan sopimuksen lentoturvallisuutta koskevia 14 artiklan ja ilmailun turvaamista koskevia 15 artiklan määräyksiä ei ole täytetty tai niitä ei sovelleta tai e alakohdan mukaisesti jompikumpi osapuoli on tehnyt sopimuksen kilpailuympäristöä koskevan 8 artiklan mukaisen selvityksen, jonka mukaan kilpailuympäristöä koskevia ehtoja ei ole täytetty.

Artiklan 2 kohdan mukaan elleivät välittömät toimet ole tarpeen artiklan 1 kohdan c- tai d alakohdan määräysten rikkomisen lopettamiseksi, artiklalla myönnettyjä oikeuksia voidaan käyttää vasta, kun toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten kanssa on neuvoteltu.

Artiklan 3 kohdan mukaan kumpikaan osapuoli ei saa käyttää artiklalla vahvistettuja oikeuksia evätäkseen, peruuttaakseen kokonaan tai tilapäisesti taikka rajoittaakseen jommankumman osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintilupia tai muita lupia sillä perusteella, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on yhden tai useamman ECAA-sopimuksen osapuolen tai

sen kansalaisten omistuksessa ja/tai tosiasiallisessa määräysvallassa, sillä edellytyksellä, että tällaiset ECAA-sopimuksen osapuolet tarjoavat vastavuoroisen kohtelun ja soveltavat ECAA-sopimuksen ehtoja ja edellytyksiä.

**6 artikla.** *Investoinnit.* Artiklan ensimmäisen kohdan mukaan sen estämättä mitä lupien myöntämistä koskevassa 3 artiklassa ja lupien epäämistä, peruuttamista kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittamista koskevassa 5 artiklassa määrätään, jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten enemmistöomistus tai tosiasiallinen määräysvalta Moldovan tasavallan lentoliikenteen harjoittajassa on sallittua.

Artiklan toisen kohdan mukaan sen estämättä mitä sopimuksen lupien myöntämistä koskevassa 3 artiklassa ja lupien epäämistä, peruuttamista kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittamista koskevassa 5 artiklassa määrätään, Moldovan tasavallan ja/tai sen kansalaisten enemmistöomistus tai tosiasiallinen määräysvalta EU:n lentoliikenteen harjoittajassa on sallittua sopimuksella perustetun sekakomitean sopimuksen sekakomiteaa koskevan 22 artiklan 2 kohdan mukaisesti ennalta tekemällä päätöksellä. Päätöksessä on eriteltävä edellytykset, jotka liittyvät sovitujen lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen sopimuksen mukaisesti, sekä edellytykset, jotka liittyvät kolmansien maiden ja osapuolten välisiin lentoliikennepalveluihin. Tällaisiin päätöksiin ei sovelleta sekakomiteaa koskevan 22 artiklan 8 kohdan määräyksiä.

**7 artikla.** *Lakien ja määräysten noudattaminen.* Artiklan 1 alakohdan mukaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajien ilma-alusten on noudatettava toisen osapuolen lakeja ja määräyksiä silloin kun ne saapuvat, ovat tai poistuvat toisen osapuolen alueelta. Artiklan 2 alakohdan mukaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajien ilma-alusten matkustajien, miehistön tai rahdin saapuessa, ollessa tai lähtiessä toisen osapuolen alueelta, on noudatettava voimassa olevia lakeja ja määräyksiä (mukaan luettuna maahantuloa, selvitystä, maahanmuuttoa, passeja, tulleja ja karanteenia koskevia määräyksiä tai postin osalta postisääntöjä).

**8 artikla.** *Kilpailuympäristö.* Artiklan 1 kohdassa osapuolet tunnustavat terveen kilpailuympäristön lentoliikenteen harjoittamiselle yhteiseksi tavoitteekseen ja tunnustavat terveen kilpailun toteutuvan todennäköisimmin silloin kun ne toimivat täysin kaupallisesti. Artiklan 2 kohdassa kielletään kaikki kansalaisuuteen perustuva syrjintä, sen kuitenkin rajoittamatta erityismääräysten soveltamista. Artiklan kolmannen kohdan mukaan kilpailua vääristävä tai joka uhkaa vääristää kilpailua on soveltumatonta sopimuksen asianmukaisen toiminnan kannalta ja on omiaan vaikuttamaan osapuolten väliseen kauppaan ilmailualalla. Artiklan neljännen kohdan mukaan 8 artiklan vastaisia käytäntöjä arvioidaan EU:ssa sovellettavien kilpailusääntöjen perusteella.

Artiklan 5 kohdassa määrätään menettelystä, jota noudatetaan toisen osapuolen havaitessa toisen osapuolen alueella lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisia ja tasapuolisia kilpailumahdollisuuksia haittaavia olosuhteita. Lisäksi kohdan mukaan toisella osapuolella on oikeus ryhtyä toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille lupia tai peruuttaakseen luvat rajoittaakseen niiden soveltamista tai asettaakseen niille aiheellisia ehtoja sopimuksen 5 artiklan mukaisesti. Artiklan 6 kohdan mukaan artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen toimien on oltava asianmukaisia ja oikeasuhtaisia sekä rajoitettava kestoaltaan ja soveltamisalaltaan rajoitettava välttämättömiin. Artiklan 7 kohdan mukaan kumpikin osapuoli voi aloittaa keskustelut artiklaan liittyvistä asioista toisen alueella olevien vastuullisten julkisten tahojen kanssa. Artiklan 8 kohdan mukaan sopimus ei rajoita osapuolten julkisen palvelun velvoitetta koskevia lakeja ja määräyksiä.

**9 artikla.** *Kaupalliset mahdollisuudet.* Artiklan 1 ja 2 kohdassa määräykset koskevat liiketoimintaa. Artiklan 1 kohdan mukaa ovat yhtä mieltä siitä, että kaupallisten toimijoiden liiketoi-

minnan esteet haittaisivat sopimuksen myötä toteutuvien hyötyjen saavuttamista. Sen vuoksi osapuolet sopivat aloittavansa tehokkaan ja vastavuoroisen toiminnan kummankin osapuolen kaupallisen toiminnan harjoittajien liiketoimintaa haittaavien esteiden poistamiseksi, jos tällaiset esteet voivat haitata kaupallista toimintaa, vääristää kilpailua tai estää tasapuolisten toimintaedellytysten kehittämistä. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuksen 22 artiklalla perustettu sekakomitea laatii liiketoimintaa ja kaupallisia mahdollisuuksia koskevan yhteistyömenettelyn, seuraa kaupallisen toiminnan harjoittajien liiketoiminnan esteiden tehokkaan käsittelyn edistymistä sekä tarkastelee säännöllisesti kehityssuuntia, myös lakien ja määräysten muuttamisen osalta. Osapuoli voi pyytää sekakomiteaa kokoontumaan 9 artiklan soveltamiseen liittyvien mahdollisten kysymysten ratkaisemiseksi.

Artiklan 3 ja 4 kohdan määräykset koskevat lentoliikenteen harjoittajien edustajia. Artiklan 3 kohdan mukaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus perustaa toimistoja toisen osapuolen alueelle lentoliikennepalveluidensa ja niihin liittyvien toimintojensa edistämistä ja myyntiä varten, mukaan lukien oikeus myydä ja kirjoittaa sekä omia lippujaan ja/tai lentorahtikirjojaan että toisen osapuolen lippuja ja/tai lentorahtikirjoja. Artiklan 4 kohdan mukaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on toisen osapuolen maahan-tulo-, oleskelu- ja työlupiin liittyvien lakien ja määräysten mukaisesti oikeus kuljettaa toisen osapuolen alueelle ja ylläpitää siellä omaa lentoliikenteen harjoittamisen tukemiseen vaadittavaa johto-, myynti-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaansa. Lentoliikenteen harjoittajat saavat vaihtoehtoisesti huolehtia tällaisista henkilöstövaatimuksista käyttämällä toisen osapuolen alueella toimivan jonkin muun sellaisen organisaation, yrityksen tai lentoliikenteen harjoittajan palveluja, jolla on lupa suorittaa tällaisia palveluja kyseisen osapuolen alueella. Kumpikin osapuoli helpottaa ja nopeuttaa tarvittaessa työlupien myöntämistä asiaa koskevien voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti kohdassa tarkoitettujen toimistojen henkilöstölle, enintään yhdeksänkymmentä (90) päivää kestäviä eräitä tilapäisiä tehtäviä suorittava henkilöstö mukaan luettuna.

Artiklan 5 kohdan määräykset koskevat maahuolintaa. Kohdan a alakohdassa määrätään lentoliikenteen harjoittajan oikeudesta toisen osapuolen alueella hoitaa itse oman maahuolintansa. Maahuolinta voidaan i alakohdan mukaan hoitaa omahuolintana, tai vaihtoehtoisesti ii alakohdan mukaan palveluntarjoaja voidaan valita sellaisten kilpailevien maapalvelua kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavien yritysten joukosta, joilla on pääsy markkinoille kummankin osapuolen lakien ja määräysten mukaisesti ja jos tällaisia palveluntarjoajia on markkinoilla. Kohdan b alakohdan mukaan matkatavaran käsittely, asematasopalvelut, polttoaineen ja öljyn toimitus sekä tietyt rahdin ja postin fyysiset käsittelytoimet terminaalien ja ilma-aluksen välillä kuuluvat maahuolintapalvelujen luokkiin, joiden osalta edellä olevan a alakohdan i ja ii alakohtien mukaisia oikeuksia voivat rajoittaa toisen osapuolen alueella sovellettavien lakien ja määräysten mukaiset rajoitukset. Jos tällaiset rajoitukset estävät omahuolinnan ja jos maahuolintapalveluja tarjoavien yritysten välillä ei ole tehokasta kilpailua, on maahuolintapalvelujen oltava samoilla ja syrjimättömillä perusteilla kaikkien lentoliikenteen harjoittajien saatavilla.

Artiklan 6 kohdan määräykset koskevat kolmansien osapuolten maahuolintaa. 6 kohdan mukaan jokaisella maahuolinta yrityksellä on, riippumatta siitä ovatko ne lentoliikenteen harjoittajia tai muita yrityksiä, oltava toisen osapuolen alueella suoritettavan maahuolinnan osalta oikeus tarjota maahuolintapalveluja samalla lentoasemalla toimiville lentoyhtiöille, jos niille on myönnetty lupa ja ne ovat sovellettavien lakien ja määräysten mukaisia.

Artiklan 7, 8 ja 9 kohdan määräykset koskevat myyntiä, paikallisia kuluja ja varojen siirtoa. Artiklan 7 kohdan mukaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittaja saa myydä lentokuljetuksia ja niihin liittyviä palveluja toisen osapuolen alueella suoraan ja/tai lentoliikenteen

harjoittajan harkinnan mukaan nimeämiensä myyntiedustajien, muiden asiamiesten tai internetin välityksellä. Kaikilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus myydä tällaisia lentokuljetuksia ja kaikilla henkilöillä on oikeus ostaa niitä alueen valuutalla tai muiden maiden vapaasti vaihdettavilla valuutoilla paikallisten valuuttasäännösten mukaisesti.

Artiklan 8 kohdan mukaan kaikilla lentoyhtiöillä on oikeus vaihtaa vapaasti vaihdettavaksi valuutaksi ja vaadittaessa lähettää toisen sopimuspuolen alueelta kotimaahansa, ja ellei se ole sovellettavien lakien ja asetusten vastaista, myös haluamaansa maahan tai maihin, paikallisia tuloja. Valuutan vaihto ja lähettäminen on luvallista ilman rajoituksia tai lähetysveroa käyttäen sitä vaihtokurssia, jota sovelletaan juokseviin rahasiirtoihin ja -lähetyksiin sinä päivänä, jona lentoliikenteen harjoittaja tekee ensimmäisen lähettämistä koskevan hakemuksensa. Artiklan 9 kohdan mukaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus maksaa paikalliset kulunsa, mukaan luettuna polttoaineostot, toisen osapuolen alueella paikallisessa valuutassa. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat niin halutessaan maksaa tällaiset kustannukset toisen osapuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa paikallisten valuuttasäännösten mukaisesti.

Artiklan 10 ja 11 kohdassa määrätään yhteistyöjärjestelyistä. Artiklan 10 kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia koskeviin sopimuksiin tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin ns. code share järjestelyihin a alakohdan mukaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajien kanssa, b alakohdan mukaan kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien kanssa ja c alakohdan mukaan pintakuljetuksia (maa- ja vesikuljetukset) tarjoavien yritysten kanssa. Edellytyksenä on, että järjestelyihin osallistuvilla on i alakohdan mukaan asianmukaiset reittioikeudet ja ii alakohdan mukaan järjestelyt ovat tavanomaisesti sovellettavien turvallisuus- ja kilpailuvaatimusten mukaiset. Lisäksi myyntitilanteessa on ostajalle ilmoitettava tai viimeistään ennen koneeseen nousua ilmoitettava mitkä yhtiöt liikennöivät kutakin matkan osuutta.

Artiklan 11 kohdan mukaan a alakohdan mukaan matkustajaliikennettä tarjoaviin pintakuljetusyrityksiin ei sovelleta lentoliikennettä sääteleviä lakeja ja määräyksiä pelkästään sillä perusteella, että lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa tätä pintakuljetusta omalla nimellään. Pintakuljetusten tarjoajien harkinnassa on päättää, osallistuvatko ne yhteisiin markkinajärjestelyihin. Päättäessään tietystä järjestelystä pintakuljetuksia tarjoavat yritykset voivat ottaa huomioon muun muassa kuluttajien edut, tekniset ja taloudelliset rajoitukset sekä rajoitukset, jotka liittyvät tilaan ja kapasiteettiin. B alakohdan mukaan lisäksi muiden sopimusmääräysten estämättä molempien osapuolten lentoliikenteen harjoittajien ja välillisten rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää ilmakuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa kohteeseen tai mistä tahansa kohteista Moldovan tasavallan ja Euroopan unionin alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan luettuina kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja tarvittaessa oikeus kuljettaa tullaamatonta rahtia voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pinta- vai lentokuljetuksena. Lentoliikenteen harjoittajat voivat päättää suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan luettuina muiden lentoliikenteen harjoittajien tai välillisiä lentorahtikuljetuksia tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaisia yhdistettyjä rahtikuljetuksia voidaan tarjota yhteen sekä ilma- että pintakuljetuksen käsittävään hintaan edellyttäen, että rahdinantajia ei johdeta harhaan tällaisen kuljetuksen suhteen.

Artiklan 12 kohdassa määrätään vuokraamisesta. Artiklan 12 kohdan mukaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota sovittuja lentoliikennepalveluja käyttäen miltä tahansa lentoliikenteen harjoittajalta, myös kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajal-

ta, vuokrattua ilma-alusta ja miehistöä, sillä edellytyksellä, että kaikki tällaisiin järjestelyihin osallistuvat noudattavat niiden lakien ja määräysten mukaisia vaatimuksia, joita osapuolet tavanomaisesti soveltavat tällaisiin järjestelyihin. Artiklan a alakohdan mukaan kumpikaan osapuoli ei vaadi, että kalustoaan vuokraavilla lentoliikenteen harjoittajilla on tämän sopimuksen mukaiset liikenneoikeudet. Artiklan b alakohdan mukaan tilanteissa, joissa Moldovan tasaval- lan lentoliikenteen harjoittaja vuokraa kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan ilma- alusta miehistöineen (ns. wet-leasing) tai joissa Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittaja vuokraa muun kuin liitteessä IV mainitun kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan ilma- alusta miehistöineen harjoittaakseen sopimuksen mukaisia oikeuksiaan, on pidettävä poikke- usratkaisuinä tai niillä on vastattava vain tilapäistarpeisiin. Tällaiseen ratkaisuun on saatava ennalta hyväksyntä kalustoa vuokralle ottavan lentoliikenteen harjoittajan toimiluvan myöntä- neeltä viranomaiselta ja toisen osapuolen toimivaltaiselta viranomaiselta.

Artiklan 13 kohdassa määrätään ns. luvakkeista ja tuotemerkeistä. Artiklan 13 kohdan mukaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus tehdä kummankin osapuolen tai kolmansien maiden yhtiöiden, myös lentoyhtiöiden, kanssa luvake- ja tuotemerkki-järjestelyjä sillä edellytyksellä, että lentoliikenteen harjoittajilla on asianmukaiset luvat ja että järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaiset, joita osapuolet tavanomaisesti soveltavat tällai- siin järjestelyihin; tämä koskee erityisesti määräyksiä, joissa edellytetään lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan julkistamista.

**10 artikla. Tullit ja verot.** Artiklan 1 kohdan mukaan saapuessaan kansainvälisessä liikentees- sä osapuolen alueelle toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset, niiden vakio- varusteet, poltto- ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet, maalaitteet, varaosat (mukaan lukien moottorit), ilma-alusten varastot (mukaan lukien mutta eivät ainoastaan elintarvikkeet, juomat ja alkoholi, tupakka ja muut tuotteet, jotka on tarkoitettu myytäväksi matkustajille tai heidän kulutettavakseen lennon aikana rajoitettuina määrinä) sekä muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu tai joita käytetään yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivän ilma- aluksen toimintaa tai huoltoa varten, ovat vastavuoroisuuden perusteella ja kyseisen osapuolen sovellettavan lainsäädännön mukaisesti vapaat kaikista tuontirajoituksista, omaisuusveroista, tulleista, valmisteveroista ja muista sen kaltaisista korvauksista ja maksuista, joita a) Euroopan unioni tai kansalliset tai paikalliset viranomaiset asettavat ja b) jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin, edellyttäen, että nämä varusteet ja varastot pysyvät ilma-aluksessa.

Artiklan 2 kohdan mukaan vastavuoroisuuden perusteella ja kyseisen osapuolen sovellettavan lainsäädännön mukaisesti artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lu- kuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat vapautettuja a ala- kohdan mukaan ilma-alukseen kohtuullisissa rajoissa otetut osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut ilma-aluksen varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliiken- teen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, b alakohdan mukaan osapuolen alueelle tuodut maalaitteet ja varaosat (mukaan lukien moottorit), jotka on tarkoitettu toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä käytettävän ilma-aluksen huoltoa tai korjausta var- ten, c alakohdan mukaan osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut poltto- ja voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suun- tautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, d alakohdan mukaan osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hanki- tut, osapuolten tullilainsäädännön mukaiset painotuotteet, joita on otettu ilma-alukseen tarkoi- tuksena käyttää niitä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliiken- teessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä

varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, e alakohdan mukaan turvallisuus- ja turvalaitteet lentoasemilla tai rahtiterminaaleissa tapahtuvaa käyttöä varten.

Artiklan 3 kohdan mukaan mahdollisesti päinvastaisista määräyksistä riippumatta sopimuksen määräykset eivät estä osapuolta määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään sellaisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi kahden sen alueella sijaitsevan paikan välillä.

Artiklan 4 kohdan mukaan artiklan 1 ja 2 kohdissa tarkoitetuista tarvikkeista ja varastoista voidaan edellyttää, että ne pidetään asiaankuuluvien viranomaisten valvonnassa ja ettei niitä saa siirtää maksamatta asiaankuuluvia tulleja ja veroja.

Artiklan 5 kohdan määräysten mukaan 10 artiklassa tarkoitettuja vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajat ovat tehneet sopimuksen toisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä toisen osapuolen alueella.

Artiklan 6 kohdan mukaan sopimuksen määräykset eivät estä kumpaakaan osapuolta määräämästä veroja, tulleja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen kohteen välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua.

Artiklan 7 kohdan mukaan osapuolen alueen kautta suorassa kauttakulussa olevat matkatavarat ja rahti vapautetaan veroista, tulleista ja muista samankaltaisista maksuista, jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin.

Artiklan 8 kohdan mukaan osapuolen lentoliikenteen harjoittajan käyttämässä ilma-aluksessa olevia vakiovarusteita tai siellä tavallisesti säilytettäviä varusteita tai tarvikkeita saa purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan kyseisen alueen tulliviranomaisten luvalla. Tällaisessa tapauksessa nämä varusteet ja tarvikkeet voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kun ne viedään uudelleen maasta tai toimitetaan muulla tavoin pois tullimääräysten mukaisesti.

Artiklan 9 kohdan mukaan sopimuksen määräykset eivät vaikuta arvonlisäveroasioihin lukuun ottamatta tuonnista kannettavaa liikevaihtoveroa. Sopimus ei vaikuta jonkin jäsenvaltion ja Moldovan välillä voimassa olevien tulojen ja pääoman kaksinkertaisen verotuksen välttämistä koskevien yleissopimusten määräyksiin.

**11 artikla.** *Lentoasemien, laitteiden ja palvelujen käytöstä perittävät maksut.* Artiklassa määrätään lentoasemien, laitteiden ja palveluiden käytöstä perittävistä maksuista. Suomessa lentoasemien maksuista säädetään laissa lentoasemaverkosta ja -maksuista, jolla on täytäntöön pantu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY (ns. lentoasemamaksudirektiivi).

Artiklan 1 kohdan mukaan kumpikin osapuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille lennonvarmistus- ja lennonjohtopalvelujen sekä lentoasemiin, ilmailun turvaamiseen ja muihin niihin liittyviin toimintoihin tarkoitettujen laitteiden ja palvelujen käytöstä, ovat oikeantasoisia ja kohtuullisia eivätkä perusteettoman syrjiviä ja jakautuvat tasaisesti käyttäjäryhmien kesken. Näissä maksuissa voidaan ottaa huomioon kaikki kustannukset, joita toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuu tarvittavien lentoasema- ja turvalaitteiden ja -

palvelujen tarjoamisesta kyseisellä lentoasemalla tai kyseisessä lentoasemajärjestelmässä, mutta niiden määrä ei saa ylittää kyseisiä kustannuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta ilma-liikenteen hallintaa koskevan 16 artiklan 1 kohdan soveltamista. Tällaisiin maksuihin voi sisältyä kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen. Laitteita ja palveluja, joiden käytöstä peritään maksuja, on tarjottava tehokkaasti ja taloudellisesti. Kaikki tällaiset käyttömaksut toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle on joka tapauksessa asetettava ehdoin, jotka eivät saa olla epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot silloin, kun maksuja asetetaan.

Artiklan 2 kohdan mukaan kumpikin osapuoli vaatii alueellaan toimivia toimivaltaisia viranomaisia tai elimiä neuvottelemaan laitteita ja palveluja käyttävien lentoliikenteen harjoittajien ja/tai niiden edustajien kanssa ja varmistaa, että toimivaltaiset viranomaiset ja elimet ja lentoliikenteen harjoittajat tai niiden edustajat vaihtavat keskenään tarvittavia tietoja maksujen kohtuullisuuden määrittämiseksi tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Kumpikin osapuoli varmistaa, että maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet ilmoittavat käyttäjille kaikista käyttäjämaksujen muutosehdotuksista kohtuullisen hyvissä ajoin, jotta ne voivat ottaa käyttäjien mielipiteet huomioon, ennen kuin muutoksia tehdään.

Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuksen riitojen ratkaisemista ja välimiesmenettelyä koskevan 23 artiklan mukaisissa riitoratkaisumenettelyissä kummankaan osapuolen ei katsota rikkoavan tämän artiklan määräyksiä, paitsi jos a alakohdan mukaan se jättää tutkimatta kohtuullisessa ajassa toisen osapuolen valituksen kohteena olevan maksun tai käytännön, tai b alakohdan mukaan jättää tällaisen tutkinnan jälkeen ryhtymättä kaikkiin vallassaan oleviin toimenpiteisiin korjatakseen tämän artiklan määräysten vastaisen maksun tai toimenpiteen.

**12 artikla. Hinnoittelu.** Artiklassa määrätään hinnoittelun vapaudesta. Artiklan 1 kohdassa määrätään lentoliikenteen harjoittajien oikeudesta määrittellä hintansa vapaasti. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet eivät vaadi hintojen ilmoittamista. Artiklan 3 kohdan mukaan viranomaisilla on oikeus olla yhteydessä toisiinsa keskustellakseen perusteettomilta, kohtuuttomilta, syrjiviltä tai tuetuilta vaikuttavista hinnoista. Hintojen ilmoittamisesta matkustajille säädetään lentoliikenneasetuksessa.

**13 artikla. Tilastot.** Artiklassa määrätään tilastojen toimittamiseen liittyvistä käytännöistä. Artiklan 1 kohdan mukaan kumpikin osapuoli toimittaa toiselle osapuolelle kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti vaaditut tilastot sekä pyynnöstä muita saatavilla olevia tilastotietoja, joita voidaan kohtuudella tarvita lentoliikenteen harjoittamisen arviointiin. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet tekevät sopimuksen sekakomiteaa koskevan 22 artiklan mukaisessa sekakomiteassa yhteistyötä, jolla helpotetaan niiden välistä tilastotietojen vaihtoa tämän sopimuksen mukaisten lentoliikennepalvelujen kehityksen seuraamiseksi.

Sopimuksen II osasto sisältää sopimuksen sääntely-yhteistyötä koskevat määräykset liittyen lentoturvallisuuteen, ilmailun turvaamiseen, ilmaliikenteen hallintaan, ympäristöön, kuluttajan suojaan sekä sosiaalisiin näkökohtiin.

**14 artikla. Lentoturvallisuus.** Lentoturvallisuudesta säädetään pääosin EU:n asetuksissa, jotka on lueteltu sopimuksen liitteessä II. Asetukset ovat sellaisenaan Suomessa sovellettavaa lainsäädäntöä.

Artiklan 1 kohdan mukaan ellei sopimuksen liitteessä II vahvistetuista siirtymäsäännöistä muuta johdu, osapuolten on noudatettava liitteessä III olevassa C osassa määriteltyä lentoturvallisuuslainsäädäntöä jäljempänä sopimuksessa esitetyin ehdoin.

Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet tekevät yhteistyötä varmistaakseen, että Moldova panee täytäntöön artiklan 1 kohdassa tarkoitetun lainsäädännön. Tätä varten Moldova osallistuu tarkkailijana Euroopan lentoturvallisuusviraston työhön tämän sopimuksen voimaantulopäivästä alkaen. Artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan Moldovan vähittäistä siirtymistä sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa tarkoitetun lainsäädännön täysimittaiseen soveltamiseen seurataan tekemällä arvioita. Arviot tekee Euroopan unioni yhteistyössä Moldovan kanssa. Kun Moldova katsoo, että sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa tarkoitettua lainsäädäntöä sovelletaan täysimittaisesti, se ilmoittaa Euroopan komissiolle, että olisi tehtävä arvio. Artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaan kun Moldova on pannut täysimittaisesti täytäntöön sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa tarkoitetun lainsäädännön, sopimuksen sekakomiteaa koskevan 22 artiklan mukaisesti perustettu sekakomitea määrittää, miten ja millä edellytyksillä Moldova osallistuu Euroopan lentoturvallisuusviraston työhön edellä tarkoitettua tarkkailijan asemaa laajemmin.

Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolet varmistavat, että sellaisille osapuolen rekisteröimille ilma-aluksille, joiden osalta epäillään, että ne eivät ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen kansainvälisten lentoturvallisuusmääräysten mukaisia, ja jotka laskeutuvat toisen osapuolen alueella oleville kansainvälisen lentoliikenteen käytössä oleville lentoasemille, suoritetaan tämän toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten toimesta asematasotarkastuksia sekä sisällä aluksessa että sen ulkopuolella aluksen ja sen miehistön asiakirjojen asianmukaisuuden varmistamiseksi ja ilma-aluksen ja sen varustuksen silmämääräisesti havaittavan kunnon toteuttamiseksi. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolen toimivaltaiset viranomaiset voivat milloin tahansa pyytää neuvonpitoa toisen osapuolen soveltamista turvallisuusmääräyksistä.

Artiklan 5 kohdan mukaan osapuolen toimivaltaiset viranomaiset ryhtyvät asiaankuuluviin ja välittömiin toimenpiteisiin havaitessaan, että ilma-alus, tuote tai toiminta a alakohdan mukaan ei ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäismääräysten tai tämän sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa määritellyn lainsäädännön mukainen, riippuen siitä, kumpaa sovelletaan, tai b alakohdan mukaan herättää tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettussa tarkastuksessa tehtyjen huomioiden perusteella vakavia epäilyjä siitä, että ilma-alus tai sen toiminta eivät ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäismääräysten tai tämän sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa määritellyn lainsäädännön mukaisia, riippuen siitä, kumpaa sovelletaan, tai c alakohdan mukaan herättää vakavia epäilyjä siitä, että yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäismääräyksiä tai sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa määriteltyä lainsäädäntöä, riippuen siitä, kumpaa sovelletaan, ei noudateta tai valvota tehokkaasti.

Artiklan 6 kohdan mukaan ryhtyessään toimenpiteisiin 5 kohdan mukaisesti osapuolen toimivaltaisten viranomaisten on viipymättä ilmoitettava siitä toisen osapuolen toimivaltaisille viranomaisille ja esitettävä perustelut näille toimille. Artiklan 7 kohdan mukaan jos artiklan 5 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä jatketaan siitä huolimatta, että ne eivät ole enää perusteltuja, kumpi tahansa osapuoli voi saattaa asian sekakomitean käsiteltäväksi.

**15 artikla. Ilmailun turvaaminen.** Artiklan 1 kohdan mukaan, ellei sopimuksen liitteessä II vahvistetuista siirtymäsäännöistä muuta johdu, osapuolten on noudatettava liitteessä III olevassa D osassa määriteltyä ilmailun turvaamista koskevaa Euroopan unionin lainsäädäntöä jäljempänä esitetyin ehdoin. Artiklan 2 kohdan mukaan Moldovassa voidaan tehdä Euroopan komission tarkastus sopimuksen liitteessä III tarkoitetun ilmailun turvaamista koskevan Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti. Osapuolet perustavat tarvittavan mekanismin tällaisten turvatoimien tarkastusten tuloksia koskevaa tiedonvaihtoa varten.



Artiklan 3 kohdan mukaan koska siviili-ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön turvallisuuden varmistaminen on kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tarjoamisen ehdoton edellytys, osapuolet vahvistavat toisiaan koskevat velvoitteensa, joiden mukaan ne turvaavat siviili-ilmailun laittomilta teoilta, ja erityisesti velvoitteensa, jotka perustuvat yleissopimukseen, Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallantekojen ehkäisemistä koskevaan lisäpöytäkirjaan ja Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovaitavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, siltä osin kuin molemmat osapuolet ovat näiden yleissopimusten osapuolia, sekä kaikkiin muihin siviili-ilmailun turvaamista koskeviin yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin, joiden osapuolia molemmat osapuolet ovat. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolet antavat pyynnöstä toisilleen kaikkea tarpeellista apua siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja muiden sellaisten laittomien tekojen torjumiseksi, jotka vaarantavat tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuksen turvallisuuden, sekä apua kaikkien muiden siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvien uhkien torjumiseksi.

Artiklan 5 kohdan mukaan osapuolet toimivat keskinäisissä suhteissaan ilmailun turvaamista koskevien Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) vahvistamien ja Chicagon yleissopimuksen liitteiksi otettujen standardien ja, siinä määrin kuin osapuolet niitä soveltavat, suositeltujen menettelytapojen mukaisesti, siltä osin kuin näitä ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä voidaan soveltaa osapuoliin. Osapuolet vaativat, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on niiden alueella, ja niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat kyseisten ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti. Artiklan 6 kohdan mukaan osapuolet takaavat, että niiden alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä ilma-alusten suojaamiseksi sekä matkustajien ja heidän käsimatkatavaroidensa tarkastamiseksi ja asiaankuuluvien tarkastusten suorittamiseksi miehistöille, rahdille (ruumassa kuljetettavat matkatavarat mukaan luettuna) ja ilma-aluksen varastoille ennen ilma-aluksen nousamista tai sen kuormaamista sekä näiden tapahtumien aikana ja että kyseisiä toimenpiteitä mukautetaan lisääntyneisiin uhkiin vastaamiseksi. Osapuolet suostuvat siihen, että niiden lentoliikenteen harjoittajien voidaan edellyttää noudattavan tämän artiklan 5 kohdassa tarkoitettuja toisen osapuolen soveltamia ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä ilma-aluksen saapuessa kyseisen toisen osapuolen alueelle, ollessa siellä tai lähtiessä sieltä.

Artiklan 7 kohdan mukaan kumpikin osapuoli myös reagoi myönteisesti kaikkiin toisen osapuolen pyyntöihin, jotka koskevat erityisen uhan torjumiseen liittyviä kohtuullisia erityisturvatoimia. Kumpikin osapuoli ilmoittaa etukäteen toiselle osapuolelle kaikista erityisturvatoimista, joita se aikoo ottaa käyttöön ja joilla voi olla merkittävä taloudellinen tai toiminnallinen vaikutus tämän sopimuksen mukaisiin lentoliikennepalveluihin, paitsi jos se ei ole kohtuudella mahdollista hätätilanteessa. Kumpi tahansa osapuoli voi pyytää sekakomiteaa kokoontumaan sopimuksen 22 artiklan (Sekakomitea) mukaisesti keskustelemaan tällaisista turvatoimista. Artiklan 8 kohdan mukaan kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto taikka ilma-aluksen turvallisuuteen, sen matkustajiin tai miehistöön, lentoasemiin tai lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuu tai niitä uhkaa muu laitton teko, osapuolet auttavat toisiaan helpottamalla tiedonvälitystä ja toteuttamalla muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti lopettaa tällainen teko tai sen uhka. Artiklan 9 kohdan mukaan kumpikin osapuoli toteuttaa kaikki käytännössä toteutettavina pitämänsä toimenpiteet

varmistaa, että ilma-alus, joka on otettu laittomasti haltuun tai joutunut jonkin muun laitoman teon kohteeksi ja on maassa osapuolen alueella, pidetään maassa, paitsi jos sen lähdön salliminen on välttämätöntä ihmishenkien suojelemiseksi. Tällaisista toimenpiteistä on päätettävä yhteisten neuvottelujen pohjalta aina, kun se on mahdollista.

Artiklan 10 kohdan mukaan kun osapuolella on perusteltua syytä uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tässä artiklassa määrätystä ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, kyseinen osapuoli pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Artiklan 11 kohdan mukaan rajoittamatta sopimuksen lupien epäämistä, peruuttamista kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittamista koskevan 5 artiklan soveltamista, todetaan, että ellei tyydyttävään sopimukseen päästä viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan tai harjoittajien liikennöintilupia, peruuttaa ne, rajoittaa niiden soveltamista tai asettaa niille ehtoja. Artiklan 12 kohdan mukaan välittömän ja poikkeuslaatuisen vaaratilanteen uhatessa osapuoli voi toteuttaa tilapäisiä toimenpiteitä, jo ennen kuin viisitoista (15) päivää on kulunut. Artiklan 13 kohdan mukaan kaikkien artiklan 11 kohdan nojalla sovellettavien toimenpiteiden toteuttaminen on keskeytettävä, kun toinen osapuoli noudattaa täysimääräisesti artiklan määräyksiä.

Suomessa ilmailun turvaamisesta on säädetty liitteen III olevassa D liitteessä luetelluin EU-asetuksin. Näistä keskeisimmät ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008 yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta sekä komission asetus (EU) N:o 185/2010, yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöön panemiseksi.

**16 artikla.** *Ilmaliikenteen hallinta.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten on noudatettava liitteessä III olevassa B osassa määriteltyä lainsäädäntöä, muualla sopimuksessa määrättyin ehdoin, ellei sopimuksen liitteessä II vahvistetuista siirtymäsäännöistä muuta johdu. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet tekevät yhteistyötä ilmaliikenteen hallinnan alalla yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan laajentamiseksi Moldovan alueelle, jotta Euroopassa voidaan parantaa nykyistä turvallisuustasoa ja ilmaliikenteen yleistä tehokkuustasoa. Tätä varten Moldova osallistuu tarkkailijana yhtenäisen ilmatilan komitean työhön sopimuksen voimaantulopäivästä alkaen. Sekakomitea vastaa yhteistyön seurannasta ja helpottamisesta ilmaliikenteen hallinnan alalla.

Artiklan 3 kohdan mukaan helpottaakseen yhtenäisen eurooppalaista ilmatilaan koskevan lainsäädännön soveltamista alueellaan, artiklan a alakohdan mukaan Moldova toteuttaa tarpeelliset toimenpiteet ilmaliikenteen hallintaan liittyvien institutionaalisten rakenteidensa mukauttamiseksi yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan, erityisesti varmistamalla, että asiaankuuluvat kansalliset valvontaelimet ovat vähintään toiminnallisesti riippumattomia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista; ja b alakohdan mukaan Euroopan unioni ottaa Moldova mukaan soveltuviin yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyviin, lennonvarmistuspalveluja, ilmatilaa ja yhteen toimivuutta koskeviin toiminnallisiin aloitteisiin, erityisesti huomioimalla aikaisessa vaiheessa Moldovan toimet toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamiseksi tai koordinoimalla SESAR-hanketta asiaankuuluvalla tavalla.

**17 artikla.** *Ympäristö.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolet tunnustavat ympäristönsuojelun tärkeäksi periaatteeksi kehitettäessä ilmailupolitiikkaa ja pantaessa sitä täytäntöön. Osapuolet tunnustavat, että siviili-ilmailun ympäristövaikutusten rajoittamiseksi tarvitaan tehokkaita maailmanlaajuisia, alueellisia, kansallisia ja/tai paikallisia toimia. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolten on noudatettava liitteessä III olevassa E osassa määriteltyä lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä, ellei sopimuksen liitteessä II vahvistetuista siirtymäsäännöistä muuta

johdu. Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolet toteavat, että on tärkeää toimia yhdessä ja tarkastella monenvälisissä keskusteluissa ilmailun vaikutuksia ympäristöön sekä varmistaa, että mahdolliset lieventävät toimenpiteet ovat täysin yhdenmukaisia sopimuksen tavoitteiden kanssa. Sopimuksen määräysten ei katsota rajoittavan osapuolen toimivaltaisten viranomaisten valtuuksia ryhtyä kaikkiin asiaankuuluviin toimenpiteisiin lentoliikenteen ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai niiden käsittelemiseksi muulla tavoin, edellyttäen, että nämä toimenpiteet ovat täysin osapuolten kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksien ja velvollisuuksien mukaisia ja niitä sovelletaan kansallisuudesta riippumatta. Suomessa lentokoneita koskevista melurajoituksista on säädetty Liikenteen turvallisuusvirastonilmailumääräyksissä, jotka perustuvat ilmailulain 44 §:n 2 momentin valtuutukseen. Lentoasemien meluun liittyvistä toimintarajoituksista säädetään ilmailulain 12 luvussa.

**18 artikla.** *Kuluttajansuoja.* Ellei sopimuksen liitteessä II olevista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolten on noudatettava liitteessä III olevassa G osassa määriteltyä lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä, jolla säännellään mm. matkapaketteja, yksilöjen suojaa henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaata liikkuvuutta, lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta onnettomuustapauksissa, matkustajille lennolle pääsyn peruuntumisen johdosta annettavia korvauksia, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia sekä tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä koskevia käytännesääntöjä.

**19 artikla.** *Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät.* Ellei sopimuksen liitteessä II olevista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolten on noudatettava liitteessä III olevassa H osassa määriteltyä lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä, jolla säännellään mm. tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä koskevia käytännesääntöjä.

**20 artikla.** *Sosiaaliset näkökohdat.* Ellei sopimuksen liitteessä II olevista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolten on noudatettava liitteessä III olevassa F osassa määriteltyä lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä, jolla säännellään mm. ilmailualan työntekijäjärjestöjen siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanoa.

Sopimuksen III osasto sisältää institutionaaliset määräykset, jotka koskevat sopimuksen tulkintaa ja soveltamista, sopimuksella perustettavaa sekakomiteaa, riitojen ratkaisemista ja välimiesmenettelyä, suojatoimenpiteitä sopimuksen asettamien velvoitteiden täyttämiseksi, suhdetta muihin osapuolten välisiin lentoliikennettä koskeviin sopimuksiin, sopimusmuutoksia, sopimuksen voimassaolon päättymistä, sopimuksen rekisteröintiä sekä väliaikaista soveltamista ja voimaantuloa.

**21 artikla.** *Tulkinta ja soveltaminen.* Artiklan 1 kohdassa määrätään osapuolten velvollisuudesta pidättäytyä toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet ovat omalla alueellaan vastuussa sopimuksen ja erityisesti sen liitteessä III lueteltujen EU-säädösten asianmukaisesta täytäntöönpanosta. Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolten velvollisuutena on antaa toiselle osapuolelle kaikki tarvittavat tiedot ja tarpeellinen apu, jos toinen osapuoli suorittaa sopimuksen määräysten rikkomista koskevaa tutkimusta sopimuksen nojalla kuuluvan toimivallan mukaisesti. Artiklan 4 kohdassa määrätään osapuolten toimivaltaisten viranomaisten tiedonsaantioikeudesta sekä oikeudesta esittää huomautuksia ennen lopullista päätöksentekoa. Artiklan 5 kohdan mukaan siltä osin kuin sopimuksen määräykset ovat yhteneväisiä Euroopan unionin perussopimusten kanssa, on määräyksiä ja säännöksiä tulkittava unionin tuomioistuimen ja komission antamien asiaa koskevien tuomioiden ja päätösten mukaisesti.

**22 artikla.** *Sekakomitea.* Artiklassa määrätään osapuolten edustajista koostuvan sekakomitean perustamisesta ja toiminnasta. Artiklan 1 kohdassa perustetaan sekakomitea, jonka tehtävänä on sopimuksen hallinnointi ja asianmukaisesta täytäntöönpanosta huolehtiminen. Sekakomitea antaa suosituksia ja tekee päätöksiä sen mukaan kun sopimuksessa nimenomaisesti määrätään. Artiklan 2 kohdan mukaan sekakomitea tekee päätöksensä yksimielisesti ja ne sitovat molempia osapuolia ja osapuolet panevat ne täytäntöön omien sääntöjensä mukaisesti. Artiklan 3 kohdan mukaan sekakomitea vahvistaa päätöksellä oman työjärjestyksensä. Artiklan 4 kohdan mukaan sekakomitea kokoontuu tarpeen mukaan ja kummallakin osapuolella on oikeus pyytää sekakomitean koolle kutsumista.

Artiklan 5 kohdan mukaan osapuolella on oikeus pyytää sekakomitean koollekutsumista sopimuksen tulkintaan tai soveltamiseen liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. Kokous on järjestettävä mahdollisimman pian ja viimeistään kahden kuukauden kuluttua pyynnön esittämisestä, jollei muuta ole sovittu. Artiklan 6 kohdan mukaan moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi osapuolet vaihtavat tietoja ja neuvottelevat sekakomiteassa kumman tahansa osapuolen pyynnöstä. Artiklan 7 kohdan mukaan jos molemmat osapuolet katsovat, että toinen osapuoli katsoo, ettei toinen osapuoli ole pannut sekakomitean päätöstä asianmukaisesti täytäntöön, voi ensin mainittu pyytää asian käsittelyä sekakomiteassa. Sekakomitean tulee päästä sopuun kahden kuukauden kuluessa siitä kun asia on annettu sen käsiteltäväksi, tai pyynnön esittänyt osapuoli voi toteuttaa sopimuksen suoja-toimenpiteitä koskevan 24 artiklan mukaisia suoja-toimenpiteitä. Artiklan 8 kohdan mukaan jos sekakomitea ei ole tehnyt sille käsiteltäväksi annetusta asiasta päätöstä kuuden kuukauden kuluessa, osapuolet voivat toteuttaa sopimuksen suoja-toimenpiteitä koskevan 24 artiklan mukaisia tilapäisiä suoja-toimenpiteitä, kuitenkin rajoittamatta artiklan 2 kohdan soveltamista. Suoja-toimenpiteillä tarkoitetaan että osapuoli ei anna toiselle osapuolelle sopimuksen mukaisia oikeuksia ennen kuin tämä täyttää sopimuksen mukaiset velvollisuutensa.

Artiklan 9 kohdassa määrätään että sopimuksen investointeja koskevan 6 artiklan mukaisesti sekakomiteassa käsitellään kysymyksiä, jotka liittyvät osapuolten lentoliikenteen harjoittajien osake-enemmistön hallintaan vaikuttaviin kahdenvälisiin investointeihin tai muutoksiin lentoliikenteen harjoittajien tosiasiallisessa määräysvallassa. Artiklan 10 kohdan mukaan sekakomitea valvoo sopimuksen lentoturvallisuutta koskevan 14 artiklan mukaisesti Moldovassa allekirjoittamispäivänä rekisterissä olevien sellaisten ilma-alusten poistamista rekisteristä, jotka eivät täytä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja kansainvälisiä lentoturvallisuusvaatimuksia. Sopimuksen liitteessä II olevassa 7 kohdassa tarkoitettujen ilma-alusten määrän asteittaisesta vähentämisestä sopimiseksi sekakomitea valvoo myös Moldovassa sopimuksen allekirjoittamispäivänä rekisterissä olevien, Moldovan viranomaisvalvonnan alaisten lentotoiminnan harjoittajien sellaisten ilma-alusten asteittaista käytöstä poistamista sopimuksen liitteessä II tarkoitettun siirtymäkauden aikana, joilla ei ole sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa esitetyn asiaa koskevan EU-lainsäädännön mukaisesti myönnettyä tyyppihyväksyntätodistusta.

Artiklan 11 kohdan mukaan sekakomitealla on lisäksi velvollisuus kehittää yhteistyötä a alakohdan mukaan tarkastelemalla sopimuksen mukaiseen lentoliikenteeseen vaikuttavia markkinaolosuhteita, b alakohdan mukaan käsittelemällä ja, mikäli mahdollista, ratkaisemalla tehokkaasti sellaisia liiketoimintakysymyksiä, jotka voivat muun muassa haitata markkinoille pääsyä ja sopimuksen mukaisten palvelujen kitkatonta tarjoamista, jotta voitaisiin varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset ja sääntelyn lähentäminen sekä minimoida kaupallisten toimijoiden hallinnolliset rasitteet, c alakohdan mukaan edistämällä asiantuntijatasojen tietojenvaihtoa, d alakohdan mukaan selvittämällä säännöllisesti sopimuksen täytäntöönpanon aiheuttamia sosiaalisia, e alakohdan mukaan käsittelemällä sopimuksen mahdollisia kehittämiskohteita, f alakohdan mukaan sopimalla yksimielisesti menettelyjä koskevista ehdotuksista, toimintatavoista tai asiakirjoista, g alakohdan mukaan käsittelemällä ja kehittämällä teknistä

avunantoa sopimuksen soveltamisalaan kuuluvilla aloilla ja h alakohdan mukaan edistämällä yhteistyötä asiaankuuluvilla kansainvälisillä foorumeilla.

**23 artikla.** *Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten välinen riita sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta on pyrittävä ratkaisemaan neuvottelemalla sekakomiteassa sopimuksen 22 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Artiklan 2 kohdan mukaan kumpi tahansa osapuoli voi antaa kaikki erimielisyydet, jotka liittyvät sopimuksen soveltamiseen tai tulkitsemiseen, kolmijäsenisen välimiespaneelin käsiteltäväksi, jos niitä ei ole kyetty ratkaisemaan artiklan 1 kohdan mukaisesti. Artiklan a, b, c ja d alakohdat sisältävät tarkemmat määräykset välimiespaneelissa noudatettavista menettelyistä. Artiklan 3 kohdan mukaan välimiespaneeli voi osapuolen pyynnöstä määrätä toisen osapuolen panemaan täytäntöön väliaikaisesti korjaavia toimenpiteitä ennen välimiespaneelin lopullista päätöstä. Artiklan 4 kohdan mukaan kaikki välimiespaneelin väliaikaiset ja lopulliset päätökset ovat osapuolia sitovia. Artiklan 5 kohdan mukaan osapuolen jättäessä noudattamatta välimiespaneelin artiklan mukaisesti tehtyä päätöstä kolmenkymmen päivän kuluessa päätöksen tiedoksi antamisesta, toinen osapuoli voi peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti laiminlyönnin keston ajaksi sopimuksen nojalla sopimusta rikkovalle osapuolelle myönnettyt oikeudet tai etuoikeudet tai rajoittaa niitä.

**24 artikla.** *Suojatoimenpiteet.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolet toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen sopimuksesta johtuvien velvoitteiden täyttämisen ja tavoitteiden saavuttamisen. Artiklan 2 kohdan mukaan toisen osapuolen katsoessa, että toinen osapuoli on jättänyt täyttämättä sopimuksen mukaisen velvoitteen, se voi toteuttaa asianmukaiset suojatoimenpiteet. Suojatoimenpiteiden soveltamisalan ja kesto rajoitetaan siihen mikä on ehdottoman tarpeen tilanteen korjaamiseksi tai sopimuksen ylläpitämiseksi. Ensisijaisesti on käytettävä toimenpiteitä, jotka aiheuttavat vähiten häiriötä tämän sopimuksen toteutumiselle. Artiklan 3 kohdan mukaan suojatoimenpiteiden käyttöä harkitseva osapuoli ilmoittaa viipymättä asiasta sekakomitean välityksellä toiselle osapuolelle sekä antaa kaikki olennaiset tiedot asiasta. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolet aloittavat välittömästi neuvottelut sekakomiteassa yhteisesti hyväksyttävissä olevan ratkaisun löytämiseksi. Artiklan 5 kohdan mukaan asianomainen osapuoli saa toteuttaa suojatoimenpiteitä vasta yhden kuukauden kuluttua artiklan 3 kohdan mukaisen ilmoituksen päivämäärästä, jollei artiklan 4 kohdan mukaista neuvottelumenettelyä ole saatu päätökseen ennen mainittua määräaika, sanotun kuitenkin rajoittamatta lupien myöntämistä koskevan 3 artiklan d alakohdan, lupien epäämistä, peruuttamista kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittamista koskevan 5 artiklan 1 kohdan d alakohdan, lentoturvallisuutta koskevan 14 artiklan ja ilmailun turvaamista koskevan 15 artiklan soveltamista. Artiklan 6 kohdan mukaan asianomainen osapuoli ilmoittaa viipymättä toteutetuista toimenpiteistä sekakomitealle ja antaa kaikki olennaiset tiedot asiasta. Artiklan 7 kohdan mukaan kaikki artiklan mukaisesti toteutetut toimenpiteet keskeytetään heti, kun rikkomukseen syyllystynyt osapuoli täyttää sopimuksen määräykset.

**25 artikla.** *Suhde muihin sopimuksiin.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuksen määräykset ovat ensisijaisia. Moldovan ja jäsenvaltioiden kahdenvälisiin sopimuksiin perustuvien voimassa olevien liikenneoikeuksien käyttämistä, jotka eivät kuulu sopimuksen soveltamisalaan, voidaan kuitenkin jatkaa sillä edellytyksellä, ettei jäsenvaltioiden ja niiden kansalaisten välillä esiinny syrjintää. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet neuvottelevat kumman tahansa pyynnöstä sekakomiteassa. Siitä, voiko sekakomitea suositella Moldovan liittymistä ECAA-sopimukseen voidaan neuvotella sekakomiteassa kumman tahansa osapuolen pyynnöstä. Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät ICAO:n tai jonkin muun kansainvälisen järjestön tekemän päätöksen, joka koskee sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, ne ottavat asian esille sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko sopimusta tarkistettava asian huomioon ottamiseksi.

**26 artikla. Muutokset.** Artiklan 1 kohdan mukaan jos jompikumpi osapuoli haluaa muuttaa tämän sopimuksen määräyksiä, se ilmoittaa asiasta sekakomitealle. Artiklan 2 kohdan mukaan sekakomitea voi toisen osapuolen ehdotuksesta ja artiklan mukaisesti päättää muuttaa sopimuksen liitteitä. Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuksen muutokset tulevat voimaan, kun molempien osapuolten sisäiset menettelyt on saatu päätökseen. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolilla on oikeus sopimuksen rajoittamatta antaa yksipuolisesti uutta lainsäädäntöä tai muuttaa voimassa olevaa lainsäädäntöään lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä sopimuksen liitteessä III mainitulla alalla (siviili-ilmailuun sovellettavat säännöt, kuten markkinoille pääsy ja siihen liittyvät kysymykset), edellyttäen, että tämä tapahtuu syrjimättömyyden periaatetta ja sopimuksen määräyksiä noudattaen. Artiklan 5 kohdan mukaan osapuolilla on velvollisuus ilmoittaa toiselle osapuolelle jos ne aikovat antaa uutta lainsäädäntöä tai mutta voimassa olevaa lainsäädäntöä lentoliikenteen alalla tai sopimuksen liitteessä III mainitulla alalla. Asiasta voidaan lisäksi keskustella sekakomiteassa.

Artiklan 6 kohdan mukaan kumpikin osapuoli ilmoittaa säännöllisesti ja mahdollisimman pian toiselle osapuolelle uudesta lainsäädännöstä tai muutoksesta voimassa olevaan lainsäädäntönsä lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä sopimuksen liitteessä III mainitulla alalla. Kumman tahansa osapuolen pyynnöstä sekakomitea järjestää tämän jälkeen kuudenkymmenen päivän kuluessa näkemysten vaihdon uuden lainsäädännön tai muutoksen mahdollisista vaikutuksista sopimuksen asianmukaiseen toteutumiseen. Artiklan 7 kohdassa määrätään toimista joihin sekakomitean tulee ryhtyä artiklan 6 kohdassa tarkoitetun näkemysten vaihdon jälkeen.

**27 artikla. Voimassaolon päättymisen.** Artiklassa määrätään kummankin osapuolen oikeudesta irtisanoa sopimus sekä siinä noudatettavasta menettelystä. Sopimuksen voimassaolo päättyy 1 vuoden määräajan kuluttua irtisanomisesta.

**28 artikla. Rekisteröinti kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ja Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteeristössä.** Sopimus ja sen muutokset rekisteröidään ICAO:ssa ja YK:n pääsihteeristössä YK:n peruskirjan 102 artiklan mukaisesti sopimuksen tultua voimaan.

**29 artikla. Väliaikainen soveltaminen ja voimaantulo.** Artiklan 1 kohdan mukaan sopimus tulee voimaan kuukauden kuluttua viimeisen diplomaattinootin päiväyksestä, jolla osapuolet vahvistavat, että kaikki sopimuksen voimaantulon edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatettu päätökseen. Tätä noottienvaihtoa varten Moldova toimittaa Euroopan unionille ja sen jäsenvaltioille osoitetun nootin Euroopan unionin neuvoston pääsihteeristölle ja Euroopan unionin neuvoston pääsihteeristö toimittaa Moldovalle Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden nootin. Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden nootin on sisällettävä kunkin jäsenvaltion tiedonanto, jossa vahvistetaan, että jäsenvaltio on saattanut päätökseen tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet voivat sen estämättä mitä artiklan 1 kohdassa määrätään, sopia soveltavansa sopimusta väliaikaisesti, jollei osapuolten mahdollisista sisäisistä menettelyistä ja/tai kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti sopimuksen allekirjoituspäivästä.

## Sopimuksen liitteet

Sopimukseen kuuluu kaikkiaan neljä liitettä.

**Liite I.** Sovitut lentoliikennepalvelut ja määrätyt reitit. Liitteessä I määrätään sovituita lentoliikennepalveluista ja määrätyistä reiteistä. Liite 1 sisältää liikenneoikeudet, joita Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajille ja Moldovan lentoliikenteen harjoittajille myönnetään. Liitteen I kohdan a alakohdan mukaan EU:n lentoliikenteenharjoittajat saavat oikeudet tarjota liikennepalveluja seuraavasti: mikä tahansa paikka Euroopan unionissa – välillä olevat paikat

Euroopan naapuruuspolitiikan kumppanimaissa, ECAA-maissa tai liitteessä IV luetelluissa maissa – mikä tahansa paikka Moldovan tasavallassa – näiltä alueilta edelleen olevat paikat. Liitteen 1 kohdan b alakohdan mukaan Moldovan tasavallan lentoliikenteen harjoittajat saavat oikeudet tarjota lentoliikennepalveluja seuraavilla reiteillä: mikä tahansa paikka Moldovan tasavallassa – välillä olevat paikat Euroopan naapuruuspolitiikan kumppanimaissa, ECAA-maissa tai liitteessä IV luetelluissa maissa – mikä tahansa paikka Euroopan unionissa.

Liitteen 2 kohdan mukaan liitteen 1 kohdan mukaisesti harjoitettavien lentoliikennepalvelujen lähtö- tai päätepiirteen on sijaittava Moldovan tasavallan lentoliikenteen harjoittajien osalta Moldovan tasavallan alueella ja Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta Euroopan unionissa.

Liitteen 3 kohdan mukaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajilla on valintansa mukaan oikeus joillakin tai kaikilla lennoillaan liikennöidä kumpaan tahansa suuntaan tai molempiin suuntiin, yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita, liikennöidä missä yhdistelmässä ja missä järjestyksessä tahansa liitteen 1 kohdassa tarkoitettuihin välillä oleviin paikkoihin ja edelleen oleviin paikkoihin sekä osapuolten alueilla oleviin paikkoihin, jättää väliin minkä tahansa paikan tai mitkä tahansa paikat, siirtää missä tahansa kohteessa ilma-aluksesta liikennettä toiseen ilma-alukseensa, tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan kummankin osapuolen alueella tai sen ulkopuolella, harjoittaa kauttakulkuliikennettä toisen sopimuspuolen alueen läpi, sekä yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin.

Liitteen 4 kohdan mukaan kummankin osapuolen on annettava lentoliikenteen harjoittajien määrittellä tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen tiheys ja määrä markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella. Kumpikaan osapuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa liikenteen määrää, tiheyttä tai palvelun säännöllisyyttä taikka toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä muista kuin tullitoimintaan, tekniikkiin, operatiivisiin tai ympäristönäkökohtiin tai terveyden suojeluun liittyvistä syistä tai sopimuksen 8 artiklan (Kilpailuympäristö) soveltamiseksi.

**Liite II.** Siirtymämääräykset. Liite sisältää sopimukseen sisällytettävät siirtymäsäännökset liittyen mm. sopimuksen soveltamisalaan liittyvän lainsäädännön toimeenpanemiseen. Liikenneoikeudet vapautetaan sitä mukaa, kun Moldova on muokannut omia säädöksiään vastaamaan Euroopan unionin ilmailualan lainsäädäntöä.

**Liite III.** Siviili-ilmailuun sovellettavat säännöt. Liite sisältää listauksen siviili-ilmailuun sovellettavista säännöksistä sekä maininnat niitä koskevista erityisistä mukautuksista. Lentojen hinnoittelua koskevat rajoitukset poistetaan. Lisäksi lentoyhtiöiden väliset sopimukset yhteistunnusten käytöstä ja leasingista sallitaan.

**Liite IV.** Luettelo tämän sopimuksen 3 ja 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitetuista muista valtioista. Liite sisältää luettelon sopimuksen 3 ja 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitetuista muista valtioista, joita ovat Islanti, Liechtenstein, Norja ja Sveitsi. Sopimus ei vapauta viidennen vapauden liikenneoikeuksia eli liityntälentoja edelleen kolmansiin maihin paitsi muihin Välimeren ilmailualueen maihin, Länsi-Balkanin yhteisen ilmailualueen maihin, Islantiin, Liechtensteiniin, Norjaan ja Sveitsiin.

## 2 Lakiehdotuksen perustelut

**1 §.** Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne sopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvat

määräykset on yksilöity jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta käsittelevässä jaksossa 4.1.

**2 §.** Pykälän mukaan lain voimaantulosta ja väliaikaisesta soveltamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta ehdotetaan säädettäväksi valtioneuvoston asetuksella. Lain soveltamisesta ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa ehdotetaan säädettäväksi valtioneuvoston asetuksella. Muut määräykset sisältävät valtioneuvoston ja tasavallan presidentin asetuksia sekä ilmailuhallinnon ja Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä.

### **3 Voimaantulo**

Sopimus tulee voimaan kansainvälisesti ja Suomen osalta kuukauden kuluttua viimeisen sellaisen nootin päiväyksestä, jolla osapuolet vahvistavat, että kaikki sopimuksen voimaantulon edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatettu päätökseen. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista koskeva laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samana ajankohtana kuin sopimus tulee voimaan. Valtioneuvoston asetuksella voidaan kuitenkin säätää, että lakia sovelletaan väliaikaisesti ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

### **4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys**

#### **4.1 Toimivallan jako Euroopan unionin ja jäsenvaltioiden välillä**

Euroopan unionin toimivallanjako on lentoliikenteen alalla varsin laaja, jonka johdosta valtaosa yhteisen ilmailualueen perustamista koskevan sopimuksen määräyksistä kuuluu Euroopan unionin toimivallan alaan. Sopimuksessa ei ole määräyksiä siitä, miten toimivalta unionin ja jäsenvaltioiden kesken jakautuu. Euroopan unionin lainsäädännön myötä Euroopan unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on laajentunut. Valtaosa lentoliikennettä koskevasta lainsäädännöstä on annettu unionin asetuksina. Siltä osin kuin Euroopan unionin asetuksia on annettu, jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta on rajautunut lähinnä siihen miten jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset toimivaltaisten viranomaisten hallintotehtävät.

Sopimuksen kattamista aloista Euroopan unionin sääntelyä on annettu koskien markkinoille pääsyä, ilmailiikenteen hallintaa, lentoturvallisuutta, ilmailun turvaamista, ympäristöasioita, sosiaalisia näkökohtia, kuluttajansuojaa, tulleja ja tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä.

Sopimuksen artikkelit kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan seuraavilta osin: 3 artikla siltä osin kuin se koskee luvan myöntämisen edellytyksiä, 4 artikla (Lentoyhtiöiden vaatimustenmukaisuutta, omistusta ja määräysvaltaa koskevien viranomais selvitysten vastavuoroinen tunnistaminen), 5 artikla (Lupien epäminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen), 6 artikla (Investoinnit), 8 artikla (Kilpailuympäristö), 9 artikla (Kaupalliset mahdollisuudet), 10 artikla (Tullit ja maksut), 11 artikla (Lentoasemien, laitteiden ja palvelujen käytöstä perittävät maksut), 12 artikla (Hinnoittelu), 13 artikla (Tilastot), 14 artikla (Lentoturvallisuus), 15 artikla (Ilmailun turvaaminen), 16 artikla (Ilmailiikenteen hallinta), 17 artikla (Ympäristö), 18 artikla (Kuluttajansuoja), 19 artikla (Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät), 20 artikla (Sosiaaliset näkökohdat), liite 2 (Siirtymäsäännökset) ja liite 3 (Luettelo siviili-ilmailua koskevista EU-säädöksistä), liite 4 (Luettelo tämän sopimuksen 2 ja 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitetuista muista maista).

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan yhteistä ilmailualueutta koskevan sopimuksen sisältämistä asioista on annettu unionilainsäädäntöä seuraavasti:



## HE 51/2016 vp

Lentoliikenteen ulkosuhteista 29 päivänä huhtikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (ns. ulkosuhdeasetus).

Markkinoillepääsystä on säädetty seuraavissa säädöksissä: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 785/2004 lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vaakuutusvaatimuksista; Euroopan parlamentin ja neuvoston lentoliikenneasetus, Neuvoston asetus lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (ETY) N:o 95/93 (ns. slot-asetus); ja neuvoston direktiivi pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 96/67/EY (ns. maahuolintadirektiivi).

Ympäristöstä on säädetty seuraavissa säädöksissä: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta 2002/30/EY (ns. melunhallintadirektiivi); ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/93/EY kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (toinen painos) niteessä I olevan II osan 3 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen sääntelystä.

Sosiaalisista näkökohdista on säädetty seuraavissa säädöksissä: Neuvoston direktiivi 2000/79/EY Euroopan lentoyhtiöidenliiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiestöyhdistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta; ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista.

Sopimuksen määräykset kuuluvat jäsenvaltioiden toimialaan seuraavasti: sopimuksen määräyksistä 1 artiklassa (Käsitteet) on sekä jäsenvaltioiden että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia artikloita koskevia käsitteitä. Sopimuksen 2 artiklassa määrätään liikenneoikeuksien myöntämisestä. Liikenneoikeudet ovat Suomen toimivallassa. Sopimuksen 3 artiklassa määrätään lupien myöntämisestä. Liikennöintilupien myöntämisestä ja peruuttamisesta säädetään ilmailulain 6 luvussa. Artiklan määräykset ovat Suomen toimivallassa. Lupaedellytysten määräykset perustuvat kansainväliseen Chicagon yleissopimukseen ja Euroopan unionin lainsäädäntöön, mutta luvan myöntämisestä määrätään kansallisessa lainsäädännössä. Sopimuksen 7 artikla koskee lakien ja määräysten noudattamista ja artiklan määräyksiä koskeva toimivalta on jaettu EU:n ja jäsenvaltioiden välillä, koska kyseessä on sekä EU-tason että kansallinen sääntely. Sopimuksen 10 artiklassa määrätään tulleista ja veroista. Siltä osin kuin artiklan määräykset koskevat veroja, ne kuuluvat Suomen toimivaltaan. Institutionaalisia järjestelyjä koskevat 21 artikla (Tulkinta ja soveltaminen), 22 artikla (Sekakomitea), 24 artikla (Suojatoimenpiteet), 25 artikla (Suhde muihin sopimuksiin), 26 artikla (Muutokset), 27 artikla (Voimassaolon päättyminen), 28 artikla (Rekisteröinti kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ja Yhdistyneiden Kansakuntien sihteeristössä) ja 29 artikla (Väliaikainen soveltaminen ja voimaantulo) koskevat valtion suvereniteettia ja kuuluvat näin ollen Suomen toimivaltaan. Institutionaaliset määräykset ovat kansainvälinen käytäntö sopimuksissa ja ne eivät ole ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Liite I:ssä määrätään liikenneoikeuksien käyttämisestä ja sovitaan ehdoista, joiden täytyessä voidaan harjoittaa lentoliikennettä, sekä määräyksiä reiteistä. Liitteen määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

### 4.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Euroopan unionin lainsäädännön näkökulmasta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan yhteistä ilmailualueita koskeva sopimus on sekasopimus, jossa toimivalta on jaettu

## HE 51/2016 vp

unionin ja sen jäsenvaltioiden kesken ja jossa sopimuksen osapuoliksi tulevat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Eduskunnan hyväksymistoimivalta ei koske perustuslain tulkintakäytännön mukaan sekasopimusten unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä (PeVL 6/2001 vp). Näin ollen eduskunta hyväksyy sopimuksen perustuslain 94 §:n mukaisesti vain niiltä osin kuin pöytäkirjan määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Sopimuksessa ei ole määräyksiä siitä, miten toimivalta unionin ja jäsenvaltioiden kesken jakautuu. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on laajentunut. Valtaosa lentoliikennettä koskevasta lainsäädännöstä on annettu unionin asetuksina. Siltä osin kuin on annettu unionilainasetuksia, on jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajautunut lähinnä siihen kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset toimivaltaisten viranomaisten hallintotohtävät.

Sopimusmääräykset on luettava lainsäädännön alaan kuuluviksi, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvattun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Sillä, onko määräys ristiriidassa tai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa, ei ole merkitystä (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Seuraavassa käsitellään Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan yhteistä ilmailualueetta koskevan sopimuksen artikloja siltä osin kuin ne hallituksen käsityksen mukaan kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 1 artiklassa on määritelty sopimuksessa käytetyt käsitteet. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Sopimuksen 1 artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Artiklan määräykset ovat Suomen toimivallassa ja kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 3 artiklassa määrätään lupien myöntämisestä. Liikennöintilupien myöntämisestä ja peruuttamisesta säädetään ilmailulain 6 luvussa. Artiklan määräykset ovat Suomen toimivallassa ja kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään lakien ja määräysten noudattamisesta. Artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 10 artiklassa määrätään veroja, tulleja ja maksuja koskevista vapautuksista. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan siltä osin kuin siinä määrätään veroista ja maksuista. Tullit kuitenkin kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Sopimuksen 11 artiklassa määrätään lentoasemien, laitteiden ja palvelujen käytöstä perittävien maksujen asettamista koskevista periaatteista ja menettelyistä. Lentoasemamaksuista säädetään laissa lentoasemaverkosta ja -maksuista. Lentoliikenteen valvontamaksusta säädetään laissa lentoliikenteen valvontamaksusta (1249/2005). Liikenteen turvallisuusvirastolle on asetettu lennonvarmistusmaksujen valvontavastuu ilmailulain 111 §:ssä. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

## HE 51/2016 vp

Sopimuksen 23 artikla koskee riitojen ratkaisemista ja välimiesmenettelyä. (PeVL 31/2001 vp, HE 84/2001 vp). Artikla sisältää määräykset välimiesmenettelystä, jossa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Tällöin voi tulla sitovasti ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvaksi lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskettavan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Sekakomitean päätösvaltaa ja riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta säätämisyjärjestykseen.

### 4.3 Käsittelyjärjestys

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan yhteistä ilmailualuetta koskeva sopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan siten hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsäädännön mukaisesti voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

*Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan yhteistä ilmailualuetta koskevan Brysselissä 26 päivänä kesäkuuta 2012 tehdyn sopimuksen siltä osin kuin sopimus kuuluu Suomen toimivaltaan.*

Koska sopimus sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## **Laki**

### **Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan tasavallan yhteistä ilmailualueita koskevan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Moldovan yhteistä ilmailualueita koskevan Brysselissä 26 päivänä kesäkuuta 2012 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

#### 2 §

Sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että tätä lakia sovelletaan ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

Helsingissä 7 päivänä huhtikuuta 2016

**Pääministeri**

**Juha Sipilä**

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

**SOPIMUSTEKSTI**

**EUROOPAN UNIONIN JA SEN JÄSEN-  
VALTIOIDEN SEKÄ MOLDOVAN TA-  
SAVALLAN VÄLINEN SOPIMUS YH-  
TEISESTÄ ILMAILUALUEESTA**

BELGIAN KUNINGASKUNTA,  
BULGARIAN TASAVALTA,  
TŠEKIN TASAVALTA,  
TANSKAN KUNINGASKUNTA,  
SAKSAN LIITTOTASAVALTA,  
VIRON TASAVALTA,  
IRLANTI,  
HELLEENIEN TASAVALTA,  
ESPANJAN KUNINGASKUNTA,  
RANSKAN TASAVALTA,  
ITALIAN TASAVALTA,  
KYPROKSEN TASAVALTA,  
LATVIAN TASAVALTA,  
LIETTUAN TASAVALTA,  
LUXEMBURGIN SUURHERTTUAKUN-  
TA,  
UNKARI,  
MALTA,  
ALANKOMAIDEN KUNINGASKUNTA,  
ITÄVALLAN TASAVALTA,

**COMMON AVIATION AREA AGREE-  
MENT BETWEEN THE EUROPEAN  
UNION AND ITS MEMBER STATES  
AND THE REPUBLIC OF MOLDOVA**

THE KINGDOM OF BELGIUM,  
THE REPUBLIC OF BULGARIA,  
THE CZECH REPUBLIC,  
THE KINGDOM OF DENMARK,  
THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMA-  
NY,  
THE REPUBLIC OF ESTONIA,  
IRELAND,  
THE HELLENIC REPUBLIC,  
THE KINGDOM OF SPAIN,  
THE FRENCH REPUBLIC,  
THE ITALIAN REPUBLIC,  
THE REPUBLIC OF CYPRUS,  
THE REPUBLIC OF LATVIA,  
THE REPUBLIC OF LITHUANIA,  
THE GRAND DUCHY OF LUXEM-  
BOURG,  
HUNGARY,  
MALTA,  
THE KINGDOM OF THE NETHER-  
LANDS,  
THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

PUOLAN TASAVALTA,

PORTUGALIN TASAVALTA,

ROMANIA,

SLOVENIAN TASAVALTA,

SLOVAKIAN TASAVALTA,

SUOMEN TASAVALTA,

RUOTSIN KUNINGASKUNTA,

ISON-BRITANNIAN JA POHJOIS-  
IRLANNIN YHDISTYNYT KUNINGAS-  
KUNTA,

jotka ovat Euroopan unionista tehdyn sopi-  
muksen ja Euroopan unionin toiminnasta  
tehdyn sopimuksen, jäljempänä "EU:n perus-  
sopimukset", sopimuspuolia ja Euroopan  
unionin jäsenvaltioita, ja

EUROOPAN UNIONI,

sekä

MOLDOVAN TASAVALTA,

jotka

OTTAVAT HUOMIOON Euroopan yhteisö-  
jen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Moldovan  
tasavallan kumppanuus- ja yhteistyösopi-  
muksen, joka tehtiin Brysselissä 28 päivänä  
marraskuuta 1994;

HALUAVAT luoda yhteisen ilmailualueen  
(Common Aviation Area, CAA), jonka ta-  
voitteena on avata pääsy osapuolten lentoliik-  
ennemarkkinoille, joilla vallitsevat tasapuo-  
liset kilpailuedellytykset ja joilla noudatetaan  
samoja sääntöjä muun muassa lentoturvalli-  
suuden, ilmailun turvaamisen, ilmaliikenteen  
hallinnan, sosiaalisten näkökohtien ja ympä-  
ristövaatimusten alalla;

HALUAVAT helpottaa lentoliikennemahdol-  
lisuuksien laajenemista esimerkiksi kehittä-  
mällä lentoliikenneverkostoja, jotka vastaa-

THE REPUBLIC OF POLAND,

THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ROMANIA,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

THE SLOVAK REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF FINLAND,

THE KINGDOM OF SWEDEN,

THE UNITED KINGDOM OF GREAT  
BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,

Contracting Parties to the Treaty on Europe-  
an Union and the Treaty on the Functioning  
of the European Union (hereinafter together  
referred to as "the EU Treaties"), and being  
Member States of the European Union, and

THE EUROPEAN UNION,

of the one part, and

THE REPUBLIC OF MOLDOVA,

of the other part,

NOTING the Agreement on Partnership and  
Cooperation between the European Commu-  
nities and their Member States, of the one  
part, and the Republic of Moldova, of the  
other part, done at Brussels on 28 November  
1994;

DESIRING to create a Common Aviation  
Area (CAA) based on the goal of opening  
access to markets of the Parties, with equal  
conditions of competition, and respect of the  
same rules – including in the areas of safety,  
security, air traffic management, social as-  
pects and the environment;

DESIRING to facilitate the expansion of air  
transport opportunities, including through the  
development of air transport networks to

## HE 51/2016 vp

vat matkustajien ja rahdinantajien tarpeisiin saada tarkoituksenmukaisia lentoliikennepalveluja;

TUNNUSTAVAT lentoliikenteen merkityksen kaupankäynnin, matkailun ja investointien edistämisessä;

OTTAVAT HUOMIOON Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen;

OVAT YHTÄ MIELTÄ siitä, että yhteisen ilmailualueen säännöt on tarkoituksenmukaista perustaa Euroopan unionissa voimassa olevaan asiaa koskevaan lainsäädäntöön, joka on esitetty tämän sopimuksen liitteessä III;

TUNNUSTAVAT, että noudattamalla yhteisen ilmailualueen sääntöjä täysimääräisesti osapuolet voivat saada niistä täyden hyödyn, mukaan luettuina markkinoille pääsyn avaaminen ja mahdollisimman suuren hyödyn turvaaminen molempien osapuolten kuluttajille, alan teollisuudelle ja työntekijöille;

TUNNUSTAVAT, että yhteisen ilmailualueen perustaminen ja sen sääntöjen täytäntöönpano ei ole mahdollista ilman tarvittaessa sovellettavia siirtymäjärjestelyjä;

TUNNUSTAVAT riittävän avun merkityksen tässä suhteessa;

HALUAVAT mahdollistaa sen, että lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota matkustajille ja rahdinantajille kilpailukykyisiä hintoja ja palveluja avoimilla markkinoilla;

HALUAVAT, että lentoliikenteen kaikki sektorit, mukaan luettuina lentoyhtiöiden työntekijät, hyötyvät markkinoiden vapauttamista koskevasta sopimuksesta;

HALUAVAT varmistaa, että kansainvälinen lentoliikenne on mahdollisimman turvallista ja turvattua ja vahvistavat uudelleen olevansa erityisen huolissaan ilma-aluksiin kohdistuvista teoista tai niiden uhista, jotka vaarantavat ihmisten tai omaisuuden turvallisuuden ja vaikuttavat kielteisesti lentotoimintaan sekä

meet the needs of passengers and shippers for convenient air transport services;

RECOGNISING the importance of air transport in promoting trade, tourism and investment;

NOTING the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

AGREEING that it is appropriate to base the CAA rules on the relevant legislation in force within the European Union, as laid down in Annex III to this Agreement;

RECOGNISING that full compliance with the CAA rules entitle the Parties to reap its full advantages including opening access to markets and maximising benefits for the consumers, and the industries and labour of both Parties;

RECOGNISING that the creation of the CAA and implementation of its rules cannot be achieved without transitional arrangements where necessary;

RECOGNISING the importance of adequate assistance in this regard;

DESIRING to make it possible for air carriers to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

DESIRING to make it possible for air carriers to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern with regard to acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of aircraft and undermine the con-

## HE 51/2016 vp

heikentävät matkustajien luottamusta siviili-ilmailun turvallisuuteen;

HALUAVAT varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset lentoliikenteen harjoittajille, jotta niillä on oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet tarjota sovittuja lentoliikennepalveluja;

TUNNUSTAVAT, että tuet voivat vaikuttaa kielteisesti lentoliikenteen harjoittajien kilpailuun ja vaarantaa tämän sopimuksen perustavoitteiden saavuttamisen;

VAHVISTAVAT ympäristönsuojelun merkityksen kehitettäessä kansainvälistä ilmailupoliittikkaa ja pantaessa sitä täytäntöön sekä tunnustavat itsenäisten valtioiden oikeuden ryhtyä tässä asiassa asiaankuuluviin toimenpiteisiin;

OTTAVAT HUOMIOON kuluttajansuojan tärkeyden, mukaan lukien Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen mukainen suojele;

AIKOVAT toimia voimassa olevilla lentoliikennesopimuksilla luodun kehyksen pohjalta tavoitteena avata markkinoille pääsy ja turvata mahdollisimman suuri hyöty molempien osapuolten kuluttajille, lentoliikenteen harjoittajille, työntekijöille ja yhteisöille,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

1 artikla

*Määritelmät*

Tässä sopimuksessa tarkoitetaan

1) "sovituille lentoliikennepalveluille" ja "määrätyillä reiteillä" tämän sopimuksen 2 artiklan (Oikeuksien myöntäminen) ja liitteen I mukaista kansainvälistä lentoliikennettä;

2) "sopimuksella" tätä sopimusta, sen liitteitä ja kaikkia niihin tehtyjä muutoksia;

3) "lentoliikenteellä" yleisölle tarjottavaa

fidence of the travelling public in the safety of civil aviation;

DESIRING to ensure a level playing field for air carriers, allowing fair and equal opportunity for their air carriers to provide the agreed services;

RECOGNISING that subsidies may adversely affect air carrier competition and may jeopardise the basic objectives of this Agreement;

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy and recognising the rights of sovereign States to take appropriate measures to this effect;

NOTING the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal 28 May 1999;

INTENDING to build upon the framework of existing air transport agreements with the goal of opening access to markets and maximising benefits for the consumers, air carriers, labour, and communities of both Parties,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

*Definitions*

For the purposes of this Agreement:

(1) "Agreed services" and "Specified routes" mean international air transport pursuant to Article 2 (Grant of Rights) of, and Annex I to, this Agreement;

(2) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

(3) "Air transport" means the carriage by air-



matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja postin kuljetusta lentoteitse joko erikseen tai yhdessä maksua tai muuta korvausta vastaan; epäselvyyksien välttämiseksi tähän katsotaan sisältyvän säännölliset ja epäsäännölliset (tilausliikenne) lentokuljetukset ja pelkän rahdin kuljetuspalvelut;

4) "toimivaltaisilla viranomaisilla" valtion virastoja tai yksiköitä, jotka vastaavat tästä sopimuksesta johtuvien hallinnollisten tehtävien toteuttamisesta;

5) "vaatimustenmukaisuudella" sitä, kykeneekö lentoliikenteen harjoittaja harjoittamaan kansainvälistä lentoliikennettä eli onko sillä riittävä vakavaraisuus ja riittävästi johtamisosaamista ja pystyykö se noudattamaan tällaisen liikenteen harjoittamista sääteleviä lakeja, määräyksiä ja vaatimuksia;

6) "kansalaisuudella" sitä, täyttääkö lentoliikenteen harjoittaja muun muassa omistusta, tosiasiallista määräysvaltaa ja päätoimipaikkaa koskevat vaatimukset;

7) "yleissopimuksella" Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan luettuina:

a) kaikki yleissopimuksen muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kohdan mukaisesti ja jotka sekä Moldovan tasavalta että yksi tai useampi Euroopan unionin jäsenvaltio on ratifioinut, ja

b) kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt yleissopimuksen liitteet tai liitteiden muutokset sillä edellytyksellä, että tällaiset liitteet tai muutokset ovat samankaltaisesti voimassa sekä Moldovan tasavallassa että asiayhteyden mukaan yhdessä tai useammassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa;

8) "viidennen vapauden liikenneoikeudella" yhden valtion ("myöntävä valtio") toisen valtion ("vastaanottava valtio") lentoliikenteen harjoittajille myöntämää oikeutta tai etuoikeutta tarjota kansainvälisiä lentoliikennepalveluja myöntävän valtion alueen ja jonkin kolmannen valtion alueen välillä sillä edellytyk-

craft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire, which, for the avoidance of doubt, shall include scheduled and non-scheduled (charter) services, and full cargo services;

(4) "Competent authorities" means the government agencies or entities responsible for the administrative functions under this Agreement;

(5) "Fitness" means whether an air carrier is fit to operate international air services, that is to say, whether it has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements which govern the operation of such services;

(6) "Citizenship" means whether an air carrier satisfies requirements regarding such issues as its ownership, effective control, and principal place of business.

(7) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:

(a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both the Republic of Moldova and the Member State or Member States of the European Union, and

(b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both the Republic of Moldova and the Member State or Member States of the European Union as is relevant to the issue in question;

(8) "Fifth freedom right" means the right or privilege granted by one state (the "Granting State") to the air carriers of another State (the "Recipient State"), to provide international air transport services between the territory of the Granting State and the territory of a third state, subject to the condition that such ser-

sellä, että tällaisten reittien lähtö- tai päätepiste sijaitsee vastaanottavan valtion alueella;

9) "täydellä korvauksella" korvausta annetuista palveluista mukaan luettuina kohtuulliset hallinnolliset yleiskulut ja tilanteen sitä edellyttäessä kaikki sellaiset maksut, joita peritään ympäristökustannusten kompensoimiseksi ja joita sovelletaan kansallisuudesta riippumatta;

10) "kansainvälisellä lentoliikenteellä" lentoliikennettä useamman kuin yhden valtion alueen yläpuolella sijaitsevassa ilmatilassa;

11) "ECAA-sopimuksella" Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden, Albanian tasavallan, Bosnia ja Hertsegovinan, Bulgarian tasavallan, entisen Jugoslavian tasavallan Makedonian, Islannin tasavallan, Kroatian tasavallan, Montenegron tasavallan, Norjan kuningaskunnan, Romanian, Serbian tasavallan ja Yhdistyneiden kansakuntien väliaikaisen Kosovon-siviilioperaation [1] monenvälisestä sopimuksesta Euroopan yhteisen ilmailualueen perustamisesta;

12) "Euroopan naapuruuspolitiikan kumppanimaililla" Algeriaa, Armeniaa, Azerbaidžania, Valko-Venäjää, Egyptiä, Georgiaa, Israelia, Jordaniaa, Libanonia, Libyaa, Moldovan tasavaltaa, Marokkoa, miehitettyjä palestiinalaisalueita, Syyriaa, Tunisiaa ja Ukrainaa;

13) "kansalaisella" henkilöä, jolla Moldovan osapuolen tapauksessa on Moldovan kansalaisuus tai Euroopan unionin osapuolen tapauksessa jonkin jäsenvaltion kansalaisuus, tai oikeushenkilöä, sikäli kuin oikeushenkilön kyseessä ollessa siinä tosiasiallista määräysvaltaa harjoittavat joko suoraan tai enemmistöomistuksen kautta henkilöt, joilla on Moldovan osapuolen tapauksessa Moldovan kansalaisuus, tai fyysiset henkilöt tai oikeushenkilöt, joilla Euroopan unionin osapuolen tapauksessa on jonkin jäsenvaltion tai jonkin liitteessä IV mainitun kolmannen maan kansalaisuus;

14) "liikenneluvilla"

vices originate or terminate in the territory of the Recipient State;

(9) "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead and where relevant any applicable charges aimed at reflecting environmental costs and applied without distinction as to nationality;

(10) "International air transport" means air transport which passes through the air space over the territory of more than one State;

(11) "ECAA Agreement" means the multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo [1] on the establishment of a European Common Aviation Area.

(12) "European Neighbourhood Policy partners" mean Algeria, Armenia, Azerbaijan, Belarus, Egypt, Georgia, Israel, Jordan, Lebanon, Libya, the Republic of Moldova, Morocco, Occupied Palestinian Territory, Syria, Tunisia and Ukraine.

(13) "National" means any person having Moldovan nationality for the Moldovan Party, or the nationality of a Member State for the European Party, or entity, insofar as, in the case of a legal entity, it is at all times under the effective control, be it directly or by majority participation, of persons having Moldovan nationality for the Moldovan Party, or persons or entities having the nationality of a Member State or one of the third countries identified in Annex IV for the European Party;

(14) "Operating Licences" means,

- i) Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden tapauksessa asiaa koskevan voimassa olevan EU-lainsäädännön nojalla annettuja liikennelupia ja mitä tahansa muita asiaan liittyviä asiakirjoja tai todistuksia ja
- (i) in the case of the European Union and its Member States operating licences and any other relevant documents or certificates given under the relevant EU legislation in force and,
- ii) Moldovan tasavallan liikennelupien tapauksessa asiaa koskevan voimassa olevan Moldovan tasavallan lainsäädännön mukaisesti annettuja todistuksia tai lupia;
- (ii) in the case of licences of the Republic of Moldova, certificates or permits given under the relevant legislation in force in the Republic of Moldova;
- 15) "osapuolilla" Euroopan unionia tai sen jäsenvaltioita taikka Euroopan unionia ja sen jäsenvaltioita, kunkin toimivallan mukaisesti (Euroopan unionin osapuoli), ja Moldovan tasavaltaa (Moldovan osapuoli);
- (15) "Parties" shall mean, on the one hand, the European Union or its Member States, or the European Union and its Member States, in accordance with their respective powers (the European Party), and, on the other hand, the Republic of Moldova (the Moldovan Party);
- 16) "hinnalla"
- (16) "Price" means:
- i) "lentohintoja", jotka maksetaan lentoliikenteen harjoittajille tai niiden edustajille taikka muille lipunmyyjille matkustajien ja matkatarvaiden kuljettamisesta lentoliikenteessä, sekä edellytyksiä, joilla kyseisiä hintoja sovelletaan, mukaan luettuina edustajapalvelujen ja muiden lisäpalvelujen palkkiot ja ehdot; sekä
- (i) "air fares" to be paid to air carriers or their agents or other ticket sellers for the carriage of passengers and baggage on air services and any conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services; and
- ii) "kuljetusmaksuja", jotka maksetaan postin ja rahdin kuljettamisesta, sekä edellytyksiä, joilla kyseisiä hintoja sovelletaan, mukaan luettuina edustajapalvelujen ja muiden lisäpalvelujen palkkiot ja ehdot.
- (ii) "air rates" to be paid for the carriage of mail and cargo and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services.
- Tämä määritelmä kattaa tarvittaessa kansainväliseen lentoliikenteeseen liittyvät pintakuljetukset sekä niihin sovellettavat ehdot.
- This definition covers, where applicable, the surface transport in connection with international air transport, and the conditions to which their application is subject.
- 17) "päätoimipaikalla" lentoliikenteen harjoittajan pääkonttoria tai rekisteröityä toimipaikkaa sen osapuolen alueella, jossa lentoliikenteen harjoittajan keskeiset taloudelliset toiminnot ja lentotoiminnan valvonta, jatkuvan lentokelpoisuuden hallinta mukaan luettuna, tapahtuvat;
- (17) "Principal place of business" means the head office or registered office of an air carrier in the Party within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised;
- 18) "julkisen palvelun velvoitteella" lentoliikenteen harjoittajille asetettua velvoitetta, jolla pyritään varmistamaan, että säännöllisesti
- (18) "Public service obligation" means any obligation imposed upon air carriers to ensure on a specified route the minimum provi-

nen lentoliikenne määrättyllä reitillä täyttää sellaiset jatkuvuutta, säännöllisyyttä, hinnoittelua ja vähimmäiskapasiteettia koskevat vahvistetut vähimmäisvaatimukset, joita liikenteenharjoittajat eivät täyttäisi, jos ne ottaisivat huomioon yksinomaan kaupalliset etunsa. Osapuoli voi maksaa kyseisille lentoliikenteen harjoittajille korvausta julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä;

19) "tuilla" kaikkea viranomaisten, paikallisen organisaation tai muun julkisen organisaation myöntämää rahoitusta esimerkiksi silloin, kun

a) hallituksen, alueellisen elimen tai muun julkisen organisaation käytäntö käsittää varojen suoran siirron, esimerkiksi avustuksina, lainoina tai pääomasijoituksena, mahdollisen varojen suoran siirron yritykselle taikka yrityksen vastuiden, kuten lainatakausten, pääomalisäysten, omistuksen, konkurssisuojaajan tai vakuutuksen vastattavaksi ottamisen;

b) saatavasta, joka on hallitukselle, alueelliselle elimelle tai muulle julkiselle organisaatiolle kuuluva tulo, luovutaan, sitä ei kanneta tai sitä pienennetään perusteettomasti;

c) hallitus, alueellinen elin tai muu julkinen organisaatio antaa käyttöön muita kuin yleiseen infrastruktuuriin kuuluvia tavaroita tai palveluita tai ostaa tavaroita tai palveluita; tai

d) hallitus, alueellinen elin tai muu julkinen organisaatio suorittaa maksuja rahoitusmekanismiin tai valtuuttaa tai määrää yksityisen tahon vastaamaan yhdestä tai useammasta a, b tai c alakohdassa kuvatusta tavanomaisesti julkiselle viranomaiselle kuuluvasta tehtävästä, joka ei tosiasiallisesti eroa julkisten viranomaisten tavanomaisesti noudattamasta käytännöstä;

ja sitä kautta annetaan etua.

20) "SESARilla" yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan teknistä perustaa, jonka tarkoituksena on tuottaa vuoteen 2020 mennessä EU:lle suorituskykyinen lennonjohtoinfrastruktuuri, joka mahdollistaa lentoliikenteen

sion of scheduled air services satisfying fixed standards of continuity, regularity, pricing and minimum capacity which air carriers would not assume if they were solely considering their commercial interest. Air carriers may be compensated by the Party concerned for fulfilling public service obligations;

(19) "Subsidy" means any financial contribution granted by the authorities or a regional organisation or another public organisation, i.e. when:

(a) a practice of a government or regional body or other public organisation involves a direct transfer of funds such as grants, loans or equity infusion, potential direct transfer of funds to the company, the assumption of liabilities of the company such as loan guarantees, capital injections, ownership, protection against bankruptcy or insurance;

(b) revenue of a government or regional body or other public organisation that is otherwise due is foregone, not collected, or unduly diminished;

(c) a government or regional body or other public organisation provides goods or services other than general infrastructure, or purchases goods or services; or

(d) a government or regional body or other public organisation makes payments to a funding mechanism or entrusts or directs a private body to carry out one or more of the type of functions illustrated under points (a), (b) and (c) which would normally be vested in the government and, in practice, in no real sense differs from practices normally followed by governments;

and where a benefit is thereby conferred.

(20) "SESAR" means the technological element of the Single European Sky which aims by 2020 to give the EU a high-performance air traffic control infrastructure to enable the safe and environmentally friendly develop-

turvallisen ja ympäristömyönteisen kehittämisen;

21) "alueella" Moldovan tasavallan osalta maa-alueita ja niihin liittyviä aluevesiä, jotka ovat sen alaisuudessa suvereniteetin, suvereniteetin, suojeluksen tai mandaatin nojalla, sekä Euroopan unionin osalta maa-alueita (mannermaata ja saaria), sisävesiä ja aluemiä, joihin sovelletaan EU:n perussopimuksia, mainituissa sopimuksissa tai ne korvaavassa oikeudellisessa välineessä säädettyjen edellytysten mukaisesti. Tämän sopimuksen soveltamisella Gibraltarin lentoasemaan ei katsota olevan vaikutusta Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan sen alueen suvereniteettia koskevassa riidassa, jolla kyseinen lentoasema sijaitsee, eikä Gibraltarin lentoaseman jättämiseen edelleen jäsenvaltioiden välillä 18 päivänä syyskuuta 2006 voimassa olleiden EU:n ilmailualan toimenpiteiden ulkopuolelle Cordobassa 18 päivänä syyskuuta 2006 annetun Gibraltarin lentoasemaa koskevan ministereiden julistuksen mukaisesti;

22) "käyttömaksulla" lentoliikenteen harjoittajilta perittäviä maksuja lentoasemien laitteiden ja palvelujen käytöstä sekä lentoasemien ympäristönsuojeluun, lennonvarmistukseen tai ilmailun turvaamiseen liittyvien laitteiden tai palvelujen käytöstä, oheispalvelut ja -laitteet mukaan luettuina.

## I OSASTO

### TALOUELLISET MÄÄRÄYKSET

#### 2 artikla

##### *Oikeuksien myöntäminen*

1. Kumpikin osapuoli myöntää toiselle osapuolelle tämän sopimuksen liitteen I ja liitteen II mukaisesti seuraavat oikeudet, joiden mukaisesti kyseisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä:

a) oikeus lentää laskeutumatta toisen osapuolen alueen yli;

ment of air transport;

(21) "Territory" means, for the Republic of Moldova, the land areas and territorial waters adjacent thereto under its sovereignty, suzerainty, protection or mandate, and, for the European Union, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the EU Treaties are applied and under the conditions laid down in those Treaties and any successor instrument. The application of this Agreement to the Gibraltar Airport is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated and to the continuing suspension of Gibraltar Airport from EU aviation measures existing as at 18 September 2006 as between Member States in accordance with the Ministerial Statement on Gibraltar Airport agreed in Cordoba on 18 September 2006;

(22) "User charge" means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

## TITLE I

### ECONOMIC PROVISIONS

#### Article 2

##### *Grant of Rights*

1. Each Party shall grant to the other Party in accordance with Annex I and Annex II to this Agreement the following rights for the conduct of international air transport by the air carriers of the other Party:

(a) the right to fly across its territory without landing;

## HE 51/2016 vp

- b) oikeus laskeutua toisen osapuolen alueelle muussa tarkoituksessa kuin matkustajien, rahdin tai postin ottamiseksi tai jättämiseksi (ei-kaupalliset tarkoitukset);
- (b) the right to make stops in its territory for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transport (non-traffic purposes);
- c) kun tarjotaan sovittua lentoliikennepalvelua määrättyllä reitillä, oikeus laskeutua toisen osapuolen alueelle matkustajien, rahdin tai postin ottamiseksi tai jättämiseksi joko erikseen tai yhdessä; sekä
- (c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and/or mail, separately or in combination; and
- d) muut tässä sopimuksessa vahvistetut oikeudet.
- (d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Tämän sopimuksen määräykset eivät missään tapauksessa oikeuta
2. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the air carriers of:
- a) Moldovan tasavallan lentoliikenteen harjoittajia ottamaan jonkin jäsenvaltion alueella matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja/tai postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan johonkin toiseen kohteeseen kyseisen jäsenvaltion alueella;
- (a) The Republic of Moldova the right to take on board, in the territory of any Member State, passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Member State;
- b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajia ottamaan Moldovan tasavallan alueella matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja/tai postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan johonkin toiseen kohteeseen Moldovan tasavallan alueella.
- (b) the European Union the right to take on board, in the territory of the Republic of Moldova, passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of the Republic of Moldova.

### 3 artikla

#### *Lupien myöntäminen*

Saatuaan toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupaa koskevan hakemuksen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten on myönnettävä asiaankuuluva lupa mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä edellyttäen, että

- a) Moldovan tasavallan lentoliikenteen harjoittajien osalta:
- lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Moldovan tasavallassa ja sillä on Moldovan tasavallan sovellettavan lainsäädännön mukainen voimassa oleva liikennelupa, ja
  - lentoliikenteen harjoittaja on Moldovan tasavallan jatkuvan ja tehokkaan viranomais-

### Article 3

#### *Authorisation*

On receipt of applications for operating authorisation from an air carrier of one Party the competent authorities of the other Party shall grant appropriate authorisations with minimum procedural delay, provided that:

- (a) for an air carrier of the Republic of Moldova:
- the air carrier has its principal place of business in the Republic of Moldova and holds a valid operating licence in accordance with the applicable law of the Republic of Moldova; and
  - effective regulatory control of the air carrier

valvonnan alainen, sekä  
- ellei tämän sopimuksen 6 artiklassa (Investoinnit) toisin määrätä, lentoliikenteen harjoittaja on Moldovan tasavallan ja/tai sen kansalaisten omistuksessa, joko suoraan tai enemmistöomistuksen kautta, ja näiden tosiasiallisessa määräysvallassa;

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta:  
- lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Euroopan unionin jäsenvaltion alueella EU:n perussopimusten mukaisesti, ja sillä on voimassa oleva liikennelupa, ja  
- lentoliikenteen harjoittaja on lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja asianomainen toimivaltainen viranomainen on selkeästi määriteltä, sekä  
- ellei tämän sopimuksen 6 artiklassa (Investoinnit) toisin määrätä, lentoliikenteen harjoittaja on jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten tai muiden tämän sopimuksen liitteessä IV lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa, joko suoraan tai enemmistöomistuksen kautta, ja näiden tosiasiallisessa määräysvallassa;

c) lentoliikenteen harjoittaja täyttää niihin lakeihin ja määräyksiin perustuvat ehdot, joita toimivaltainen viranomainen normaalisti soveltaa; ja

d) tämän sopimuksen 14 artiklan (Lentoturvallisuus) ja 15 artiklan (Ilmailun turvaaminen) määräykset täytetään ja niitä sovelletaan.

#### 4 artikla

*Lentoyhtiöiden vaatimustenmukaisuutta, omistusta ja määräysvaltaa koskevien viranomaisselvitysten vastavuoroinen tunnustaminen*

Saatuaan jonkin osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta lupahakemuksen toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten on tunnustettava ensin mainitun osapuolen toimivaltaisten viranomaisten kyseisestä lentoliikenteen harjoittajasta tekemät vaatimustenmukaisuutta ja/tai kansalaisuutta koskevat selvi-

is exercised and maintained by the Republic of Moldova; and  
- unless otherwise determined under Article 6 (Investment) of this Agreement, the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and effectively controlled by the Republic of Moldova and/or its nationals.

(b) for an air carrier of the European Union:  
- the air carrier has its principal place of business in the territory of a Member State under the EU Treaties, and holds a valid operating licence; and  
- effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant Competent Authority is clearly identified; and  
- unless otherwise determined under Article 6 (Investment) of this Agreement, the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and effectively controlled by Member States and/or by nationals of the Member States, or by other States listed in Annex IV to this Agreement, and/or of the nationals of these other States;

(c) the air carrier meets the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the competent authority; and

(d) the provisions set forth in Article 14 (Aviation Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement are being maintained and administered.

#### Article 4

*Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with regard to Airline Fitness, ownership and control*

Upon receipt of an application for authorisation from an air carrier of one Party, the competent authorities of the other Party shall recognise any fitness and/or citizenship determination made by the competent authorities of the first Party with respect to that air carrier as if such determination had been

tykset aivan kuin tällaiset selvitykset olisivat sen omien toimivaltaisten viranomaisten tekemiä eivätkä ne saa tehdä asiassa muita lisäselvityksiä kuin jäljempänä a ja b alakohdissa määrätään:

a) Jos saatuaan lentoliikenteen harjoittajalta lupahakemuksen tai annettuaan tällaisen luvan vastaanottavan osapuolen toimivaltaisilla viranomaisilla on erityinen syy epäillä, että toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten – myös kaksoiskansalaisuuteen liittyvissä tapauksissa – tekemästä selvityksestä huolimatta tämän sopimuksen 3 artiklassa (Lupien myöntäminen) asianmukaisten lupien myöntämiseksi asetettuja ehtoja ei ole noudatettu, niiden on viipymättä ilmoitettava asiasta toisen osapuolen viranomaisille ja perusteltava epäilynsä. Tällaisessa tapauksessa kumpi tahansa osapuoli voi pyytää neuvotteluja, joihin voi osallistua asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten edustajia, ja/tai pyytää tämän epäilyn kannalta merkityksellisiä lisätietoja. Näihin pyyntöihin on vastattava mahdollisimman nopeasti. Jos asiassa ei löydetä ratkaisua, kumpi tahansa osapuoli voi antaa sen tämän sopimuksen 22 artiklalla (Sekakomitea) perustetun sekakomitean ratkaistavaksi.

b) Tämä artikla ei koske sellaisten selvitysten tunnustamista, jotka liittyvät

- turvallisuustodistuksiin tai -lupiin
- turvajärjestelyihin tai
- vakuutusturvaan.

5 artikla

*Lupien epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen*

1. Kummankin osapuolen toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus evätä tai peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat tai rajoittaa niitä taikka muulla tavoin rajoittaa sen toimintaa, jos

a) Moldovan tasavallan lentoliikenteen harjoittajien osalta:

- lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka

made by its own competent authorities, and not inquire further into such matters, except as provided for in points (a) and (b) below:

(a) If, after receipt of an application for authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the competent authorities of the receiving Party have a specific reason for concern that, despite the determination made by the competent authorities of the other Party including where issues of dual citizenship were involved, the conditions prescribed in Article 3 (Authorisation) of this Agreement for the grant of appropriate authorisations or permissions have not been met, then they are to promptly advise those authorities, giving substantive reasons for their concern. In that event, either Party may seek consultations, which may include representatives of the relevant competent authorities, and/or additional information relevant to this concern, and such requests are to be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Party may bring the matter to the Joint Committee set up under Article 22 (Joint Committee) of this Agreement.

(b) This Article does not cover recognition of determinations in relation to:

- Safety certificates or licences;
- Security arrangements; or
- Insurance coverage.

Article 5

*Refusal, Revocation, Suspension, Limitation of Authorisation*

1. The competent authorities of either Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or otherwise suspend or limit the operations of an air carrier of another Party where:

(a) for an air carrier of the Republic of Moldova:

- the air carrier does not have its principal



ei ole Moldovan tasavallassa tai sillä ei ole Moldovan tasavallan sovellettavan lainsäädännön mukaista voimassa olevaa liikennelupaa, tai  
- lentoliikenteen harjoittaja ei ole Moldovan tasavallan jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen, tai  
- ellei tämän sopimuksen 6 artiklassa (Investoinnit) toisin määrätä, lentoliikenteen harjoittaja ei ole Moldovan tasavallan ja/tai sen kansalaisten omistuksessa, joko suoraan tai enemmistöomistuksen kautta, tai näiden tosiasiallisessa määräysvallassa.

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta:  
- lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ei ole jäsenvaltion alueella EU:n perussopimusten mukaisesti, tai sillä ei ole voimassa olevaa liikennelupaa, tai  
- lentoliikenteen harjoittaja ei ole lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen tai toimivaltaista viranomaista ei ole selkeästi määritelty, tai  
- ellei tämän sopimuksen 6 artiklassa (Investoinnit) toisin määrätä, lentoliikenteen harjoittaja ei ole jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten tai muiden tämän sopimuksen liitteessä IV lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa, joko suoraan tai enemmistöomistuksen kautta, tai näiden tosiasiallisessa määräysvallassa;

c) lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut tämän sopimuksen 7 artiklassa (Lakien ja määräysten noudattaminen) tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä; tai

d) tämän sopimuksen 14 artiklan (Lentoturvallisuus) ja 15 artiklan (Ilmailun turvaaminen) määräyksiä ei ole täytetty tai niitä ei sovelleta; tai

e) jompikumpi osapuoli on tehnyt tämän sopimuksen 8 artiklan (Kilpailuympäristö) mukaisen selvityksen, jonka mukaan kilpailuympäristöä koskevia ehtoja ei ole täytetty.

2. Elleivät välittömät toimet ole tarpeen tämän artiklan 1 kohdan c tai d alakohdan mää-

place of business in the Republic of Moldova or does not have a valid operating licence in accordance with the applicable law of the Republic of Moldova; or  
- effective regulatory control of the air carrier is not exercised or maintained by the Republic of Moldova; or  
- unless otherwise determined under Article 6 (Investment) of this Agreement, the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or effectively controlled, by the Republic of Moldova and/or nationals of the Republic of Moldova.

(b) for an air carrier of the European Union:  
- the air carrier does not have its principal place of business in the territory of a Member State under the EU Treaties, or does not have a valid operating licence; or  
- effective regulatory control of the air carrier is not exercised or maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate or the competent authority is not clearly identified; or  
- unless otherwise determined under Article 6 (Investment) of this Agreement, the air carrier is not owned, directly or through majority, or effectively controlled, by Member States and/or nationals of Member States, or by the other States listed in Annex IV to this Agreement, and/or nationals of these other States;

(c) the air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 (Compliance with Laws and Regulations) of this Agreement; or

(d) the provisions set forth in Article 14 (Aviation Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement are not being maintained or administered; or

(e) a Party has made the determination in accordance with Article 8 (Competitive Environment) of this Agreement that the conditions for a competitive environment are not being fulfilled.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with points

räysten rikkomisen lopettamiseksi, tällä artiklalla myönnettyjä oikeuksia voidaan käyttää vasta, kun toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten kanssa on neuvoteltu.

3. Kumpikaan osapuoli ei saa käyttää tällä artiklalla vahvistettuja oikeuksiaan evätäkseen, peruuttaakseen kokonaan tai tilapäisesti taikka rajoittaakseen jommankumman osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintilupia tai muita lupia sillä perusteella, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on yhden tai useamman ECAA-sopimuksen osapuolen tai sen kansalaisten omistuksessa ja/tai tosiasiallisessa määräysvallassa, sillä edellytyksellä, että tällaiset ECAA-sopimuksen osapuolet tarjoavat vastavuoroisen kohtelun ja soveltavat ECAA-sopimuksen ehtoja ja edellytyksiä.

6 artikla

*Investoinnit*

1. Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen 3 artiklassa (Lupien myöntäminen) ja 5 artiklassa (Lupien epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen) määrätään, jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten enemmistöomistus tai tosiasiallinen määräysvalta Moldovan tasavallan lentoliikenteen harjoittajassa on sallittua.

2. Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen 3 artiklassa (Lupien myöntäminen) ja 5 artiklassa (Lupien epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen) määrätään, Moldovan tasavallan ja/tai sen kansalaisten enemmistöomistus tai tosiasiallinen määräysvalta Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajassa on sallittua tällä sopimuksella perustetun sekakomitean tämän sopimuksen 22 artiklan (Sekakomitea) 2 kohdan mukaisesti ennalta tekemällä päätöksellä. Päätöksessä on eriteltävä edellytykset, jotka liittyvät sovittujen lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen tämän sopimuksen mukaisesti, sekä edellytykset, jotka liittyvät kolmansien maiden ja osapuolten välisiin lentoliikennepalveluihin. Tällaisiin päätöksiin ei sovelleta tämän sopimuksen 22 artiklan (Sekakomitea) 8 kohdan määräyksiä.

(c) or (d) of paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the competent authorities of the other Party.

3. Neither Party shall use its rights established by this Article to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions of any air carriers of a Party on the grounds that majority ownership and/or effective control of that air carrier is vested in one or more Parties to the ECAA Agreement or their nationals, provided that such Party or Parties to the ECAA Agreement offer reciprocal treatment and provided that such Party or Parties apply the terms and conditions of the ECAA Agreement.

Article 6

*Investment*

1. Notwithstanding Articles 3 (Authorisation) and 5 (Refusal, Revocation, Suspension, Limitation of Authorisation) of this Agreement, the majority ownership or the effective control of an air carrier of the Republic of Moldova by Member States and/or their nationals shall be permitted.

2. Notwithstanding Articles 3 (Authorisation) and 5 (Refusal, Revocation, Suspension, Limitation of Authorisation) of this Agreement, the majority ownership or the effective control of an air carrier of the European Union by the Republic of Moldova and/or its nationals, shall be permitted by virtue of a prior decision of the Joint Committee established by this Agreement in accordance with Article 22 (2) (Joint Committee) of this Agreement. This decision shall specify the conditions associated with the operation of the agreed services under this Agreement and with the services between third countries and the Parties. The provisions of Article 22 (8) (Joint Committee) of this Agreement shall not apply to this type of decision.

7 artikla

*Lakien ja määräysten noudattaminen*

1. Kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alukset saapuvat toisen osapuolen alueelle, ovat siellä tai poistuvat sieltä, niiden on noudatettava niitä toisen osapuolen alueella voimassa olevia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat lentoliikenteessä olevien ilma-alusten saapumista toisen osapuolen alueelle tai lähtöä sieltä sekä liikennöimistä ja lentämistä sen alueella.

2. Kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusten matkustajat, miehistö tai rahti saapuu toisen osapuolen alueelle, ovat siellä tai poistuvat sieltä, niiden osalta on, joko niiden omasta toimesta tai toisen toimiessa niiden puolesta, noudatettava niitä toisen osapuolen alueella voimassa olevia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, miehistön tai rahdin saapumista toisen osapuolen alueelle tai lähtöä sieltä (mukaan luettuina maahantuloa, selvitystä, maahanmuuttoa, passeja, tulleja ja karanteenia koskevat määräykset tai postin osalta postisäännöt).

8 artikla

*Kilpailuympäristö*

1. Osapuolet tunnustavat yhteiseksi tavoitteekseen tarjota terveen kilpailuympäristön lentoliikenteen harjoittamiselle. Osapuolet toteavat, että lentoliikenteen harjoittajat harjoittavat tervettä kilpailua todennäköisimmin silloin, kun ne toimivat täysin kaupallisesti eivätkä saa valtion tukea.

2. Kaikki kansalaisuuteen perustuva syrjintä on kielletty tämän sopimuksen soveltamisalalla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sopimuksessa olevien erityismääräysten soveltamista.

3. Valtiontuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla tiettyjä yrityksiä tai tiettyjä ilmailutuotteita tai -palveluita, on soveltumatonta tämän sopimuksen asianmu-

Article 7

*Compliance with laws and regulations*

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in air transport, or to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's air carriers.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's air carriers.

Article 8

*Competitive environment*

1. The Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment for the operation of air services. The Parties recognise that fair competitive practices by air carriers are most likely to occur where these air carriers operate on a fully commercial basis and are not subsidised.

2. Within the scope of this Agreement, and without prejudice to any special provisions contained therein, any discrimination on grounds of nationality shall be prohibited.

3. State aid which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or certain aviation products or services is incompatible with the proper func-

kaisen toiminnan kannalta, jos se on omiaan vaikuttamaan osapuolten väliseen kauppaan ilmailualalla.

4. Tämän artiklan vastaisia käytäntöjä arvioidaan Euroopan unionissa sovellettavien kilpailusääntöjen, erityisesti Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan, soveltamisesta johtuvien arviointiperusteiden sekä Euroopan unionin toimielinten käyttöön ottamien tulkintavälineiden perusteella.

5. Jos osapuoli katsoo toisen osapuolen alueella vallitsevan, erityisesti tuista johtuen, olosuhteita, jotka voivat haitata sen lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisia ja tasapuolisia kilpailumahdollisuuksia, se voi toimittaa huomionsa toiselle osapuolelle. Lisäksi se voi pyytää sekakomiteaa kokoontumaan tämän sopimuksen 22 artiklan (Sekakomitea) mukaisesti. Nämä neuvottelut on järjestettävä 30 päivän kuluessa pyynnön tekemisestä. Ellei tyydyttävään sopimukseen päästä 30 päivän kuluessa neuvottelujen aloittamisesta, neuvotteluja pyytäneellä osapuolella on oikeus ryhtyä toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille lupia tai peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, rajoittaakseen niiden soveltamista tai asettaakseen niille aiheellisia ehtoja tämän sopimuksen 5 artiklan (Lupien epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen) mukaisesti.

6. Tämän artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen toimien on oltava asianmukaisia ja oikeasuhteisia ja ne on rajoitettava kestoaltaan ja soveltamisalaltaan välttämättömiin. Toimet on kohdistettava ainoastaan tässä artiklassa tarkoitetuista tuista tai olosuhteista hyötyviin lentoliikenteen harjoittajiin ja niiden toteuttaminen ei saa rajoittaa kummankaan osapuolen oikeutta ryhtyä tämän sopimuksen 24 artiklan (Suojatoimenpiteet) mukaisiin toimiin.

7. Kumpikin osapuoli voi toisen osapuolen tekemän ilmoituksen jälkeen aloittaa keskustelut tähän artiklaan liittyvistä asioista toisen osapuolen alueella olevien vastuullisten julkisten tahojen kanssa, mukaan luettuina val-

tioning of this Agreement, insofar as it may affect trade between the Parties in the aviation sector.

4. Any practices contrary to this Article shall be assessed on the basis of criteria arising from the application of the competition rules applicable in the European Union, in particular from Article 107 of the Treaty on the Functioning of the European Union and interpretative instruments adopted by the European Union institutions.

5. If one Party finds that conditions exist in the territory of the other Party, in particular due to a subsidy, which would adversely affect the fair and equal opportunity of its air carriers to compete, it may submit observations to the other Party. Furthermore, it may request a meeting of the Joint Committee, as provided for in Article 22 (Joint Committee) of this Agreement. From the receipt of such a request consultations shall start within 30 days. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 days from the start of consultations shall constitute grounds for the Party that requested the consultations to take action to refuse, withhold, revoke, suspend or impose appropriate conditions on the authorisations of the air carrier(s) concerned, consistent with Article 5 (Refusal, Revocation, Suspension or Limitation of Authorisation) of this Agreement.

6. The actions, referred to in paragraph 5 of this Article, shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary. They shall be exclusively directed towards the air carrier or air carriers benefiting from a subsidy or the conditions referred to in this Article, and shall be without prejudice to the right of either Party to take action under Article 24 (Safeguard measures) of this Agreement.

7. Each Party, upon notification to the other Party, may approach responsible government entities in the territory of the other Party including entities at the state, provincial or local level to discuss matters relating to this

tion tai alue- tai paikallishallinnon viranomaiset.

8. Tämän artiklan määräykset eivät rajoita osapuolten niitä lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat julkisen palvelun velvoitteita osapuolten alueilla.

9 artikla

*Kaupalliset mahdollisuudet*

Liiketoiminta

1. Osapuolet ovat yhtä mieltä siitä, että kaupallisten toimijoiden liiketoiminnan esteet haittaisivat tämän sopimuksen myötä toteutuvien hyötyjen saavuttamista. Sen vuoksi osapuolet sopivat aloittavansa tehokkaan ja vastavuoroisen toiminnan kummankin osapuolen kaupallisen toiminnan harjoittajien liiketoimintaa haittaavien esteiden poistamiseksi, jos tällaiset esteet voivat haitata kaupallista toimintaa, vääristää kilpailua tai estää tasapuolisten toimintaedellytysten kehittämistä.

2. Jäljempänä tämän sopimuksen 22 artiklalla (Sekakomitea) perustettu sekakomitea laatii liiketoimintaa ja kaupallisia mahdollisuuksia koskevan yhteistyömenettelyn, seuraa kaupallisen toiminnan harjoittajien liiketoiminnan esteiden tehokkaan käsittelyn edistymistä sekä tarkastelee säännöllisesti kehityssuuntia, myös lakien ja määräysten muuttamisen osalta. Osapuoli voi pyytää 22 artiklan (Sekakomitea) mukaisesti sekakomiteaa kokoontumaan tämän artiklan soveltamiseen liittyvien mahdollisten kysymysten ratkaisemiseksi.

Lentoliikenteen harjoittajien edustajat

3. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus perustaa toimistoja toisen osapuolen alueelle lentoliikenteensä ja siihen liittyvien toimintojensa edistämistä ja myyntiä varten, mukaan lukien oikeus myydä ja kirjoittaa sekä omia lippujaan ja/tai lentorahtikirjojaan että toisen osapuolen lippuja ja/tai lentorahtikirjoja.

Article.

8. The provisions of this Article shall apply without prejudice to the Parties' laws and regulations regarding public service obligations in the territories of the Parties.

Article 9

*Commercial opportunities*

Doing business

1. The Parties agree that obstacles to doing business of commercial operators would hamper the benefits to be achieved by this Agreement. The Parties therefore agree to engage in an effective and reciprocal process of removal of obstacles to doing business of commercial operators of both Parties where such obstacles may hamper commercial operations, create distortions to competition or hamper the development of a level playing field.

2. The Joint Committee set up in accordance with Article 22 (Joint Committee) of this Agreement shall develop a process of cooperation in relation to doing business and commercial opportunities; shall monitor progress in effectively addressing obstacles to doing business of commercial operators and shall regularly review developments, including, if necessary, towards legislative and regulatory changes. In accordance with Article 22 (Joint Committee) of this Agreement a Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss any question related to the application of this article.

Air Carrier Representatives

3. The air carriers of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transport and related activities, including the right to sell and to issue any ticket and/or airwaybill, both its own tickets and/or airwaybills of any other carrier.

4. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on toisen osapuolen maahantulo-, oleskelu- ja työlupiin liittyvien lakien ja määräysten mukaisesti oikeus kuljettaa toisen osapuolen alueelle ja ylläpitää siellä omaa lentoliikenteen harjoittamisen tukemiseen vaadittavaa johto-, myynti-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaansa. Lentoliikenteen harjoittajat saavat vaihtoehtoisesti huolehtia tällaisista henkilöstövaatimuksista käyttämällä toisen osapuolen alueella toimivan jonkin muun sellaisen organisaation, yrityksen tai lentoliikenteen harjoittajan palveluja, jolla on lupa suorittaa tällaisia palveluja kyseisen osapuolen alueella. Kumpikin osapuoli helpottaa ja nopeuttaa tarvittaessa työlupien myöntämistä asiaa koskevien voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti tässä kohdassa tarkoitettujen toimistojen henkilöstölle, enintään yhdeksänkymmentä (90) päivää kestäviä eräitä tilapäisiä tehtäviä suorittava henkilöstö mukaan luettuna.

#### Maahuolinta

5. a) Rajoittamatta jäljempänä olevan b alakohdan soveltamista, kullakin lentoliikenteen harjoittajalla on toisen osapuolen alueella maahuolinnan osalta:

i) oikeus hoitaa itse oma maahuolintansa ("omahuolinta") tai vaihtoehtoisesti

ii) oikeus valita palveluntarjoaja sellaisten kilpailevien maapalvelua kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavien yritysten joukosta, joilla on pääsy markkinoille kummankin osapuolen lakien ja määräysten mukaisesti, ja jos tällaisia palveluntarjoajia on markkinoilla.

b) Matkatavaran käsittely, asematasopalvelut, polttoaineen ja öljyn toimitus sekä tietyt rahdin ja postin fyysiset käsittelytoimet terminaalien ja ilma-aluksen välillä kuuluvat maahuolintapalvelujen luokkiin, joiden osalta edellä olevan a alakohdan i ja ii alakohtien mukaisia oikeuksia voivat rajoittaa toisen osapuolen alueella sovellettavien lakien ja määräysten mukaiset rajoitukset. Jos tällaiset

4. The air carriers of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transport. These staff requirements may, at the option of the air carriers, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organisation, company or air carrier operating in the territory of the other Party, authorised to perform such services in the territory of that Party. Both Parties shall facilitate and expedite the granting of employment authorisations, where required, for personnel employed in the offices according to this paragraph, including those performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days, subject to the relevant laws and regulations in force.

#### Ground Handling

5. (a) Without prejudice to point (b) below, each air carrier shall have in relation to groundhandling in the territory of the other Party:

(i) the right to perform its own groundhandling ("self-handling") or, at its option

(ii) the right to select among competing suppliers that provide groundhandling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Party, and where such suppliers are present in the market.

b) For the following categories of groundhandling services, i.e. baggage handling, ramp handling, fuel and oil handling, freight and mail handling as regards the physical handling of freight and mail between the air terminal and the aircraft, the rights under point (a) (i) and (ii) may be subject to constraints according to the laws and regulations applicable in the territory of the other Party.

rajoitukset estävät omahuolinnan ja jos maahuolintapalveluja tarjoavien yritysten välillä ei ole tehokasta kilpailua, on maahuolintapalvelujen oltava samoilla ja syrjimättömillä perusteilla kaikkien lentoliikenteen harjoittajien saatavilla.

#### Kolmansien osapuolten maahuolinta

6. Jokaisella maahuolintayrityksellä on, riippumatta siitä ovatko ne lentoliikenteen harjoittajia tai muita yrityksiä, oltava toisen osapuolen alueella suoritettavan maahuolinnan osalta oikeus tarjota maahuolintapalveluja samalla lentoasemalla toimiville lentoyhtiöille, jos niille on myönnetty lupa ja ne ovat sovellettavien lakien ja määräysten mukaisia.

#### Myynti, paikalliset kulut ja varojen siirto

7. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittaja saa myydä lentokuljetuksia ja niihin liittyviä palveluja toisen osapuolen alueella suoraan ja/tai lentoliikenteen harjoittajan harkinnan mukaan nimeämiensä myyntiedustajien, muiden asiamiesten tai internetin välityksellä. Kaikilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus myydä tällaisia lentokuljetuksia ja kaikilla henkilöillä on oikeus ostaa niitä alueen valuutalla tai muiden maiden vapaasti vaihdettavilla valuutoilla paikallisten valuuttasäännösten mukaisesti.

8. Kaikilla lentoyhtiöillä on oikeus vaihtaa vapaasti vaihdettavaksi valuutaksi ja vaadittaessa lähettää toisen sopimuspuolen alueelta kotimaahansa, ja ellei se ole sovellettavien lakien ja asetusten vastaista, myös haluaansa maahan tai maihin, paikallisia tuloja. Valuutan vaihto ja lähettäminen on luvallista ilman rajoituksia tai lähetysveroa käyttäen sitä vaihtokurssia, jota sovelletaan juokseviin rahasiirtoihin ja -lähetyksiin sinä päivänä, jona lentoliikenteen harjoittaja tekee ensimmäisen lähettämistä koskevan hakemuksensa.

9. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus maksaa paikalliset kulunsa, mukaan luettuna polttoaineostot, toisen osapuolen alueella paikallisessa valuutas-

Where such constraints preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide groundhandling services, all such services shall be available on both an equal and non-discriminatory basis to all air carriers.

#### Ground Handling for Third Parties

6. Each groundhandling company, whether an air carrier or not, shall have in relation to groundhandling in the territory of the other Party the right to provide groundhandling services for airlines operating at the same airport, where authorised and consistent with applicable laws and regulations.

#### Sales, Local Expenses, and Transfer of Funds

7. Any air carrier of each Party may engage in the sale of air transportation and related services in the territory of the other Party directly and/or, at the air carrier's discretion, through its sales agents, other intermediaries appointed by the air carrier, through another air carrier or through the internet. Each air carrier shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies in accordance with the local currency legislation.

8. Each air carrier shall have the right to convert into freely convertible currencies and remit from the territory of the other Party to its home territory and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, to the country or countries of its choice, on demand, local revenues. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

9. The air carriers of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion,

sa. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat niin halutessaan maksaa tällaiset kustannukset toisen osapuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa paikallisten valuuttasäännösten mukaisesti.

the air carriers of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies in accordance with local currency legislation.

#### Yhteistyöjärjestelyt

#### Cooperative Arrangements

10. Tässä sopimuksessa tarkoitettuja palveluja liikennöidessään tai tarjotessaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia koskeviin sopimuksiin tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin,

10. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space agreements or code-sharing arrangements, with:

a) osapuolten lentoliikenteen harjoittajien kanssa; ja

(a) any air carrier or carriers of the Parties; and

b) kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajien kanssa; ja

(b) any air carrier or carriers of a third country; and

c) pintakuljetuksia (maa- ja vesikuljetukset) tarjoavien yritysten kanssa; edellyttäen, että:

(c) any surface (land or maritime) transport provider; provided that:

i) lennon suorittavalla lentoliikenteen harjoittajalla on asianmukaiset liikenneoikeudet,

(i) the operating carrier holds the appropriate traffic rights,

ii) markkinoivilla lentoliikenteen harjoittajilla on tarvittavat asianmukaiset reittioikeudet, ja

(ii) the marketing carriers hold the appropriate underlying route authority, and

iii) järjestelyt täyttävät tällaisiin järjestelyihin tavanomaisesti sovellettavat turvallisuutta ja kilpailua koskevat vaatimukset. Myytäessä yhteisillä reittitunnuksilla liikennöitäviä matkustajakuljetuksia ostajalle on myyntitilanteessa tai viimeistään ennen koneeseen nousua ilmoitettava, mitkä yhtiöt liikennöivät kutakin matkan osuutta.

(iii) the arrangements meet the requirements relating to safety and competition normally applied to such arrangements. In respect of passenger transport sold involving code-shares, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case before boarding, which transport providers will operate each sector of the service.

11. a) Kun on kyse matkustajaliikenteestä, pintakuljetusta tarjoaviin yrityksiin ei sovelleta lentoliikennettä sääteleviä lakeja ja määräyksiä pelkästään sillä perusteella, että lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa tätä pintakuljetusta omalla nimellään. Pintakuljetusten tarjoajien harkinnassa on päättää, osallistuvatko ne yhteisiin markkinajärjestelyihin. Päättäessään tietystä järjestelystä pintakuljetuksia tarjoavat yritykset voivat ottaa huomioon muun

11. (a) In relation to the transport of passengers, surface transport providers shall not be subject to laws and regulations governing air transport on the sole basis that such surface transport is held out by an air carrier under its own name. Surface transport providers have the discretion to decide whether to enter into cooperative arrangements. In deciding on any particular arrangement, surface transport providers may consider, among other things,



muassa kuluttajien edut, tekniset ja taloudelliset rajoitukset sekä rajoitukset, jotka liittyvät tilaan ja kapasiteettiin.

b) Lisäksi sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään, molempien osapuolten lentoliikenteen harjoittajien ja välillisten rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää ilmakuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa kohteeseen tai mistä tahansa kohteista Moldovan tasavallan ja Euroopan unionin alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan luettuina kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja tarvittaessa oikeus kuljettaa tullaamatonta rahtia voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pintavai lentokuljetuksena. Lentoliikenteen harjoittajat voivat päättää suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan luettuina muiden lentoliikenteen harjoittajien tai välillisiä lensorahtikuljetuksia tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaisia yhdistettyjä rahtikuljetuksia voidaan tarjota yhteen sekä ilma- että pintakuljetuksen käsittävään hintaan edellyttäen, että rahdinantajia ei johdeta harhaan tällaisen kuljetuksen suhteen.

#### Vuokraus

12. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota sovittuja lentoliikennepalveluja käyttäen miltä tahansa lentoliikenteen harjoittajalta, myös kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajalta, vuokratua ilma-alusta ja miehistöä, sillä edellytyksellä, että kaikki tällaisiin järjestelyihin osallistuvat noudattavat niiden lakien ja määräysten mukaisia vaatimuksia, joita osapuolet tavanomaisesti soveltavat tällaisiin järjestelyihin.

a) Kumpikaan osapuoli ei vaadi, että kalustoon vuokraavilla lentoliikenteen harjoittajilla on tämän sopimuksen mukaiset liikenneoikeudet.

consumer interests and technical, economic, space, and capacity constraints.

(b) Moreover, and notwithstanding any other provision of this Agreement, air carriers and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with air transport any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Republic of Moldova and the European Union, or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Air carriers may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

#### Leasing

12. The air carriers of each Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft and crew leased from any air carrier, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements.

(a) Neither Party shall require the air carriers leasing out their equipment to hold traffic rights under this agreement.

b) Tilanteet, joissa Moldovan tasavallan lentoliikenteen harjoittaja vuokraa kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusta miehistöineen (ns. wet-leasing) tai joissa Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittaja vuokraa muun kuin liitteessä IV mainitun kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusta miehistöineen harjoittaakseen tämän sopimuksen mukaisia oikeuksiaan, on pidettävä poikkeusratkaisuina tai niillä on vastattava vain tilapäistarpeisiin. Tällaiseen ratkaisuun on saatava ennalta hyväksyntä kalustoa vuokralle ottavan lentoliikenteen harjoittajan toimiluvan myöntäneeltä viranomaiselta ja toisen osapuolen toimivaltaiselta viranomaiselta.

#### Luvakkeet ja tuotemerkit

13. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus tehdä kummankin osapuolen tai kolmansien maiden yhtiöiden, myös lentoyhtiöiden, kanssa luvake- ja tuotemerkkijärjestelyjä sillä edellytyksellä, että lentoliikenteen harjoittajilla on asianmukaiset luvat ja että järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaiset, joita osapuolet tavanomaisesti soveltavat tällaisiin järjestelyihin; tämä koskee erityisesti määräyksiä, joissa edellytetään lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan julkistamista.

#### 10 artikla

##### *Tullit ja verot*

1. Saapuessaan kansainvälisessä liikenteessä osapuolen alueelle toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset, niiden vakiovarusteet, poltto- ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet, maalaitteet, varaosat (mukaan lukien moottorit), ilma-alusten varastot (mukaan lukien mutta eivät ainoastaan elintarvikkeet, juomat ja alkoholi, tupakka ja muut tuotteet, jotka on tarkoitettu myytäväiksi matkustajille tai heidän kulutettavakseen lennon aikana rajoitettuna määrinä) sekä muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu tai joita käytetään yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivän ilma-aluksen toimintaa tai huoltoa varten, ovat vastavuoroisuuden perusteella ja kyseisen osapuolen sovellettavan

(b) The leasing with crew (wet-leasing) by an air carrier of the Republic of Moldova of an aircraft of an air carrier of a third country, or, by an air carrier of the European Union, of an aircraft of an air carrier of a third country other than those mentioned in Annex IV to this Agreement, in order to exploit the rights envisaged in this Agreement, shall remain exceptional or meet temporary needs. It shall be submitted for prior approval of the licensing authority of the leasing air carrier and to the competent authority of the other Party.

#### Franchising/Branding

13. The air carriers of each Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including air carriers, of either Party or third countries, provided that the air carriers hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations applied by the Parties to such arrangements, particularly those requiring the disclosure of the identity of the air carrier operating the service.

#### Article 10

##### *Customs duties and taxation*

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the air carriers of the other Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, under its relevant applicable legislation, from all import restrictions, property taxes and

lainsäädännön mukaisesti vapaat kaikista tuontirajoituksista, omaisuusveroista, tulleista, valmisteveroista ja muista sen kaltaisista korvauksista ja maksuista, joita a) Euroopan unioni tai kansalliset tai paikalliset viranomaiset asettavat ja b) jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin, edellyttäen, että nämä varusteet ja varastot pysyvät ilma-aluksessa.

2. Vastavuoroisuuden perusteella ja kyseisen osapuolen sovellettavan lainsäädännön mukaisesti tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat vapautettuja myös seuraavat:

a) ilma-alukseen kohtuullisissa rajoissa otetut osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut ilma-aluksen varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella;

b) osapuolen alueelle tuodut maalaitteet ja varaosat (mukaan lukien moottorit), jotka on tarkoitettu toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä käytettävän ilma-aluksen huoltoa tai korjausta varten;

c) osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut poltto- ja voiteluaineet ja tekniset kulutus- ja tarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa silloinkin, kun näitä tarvikkeita käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella;

d) osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut, osapuolten tullilainsäädännön mukaiset painotuotteet, joita on otettu ilma-alukseen tarkoituksenaan käyttää niitä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään len-

capital levies, customs duties, excise duties, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national or local authorities or the European Union, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, under its relevant applicable legislation, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

(b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an air carrier of the other Party used in international air transport;

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in or on an aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

(d) printed matter, as provided for by the customs legislation of each Party, introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

nettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella; ja

e) lentoasemilla tai rahtiterminaleissa käytettävät turvallisuus- ja turvalaitteet.

3. Mahdollisista päinvastaisista määräyksistä riippumatta tämän sopimuksen määräykset eivät estä osapuolta määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään sellaisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi kahden sen alueella sijaitsevan paikan välillä.

4. Tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettua tarvikkeista ja varastoista voidaan edellyttää, että ne pidetään asiaankuuluvien viranomaisten valvonnassa ja ettei niitä saa siirtää maksamatta asiaankuuluvia tulleja ja veroja.

5. Tässä artiklassa tarkoitettuja vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajat ovat tehneet sopimuksen toisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä toisen osapuolen alueella.

6. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä kumpaakaan osapuolta määräämästä veroja, tulleja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä sen alueella kahden sellaisen kohteen välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua.

7. Osapuolen alueen kautta suorassa kauttakulussa olevat matkatavarat ja rahti vapautetaan veroista, tulleista ja muista samankaltaisista maksuista, jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin.

8. Osapuolen lentoliikenteen harjoittajan käyttämässä ilma-aluksessa olevia vakiovarusteita tai siellä tavallisesti säilytettäviä varusteita tai tarvikkeita saa purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan kyseisen alueen

and

(e) safety and security equipment for use at airports or cargo terminals.

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall prevent a Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory on a non-discriminatory basis for use in an aircraft of an air carrier that operates between two points in its territory.

4. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities and not to be transferred without payment of relevant customs duties and taxes.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where the air carriers of one Party have contracted with another air carrier, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

6. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.

7. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges that are not based on the cost of the service provided.

8. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of an air carrier of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the cus-

tulliviranomaisten luvalla. Tällaisessa tapauksessa nämä varusteet ja tarvikkeet voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kun ne viedään uudelleen maasta tai toimitetaan muulla tavoin pois tullimääräysten mukaisesti.

9. Tämän sopimuksen määräykset eivät vaikuta arvonnäisäveroasioihin lukuun ottamatta tuonnista kannettavaa liikevaihtoveroa. Tämän sopimuksen määräykset eivät vaikuta jonkin jäsenvaltion ja Moldovan tasavallan välillä mahdollisesti voimassa olevien tulojen ja pääoman kaksinkertaisen verotuksen välttämistä koskevien yleissopimusten määräyksiin.

#### 11 artikla

##### *Lentoasemien, laitteiden ja palvelujen käytöstä perittävät maksut*

1. Kumpikin osapuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille lennonvarmistus- ja lennonjohtolaitteiden ja -palvelujen, lentoasemalaitteiden ja -palveluiden, sekä ilmailun turvaamiseen ja muihin vastaaviin toimintoihin tarkoitettujen laitteiden ja palvelujen käytöstä, ovat oikeantasoisia ja kohtuullisia eivätkä perusteettoman syrjiviä, ja jakautuvat tasaisesti käyttäjäryhmien kesken. Näissä maksuissa voidaan ottaa huomioon kaikki kustannukset, joita maksuja periville toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuu tarvittavien lentoasema- ja ilmailun turvalaitteiden ja -palvelujen tarjoamisesta kyseisellä lentoasemalla tai kyseisessä lentoasemajärjestelmässä, mutta niiden määrä ei saa ylittää kyseisiä kustannuksia, sanotun kuitenkin rajoittamatta 16 artiklan (Ilmaliikenteen hallinta) 1 kohdan soveltamista. Tällaisiin maksuihin voi sisältyä kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen. Laitteita ja palveluja, joiden käytöstä peritään maksuja, on tarjottava tehokkaasti ja taloudellisesti. Kaikki tällaiset käyttömaksut toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle on joka tapauksessa asetettava ehdoin, jotka eivät saa olla epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan

tom authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

9. The stipulations of this Agreement shall not affect the field of VAT, with the exception of turnover tax on imports. The provisions of this Agreement shall not affect the provisions of any convention between a Member State and the Republic of Moldova for the avoidance of double taxation on income and on capital that may be in force at the relevant time.

#### Article 11

##### *User Charges for Airports and Aviation Facilities and Services*

1. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Party for the use of air navigation and air traffic control, airport, aviation security and related facilities and services shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. Without prejudice to Article 16(1) (Air traffic management), these charges may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or within that airport's system. These charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, these charges shall be assessed on the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier at the time the charges are assessed.

saatavilla olevat suotuisimmat ehdot silloin, kun maksuja asetetaan.

2. Kumpikin osapuoli vaatii alueellaan toimivia maksuja periviä toimivaltaisia viranomaisia tai elimiä neuvottelemaan laitteita ja palveluja käyttävien lentoliikenteen harjoittajien ja/tai niiden edustajien kanssa ja varmistaa, että maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset ja elimet ja lentoliikenteen harjoittajat tai niiden edustajat vaihtavat keskenään tarvittavia tietoja maksujen kohtuullisuuden määrittämiseksi tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Kumpikin osapuoli varmistaa, että maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet ilmoittavat käyttäjille kaikista käyttäjämaksujen muutosehdotuksista kohtuullisen hyvissä ajoin, jotta ne voivat ottaa käyttäjien mielipiteet huomioon ennen kuin muutoksia tehdään.

3. Jäljempänä olevan 23 artiklan (Riitojen ratkaisu ja välimiesmenettely) mukaisissa riitojenratkaisumenettelyissä kummankaan osapuolen ei katsota rikkovan tämän artiklan määräyksiä, paitsi

a) jos se jättää tutkimatta kohtuullisessa ajassa toisen osapuolen valituksen kohteena olevan maksun tai käytännön; tai

b) jos se jättää tällaisen tutkinnan jälkeen ryhtymättä kaikkiin vallassaan oleviin toimenpiteisiin korjatakseen tämän artiklan määräysten vastaisen maksun tai toimenpiteen.

#### 12 artikla

#### *Hinnoittelu*

1. Osapuolet antavat lentoliikenteen harjoittajien määrittellä hintansa vapaasti ja vapaan ja oikeudenmukaisen kilpailun edellytyksillä.

2. Osapuolet eivät edellytä hintojen ilmoittamista.

3. Toimivaltaiset viranomaiset voivat olla yhteydessä toisiinsa keskustellakseen esimerkiksi, mutta ei yksinomaan, perusteettomilta,

2. Each Party shall require consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers and/or their representative bodies using the services and facilities, and shall ensure that the competent charging authorities or bodies and the air carriers or their representative bodies exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall ensure that the competent charging authorities or bodies provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable those authorities to consider the views expressed by the users before changes are made.

3. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 23 (Dispute Resolution and Arbitration) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:

(a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or

(b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

#### Article 12

#### *Pricing*

1. The Parties shall permit prices to be freely established by the air carriers on the basis of free and fair competition.

2. The Parties shall not require prices to be filed or notified.

3. Discussions between competent authorities may be held on matters such as, but not lim-

kohtuuttomilta, syrjiviltä tai tuetuilta vaikuttavista hinnoista.

13 artikla

*Tilastot*

1. Kumpikin osapuoli toimittaa toiselle osapuolelle kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti vaaditut tilastot sekä pyynnöstä muita saatavilla olevia tilastotietoja, joita voidaan kohtuudella tarvita lentoliikenteen harjoittamisen arviointiin.

2. Osapuolet tekevät tämän sopimuksen 22 artiklan (Sekakomitea) mukaisessa sekakomiteassa yhteistyötä, jolla helpotetaan niiden välistä tilastotietojen vaihtoa tämän sopimuksen mukaisten lentoliikennepalvelujen kehityksen seuraamiseksi.

II OSASTO

**SÄÄNTELY-YHTEISTYÖ**

14 artikla

*Lentoturvallisuus*

1. Jollei tämän sopimuksen liitteessä II vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet noudattavat liitteessä III olevassa C osassa esitettyä lentoturvallisuuslainsäädäntöä jäljempänä esitetyin ehdoin.

2. Osapuolet tekevät yhteistyötä varmistaakseen, että Moldovan tasavalta panee täytäntöön tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun lainsäädännön. Tätä varten Moldovan tasavalta osallistuu tarkkailijana Euroopan lentoturvallisuusviraston työhön tämän sopimuksen voimaantulopäivästä alkaen.

a) Moldovan tasavallan vähittäistä siirtymistä tämän sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa tarkoitetun lainsäädännön täysimittaiseen soveltamiseen seurataan tekemällä arvioita. Arviot tekee Euroopan unioni yhteis-

ited to prices which may be unjust, unreasonable, discriminatory or subsidised.

Article 13

*Statistics*

1. Each Party shall provide to the other Party statistics that are required by domestic laws and regulations, and, upon request, other available statistical information as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the air services.

2. The Parties shall cooperate in the framework of the Joint Committee under Article 22 (Joint Committee) of this Agreement to facilitate the exchange of statistical information between them for the purpose of monitoring the development of air services under this Agreement.

TITLE II

**REGULATORY COOPERATION**

Article 14

*Aviation safety*

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the aviation safety legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement, under the conditions set out hereafter.

2. The Parties shall cooperate to ensure the implementation by the Republic of Moldova of the legislation referred to in paragraph 1 of this Article. To this purpose, the Republic of Moldova shall be involved in the work of the European Aviation Safety Agency as an observer from the date of entry into force of this Agreement.

(a) The gradual transition of the Republic of Moldova to the full application of the legislation referred to in Part C of Annex III to this Agreement shall be subject to assessments. The assessments shall be carried out by the

työssä Moldovan tasavallan kanssa. Kun Moldovan tasavalta katsoo, että tämän sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa tarkoitettua lainsäädäntöä sovelletaan täysimittaisesti, se ilmoittaa Euroopan komissiolle, että olisi tehtävä arvio.

b) Kun Moldovan tasavalta on pannut täysimittaisesti täytäntöön tämän sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa tarkoitetun lainsäädännön, tämän sopimuksen 22 artiklan (Sekakomitea) mukaisesti perustettu sekakomitea määrittää, miten ja millä edellytyksillä Moldovan tasavalta osallistuu Euroopan lentoturvallisuusviraston työhön edellä tarkoitettua tarkkailijan asemaa laajemmin.

3. Osapuolet varmistavat, että sellaisille osapuolen rekisteröimille ilma-aluksille, joiden osalta epäillään, että ne eivät ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen kansainvälisten lentoturvallisuusmääräysten mukaisia, ja jotka laskeutuvat toisen osapuolen alueella sijaitseville kansainvälisen lentoliikenteen käytössä oleville lentoasemille, suoritetaan tämän toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisen toimesta asematasotarkastuksia sekä sisällä ilma-aluksessa että sen ulkopuolella ilma-aluksen ja sen miehistön asiakirjojen asianmukaisuuden varmistamiseksi ja ilma-aluksen ja sen varustuksen silmämääräisesti havaittavan kunnan toteamiseksi.

4. Osapuolen toimivaltaiset viranomaiset voivat milloin tahansa pyytää neuvonpitoa toisen osapuolen soveltamista turvallisuusmääräyksistä.

5. Osapuolen toimivaltaiset viranomaiset ryhtyvät asiaankuuluviin ja välittömiin toimenpiteisiin havaitessaan, että ilma-alus, tuote tai toiminta

a) ei täytä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäismääräysten tai tämän sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa esitetyn lainsäädännön vaatimuksia, riippuen siitä, kumpaa sovelletaan, tai

b) herättää tämän artiklan 3 kohdassa tarkoi-

European Union in cooperation with the Republic of Moldova. When the Republic of Moldova is satisfied that the legislation referred to in Part C of Annex III to this Agreement is fully applied, it shall inform the European Union that an assessment should be carried out.

(b) When the Republic of Moldova has fully implemented the legislation referred to in Part C of Annex III to this Agreement, the Joint Committee established under Article 22 (Joint Committee) of this Agreement shall determine the precise status and conditions for the participation over and above the observer status referred to above of the Republic of Moldova in the European Aviation Safety Agency.

3. The Parties shall ensure that aircraft registered in one Party suspected of non-compliance with international aviation safety standards established pursuant to the Convention landing at airports open to international air traffic in the territory of the other Party shall be subject to ramp inspections by the competent authorities of that other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.

4. The competent authorities of a Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party.

5. The competent authorities of a Party shall take all appropriate and immediate measures whenever they ascertain that an aircraft, a product or an operation may:

(a) fail to satisfy the minimum standards established pursuant to the Convention or the legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement, whichever is applicable,

(b) give rise to serious concerns – established



tetussa tarkastuksessa tehtyjen huomioiden perusteella vakavia epäilyjä siitä, että ilma-alus tai sen toiminta ei täytä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäismääräysten tai tämän sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa esitetyn lainsäädännön vaatimuksia, riippuen siitä, kumpaa sovelletaan, tai

c) herättää vakavia epäilyjä siitä, että yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäismääräyksiä tai tämän sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa esitettyä lainsäädäntöä, riippuen siitä, kumpaa sovelletaan, ei noudateta tai valvota tehokkaasti.

6. Ryhtyessään toimenpiteisiin tämän artiklan 5 kohdan mukaisesti osapuolen toimivaltaisten viranomaisten on viipymättä ilmoitettava siitä toisen osapuolen toimivaltaisille viranomaisille ja esitettävä perustelut näille toimille.

7. Jos tämän artiklan 5 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä jatketaan siitä huolimatta, että ne eivät ole enää perusteltuja, kumpi tahansa osapuoli voi saattaa asian sekakomitean käsiteltäväksi.

#### 15 artikla

##### *Ilmailun turvaaminen*

1. Jollei tämän sopimuksen liitteessä II vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet noudattavat liitteessä III olevassa D osassa esitettyä ilmailun turvaamista koskevaa Euroopan unionin lainsäädäntöä jäljempänä esitetyin ehdoin.

2. Moldovan tasavallassa voidaan tehdä Euroopan komission tarkastus tämän sopimuksen liitteessä III tarkoitettun ilmailun turvaamista koskevan Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti. Osapuolet perustavat tarvittavan mekanismin tällaisten turvatoimien tarkastusten tuloksia koskevaa tiedonvaihtoa varten.

3. Koska siviili-ilma-alusten, niiden matkus-

through an inspection referred to in paragraph 3 of this Article – that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established pursuant to the Convention or the legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement, whichever is applicable, or

(c) give rise to serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of minimum standards established pursuant to the Convention or the legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement, whichever is applicable.

6. Where the competent authorities of one Party take action under paragraph 5 of this Article, they shall promptly inform the competent authorities of the other Party of taking such action, providing reasons for their action.

7. Where measures taken in application of paragraph 5 of this Article are not discontinued even though the basis for taking them has ceased to exist, either Party may refer the matter to the Joint Committee.

#### Article 15

##### *Aviation Security*

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the European Union's aviation security legislation specified in Part D of Annex III to this Agreement, under the conditions set out hereafter.

2. The Republic of Moldova may be subjected to a European Commission inspection in accordance with the relevant European Union security legislation as referred to in Annex III to this Agreement. The Parties shall establish the necessary mechanism for the exchange of information on the results of such security inspections.

3. The assurance of safety for civil aircraft,

tajien ja miehistön turvallisuuden varmistaminen on kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tarjoamisen ehdoton edellytys, osapuolet vahvistavat toisiaan koskevat velvoitteensa, joiden mukaan ne turvaavat siviili-ilmailun laittomilta teoilta, ja erityisesti velvoitteensa, jotka perustuvat yleissopimukseen, Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivalantekojen ehkäisemistä koskevaan lisäpöytäkirjaan ja Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, siltä osin kuin molemmat osapuolet ovat näiden yleissopimusten osapuolia, sekä kaikkiin muihin siviili-ilmailun turvaamista koskeviin yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin, joiden osapuolia molemmat osapuolet ovat.

4. Osapuolet antavat pyynnöstä toisilleen kaiken tarpeellisen avun siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja muiden sellaisten laittomien tekojen torjumiseksi, jotka vaarantavat tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuksen turvallisuuden, sekä kaikkien muiden siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvien uhkien torjumiseksi.

5. Osapuolet toimivat keskinäisissä suhteissaan ilmailun turvaamista koskevien Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) vahvistamien ja yleissopimuksen liitteiksi otettujen standardien ja, siinä määrin kuin osapuolet niitä soveltavat, suositeltujen menettelytapojen mukaisesti, siltä osin kuin näitä ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä voidaan soveltaa osapuoliin. Osapuolet edellyttävät, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset lentotoimin-

their passengers and crew being a fundamental precondition for the operation of international air services, the Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the marking of plastic explosives for purpose of detection signed at Montreal on 1 March 1991, insofar as both Parties are parties to these conventions, as well as all other conventions and protocols relating to civil aviation security of which both Parties are parties.

4. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

5. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation (ICAO) and designated as Annexes to the Convention, to the extent that such security provisions are applicable to the Parties. Both Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or per-

nan harjoittajat, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on niiden alueella, ja niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat kyseisten ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

6. Osapuolet varmistavat, että niiden alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä siviili-ilmailun suojaamiseksi laittomilta teoilta, mukaan luettuna mutta ei yksinomaan matkustajien ja heidän käsimatkatavaroidensa turvatarkastaminen, ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastaminen ja rahdin ja postin turvavalvontatoimet ennen ilma-alukseen nousemista tai sen kuormamista sekä lennon aikana käytettävien tarvikkeiden ja lentoasematarvikkeiden turvavalvontatoimet ja kulunvalvonta lentokenttäalueelle ja turvavalvotuille alueille. Näitä toimenpiteitä on tarkistettava, jos turvallisuusuhat lisääntyvät. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että sen lentoliikenteen harjoittajien voidaan edellyttää noudattavan tämän artiklan 5 kohdassa tarkoitettuja toisen osapuolen soveltamia ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä ilma-aluksen saapuessa kyseisen toisen osapuolen alueelle, ollessa siellä tai lähtiessä sieltä.

7. Kumpikin osapuoli harkitsee myös myönteisesti kaikkia toisen osapuolen pyyntöjä, jotka koskevat erityisen uhan torjumiseen liittyviä kohtuullisia erityisturvatoimia. Kumpikin osapuoli ilmoittaa ennalta toiselle osapuolelle kaikista erityisturvatoimista, joita se aikoo ottaa käyttöön ja joilla voi olla merkittävä taloudellinen tai toiminnallinen vaikutus tämän sopimuksen mukaisiin lentoliikennepalveluihin, paitsi jos se ei ole kohtuudella mahdollista hätätilanteessa. Kumpi tahansa osapuoli voi pyytää sekakomiteaa kokoontumaan tämän sopimuksen 22 artiklan (Sekakomitea) mukaisesti keskustelemaan tällaisista turvatoimista.

8. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia tai miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu tai niitä uhkaa muu laitton teko, osapuolet avustavat toisiaan helpottamalla yhteydenpitoa ja toteuttamalla muita asianmu-

manent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions.

6. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect civil aviation against acts of unlawful interference, including, but not limited to, screening of passengers and their cabin baggage, screening of hold baggage and security controls for cargo and mail prior to boarding or loading of aircraft and security controls for in-flight supplies and airport supplies and access control to airside and security restricted areas. Those measures shall be adjusted to meet increases in the threat. Each Party agrees that their air carriers may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 of this Article required by the other Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Party.

7. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. Except where not reasonably possible in case of emergency, each Party will inform the other Party in advance of any special security measures it intends to introduce which could have a significant financial or operational impact on the air transport services provided under this Agreement. Either Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss such security measures, as provided for in Article 22 (Joint Committee) of this Agreement.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures in-

kaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

9. Kumpikin osapuoli toteuttaa kaikki käytännössä toteutettavina pitämänsä toimenpiteet varmistaakseen, että ilma-alus, joka on otettu laittomasti haltuun tai joutunut jonkin muun laittoman teon kohteeksi ja on maassa osapuolen alueella, pidetään maassa, paitsi jos sen lähdön salliminen on välttämätöntä ihmishenkien suojelemiseksi. Tällaisista toimenpiteistä päätetään yhteisten neuvottelujen pohjalta aina kun se on mahdollista.

10. Kun osapuolella on perusteltua syytä uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tässä artiklassa määrätyistä ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, kyseinen osapuoli pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen kanssa.

11. Ellei tyydyttävään sopimukseen päästä viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle tai harjoittajille liikennöintilupia, peruuttaa ne, rajoittaa niiden soveltamista tai asettaa niille ehtoja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän sopimuksen 5 artiklan (Lupien epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen) soveltamista.

12. Välittömän ja poikkeuksellisen vaaratilanteen uhatessa osapuoli voi toteuttaa tilapäisiä toimenpiteitä jo ennen kuin viisitoista (15) päivää on kulunut.

13. Kaikkien tämän artiklan 11 kohdan nojalla sovellettavien toimenpiteiden toteuttaminen on keskeytettävä, kun toinen osapuoli noudattaa täysimääräisesti tämän artiklan määräyksiä.

#### 16 artikla

##### *Ilmaliikenteen hallinta*

1. Jollei tämän sopimuksen liitteessä II vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet noudattavat liitteessä III ole-

tended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

9. Each Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Party shall request immediate consultations with the other Party.

11. Without prejudice to Article 5 (Refusal, Revocation, Suspension, Limitation of Authorisations) of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of one or more air carriers of such other Party.

12. When required by an immediate and extraordinary threat, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

13. Any action taken in accordance with the paragraph 11 of this Article shall be discontinued upon compliance by the other Party with the full provisions of this Article.

#### Article 16

##### *Air traffic management*

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of

## HE 51/2016 vp

vassa B osassa esitettyä lainsäädäntöä jäljempänä esitetyin ehdoin.

2. Osapuolet tekevät yhteistyötä ilmaliikenteen hallinnan alalla yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan laajentamiseksi Moldovan tasavallan alueelle, jotta Euroopassa voidaan parantaa nykyistä turvallisuustasoa ja ilmaliikenteen yleistä tehokkuutta, optimoida lennonjohtokapasiteetin käyttö, minimoida viivästykset ja parantaa ympäristönsuojelun tasoa. Tätä varten Moldovan tasavalta osallistuu tarkkailijana yhtenäisen ilmatilan komitean työhön tämän sopimuksen voimaantulo päivästä alkaen. Sekakomitea vastaa yhteistyön seurannasta ja edistämisestä ilmaliikenteen hallinnan alalla.

3. Helpottaakseen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan lainsäädännön soveltamista alueellaan

a) Moldovan tasavalta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet ilmaliikenteen hallintaan liittyvien institutionaalisten rakenteidensa mukauttamiseksi yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan, erityisesti varmistamalla, että asiaankuuluvat kansalliset valvontaelimet ovat vähintään toiminnallisesti riippumattomia lennonvarmistuspalvelun tarjoajista; ja

b) Euroopan unioni ottaa Moldovan tasavallan mukaan soveltuviin yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyviin, lennonvarmistuspalveluja, ilmatilaa ja yhteentoimivuutta koskeviin toiminnallisiin aloitteisiin, erityisesti huomioimalla aikaisessa vaiheessa Moldovan tasavallan toimet toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamiseksi tai koordinoimalla SESAR-hanketta asiaankuuluvalla tavalla.

### 17 artikla

#### *Ympäristö*

1. Osapuolet tunnustavat, että ympäristönsuojelu on tärkeä osatekijä kehitettäessä ilmailupolitiikkaa ja pantaessa sitä täytäntöön. Osapuolet tunnustavat, että siviili-ilmailun

the legislation specified in Part B of Annex III to this Agreement, under the conditions set out hereafter.

2. The Parties shall cooperate in the field of air traffic management with a view to extending the Single European Sky to the Republic of Moldova in order to enhance current safety standards and overall efficiency of general air traffic operations in Europe, to optimise air traffic control capacities, to minimise delays and to increase environmental efficiency. To this purpose, the Republic of Moldova shall be involved as observer in the Single Sky Committee from the date of entry into force of the Agreement. The Joint Committee shall be responsible for monitoring and facilitating cooperation in the field of air traffic management.

3. With a view to facilitating the application of the Single European Sky legislation in their territories:

(a) The Republic of Moldova shall take the necessary measures to adjust its air traffic management institutional structures to the Single European Sky, in particular by ensuring that pertinent national supervisory bodies are at least functionally independent of air navigation service providers; and

(b) The European Union shall associate the Republic of Moldova with relevant operational initiatives in the fields of air navigation services, airspace and interoperability that stem from the Single European Sky, in particular through the early involvement of the Republic of Moldova's efforts to establish functional airspace blocks, or through appropriate coordination on SESAR.

### Article 17

#### *Environment*

1. The Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing aviation policy. The Parties acknowledge that effective global, re-

ympäristövaikutusten rajoittamiseksi tarvitaan tehokkaita maailmanlaajuisia, alueellisia, kansallisia ja/tai paikallisia toimia.

2. Jollei tämän sopimuksen liitteessä II vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet noudattavat liitteessä III olevassa E osassa esitettyä lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä.

3. Osapuolet toteavat, että on tärkeää toimia yhdessä ja tarkastella monenvälisissä keskusteluissa ilmailun vaikutuksia ympäristöön sekä varmistaa, että mahdolliset lieventävät toimenpiteet ovat täysin yhdenmukaisia tämän sopimuksen tavoitteiden kanssa.

4. Minkään tässä sopimuksessa ei voida katsoa rajoittavan osapuolen toimivaltaisten viranomaisten valtuuksia ryhtyä kaikkiin asiankuuluviin toimenpiteisiin lentoliikenteen ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai niiden käsittelemiseksi muulla tavoin, edellyttäen, että nämä toimenpiteet ovat täysin osapuolten kansainväliseen oikeuteen perustuviin oikeuksien ja velvollisuuksien mukaisia ja niitä sovelletaan kansallisuudesta riippumatta.

18 artikla

*Kuluttajansuoja*

Jollei tämän sopimuksen liitteessä II vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet noudattavat liitteessä III olevassa G osassa esitettyä lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä.

19 artikla

*Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät*

Jollei tämän sopimuksen liitteessä II vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet noudattavat liitteessä III olevassa H osassa esitettyä lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä.

20 artikla

gional, national and/or local action is needed to minimise civil aviation's impact on the environment.

2. Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in conformity with the legislation relating to air transport specified in Part E of Annex III to this Agreement.

3. The Parties recognise the importance of working together, and within the framework of multilateral discussions, to consider the effects of aviation on the environment, and to ensure that any mitigating measures are fully consistent with the objectives of this Agreement.

4. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Party to take all appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law and are applied without distinction as to nationality.

Article 18

*Consumer protection*

Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in accordance with the legislation relating to air transport specified in Part G of Annex III to this Agreement.

Article 19

*Computer reservation systems*

Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in accordance with the legislation relating to air transport specified in Part H of Annex III to this Agreement.

Article 20

*Sosiaaliset näkökohdat*

Jollei tämän sopimuksen liitteessä II vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet noudattavat liitteessä III olevassa F osassa esitettyä lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä.

III OSASTO

**INSTITUTIONAALISET MÄÄRÄYKSET**

21 artikla

*Tulkinta ja soveltaminen*

1. Osapuolet toteuttavat tarvittavat yleiset ja erityiset toimenpiteet varmistaakseen tästä sopimuksesta johtuvien velvoitteiden täyttämisen ja pidättäytyvät toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen.
2. Osapuolet ovat omalla alueellaan vastuussa tämän sopimuksen ja erityisesti tämän sopimuksen liitteessä III lueteltujen lentoliikennettä koskevien asetusten ja direktiivien asianmukaisesta täytäntöönpanosta.
3. Kumpikin osapuoli antaa toiselle osapuolelle kaikki tarvittavat tiedot ja kaiken tarvittavan avun, jos kyseinen toinen osapuoli suorittaa tämän sopimuksen määräysten mahdollista rikkomista koskevaa tutkintaa sille tämän sopimuksen nojalla kuuluvan toimivallan mukaisesti.
4. Aina kun osapuolet toimivat niille tämän sopimuksen nojalla kuuluvan toimivallan mukaisesti asioissa, jotka ovat toisen osapuolen kannalta merkityksellisiä ja jotka koskevat toisen osapuolen viranomaisia tai sen yrityksiä, tämän toisen osapuolen toimivaltaisille viranomaisille tiedotetaan asiasta ja niille annetaan mahdollisuus esittää huomautuksia ennen lopullisen päätöksen tekemistä.
5. Siltä osin kuin tämän sopimuksen määräykset ja liitteessä III lueteltujen säädösten säännökset ovat asiasisällöltään yhteneviä

*Social aspects*

Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in accordance with the legislation relating to air transport specified in Part F of Annex III to this Agreement.

TITLE III

**INSTITUTIONAL PROVISIONS**

Article 21

*Interpretation and enforcement*

1. The Parties shall take all appropriate measures, whether general or specific, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement and shall refrain from any measures which would jeopardise attainment of the objectives of this Agreement.
2. Each Party shall be responsible, in its own territory, for the proper enforcement of this Agreement and, in particular, the regulations and directives related to air transport listed in Annex III to this Agreement.
3. Each Party shall give the other Party all necessary information and assistance in the case of investigations on possible infringements of provisions of this Agreement which that other Party carries out under its respective competences as provided in this Agreement.
4. Whenever the Parties act under the powers granted to them by this Agreement on matters which are of substantial interest to the other Party and which concern the authorities or undertakings of the other Party, the competent authorities of the other Party shall be fully informed and given the opportunity to comment before a final decision is taken.
5. Insofar as the provisions of this Agreement and the provisions of the acts specified in Annex III to this Agreement are identical in

EU:n perussopimusten vastaavien sääntöjen ja EU:n perussopimusten nojalla annettujen säädösten kanssa, näitä määräyksiä ja sääntöjä tulkitaan niitä täytäntöön pantaessa ja sovellettaessa unionin tuomioistuimen ja Euroopan komission antamien asiaa koskevien tuomioiden ja päätösten mukaisesti.

22 artikla

*Sekakomitea*

1. Perustetaan osapuolten edustajista koostuva sekakomitea, jäljempänä "sekakomitea", joka vastaa tämän sopimuksen hallinnoinnista ja huolehtii sen asianmukaisesta täytäntöönpanosta. Tässä tarkoituksessa se antaa suosituksia ja tekee päätöksiä, jos tässä sopimuksessa nimenomaisesti niin määrätään.
2. Sekakomitean päätökset hyväksytään yksimielisesti ja ne sitovat molempia osapuolia. Osapuolet panevat päätökset täytäntöön oman sääntöjensä mukaisesti.
3. Sekakomitea vahvistaa päätöksellä oman työjärjestyksensä.
4. Sekakomitea kokoontuu tarpeen mukaan. Kumpikin osapuoli voi pyytää kokouksen koolle kutsumista.
5. Osapuoli voi myös pyytää sekakomitean koolle kutsumista tämän sopimuksen tulkinnaan tai soveltamiseen liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. Tällainen kokous on järjestettävä mahdollisimman pian, mutta viimeistään kahden kuukauden kuluttua pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet toisin sovi.
6. Sopimuksen moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi osapuolet vaihtavat tietoja ja neuvottelevat sekakomiteassa kumman tahansa osapuolen pyynnöstä.
7. Jos jompikumpi osapuoli katsoo, että toinen osapuoli ei ole pannut sekakomitean päätö-

substance to corresponding rules of the EU Treaties and to acts adopted pursuant to the EU Treaties, those provisions shall, in their implementation and application, be interpreted in conformity with the relevant rulings and decisions of the Court of Justice and the European Commission.

Article 22

*The Joint Committee*

1. A Joint Committee composed of representatives of the Parties (hereinafter referred to as "the Joint Committee") is hereby established, which shall be responsible for the administration of this Agreement and shall ensure its proper implementation. For this purpose it shall make recommendations and take decisions where expressly provided by this Agreement.
2. The decisions of the Joint Committee shall be adopted by consensus and shall be binding upon the Parties. They shall be put into effect by the Parties in accordance with their own rules.
3. The Joint Committee shall adopt, by a decision, its rules of procedure.
4. The Joint Committee shall meet as and when necessary. Either Party may request the convening of a meeting.
5. A Party may also request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve any question relating to the interpretation or application of this Agreement. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, but not later than two months from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Parties.
6. For the purpose of the proper implementation of this Agreement, the Parties shall exchange information and, at the request of either Party, shall hold consultations within the Joint Committee.
7. If, in the view of one of the Parties, a decision of the Joint Committee is not properly



töstä asianmukaisesti täytäntöön, ensin mainittu voi pyytää, että asiaa käsitellään sekakomiteassa. Jos sekakomitea ei pääse asiassa ratkaisuun kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asia on annettu sen käsiteltäväksi, pyynnön esittänyt osapuoli voi toteuttaa tämän sopimuksen 24 artiklan (Suojatoimenpiteet) mukaisia suojatoimenpiteitä.

8. Jos sekakomitea ei tee päätöstä asiasta kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun asia on annettu sen käsiteltäväksi, osapuolet voivat toteuttaa tämän sopimuksen 24 artiklan (Suojatoimenpiteet) mukaisia tilapäisiä suojatoimenpiteitä, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 2 kohdan soveltamista.

9. Tämän sopimuksen 6 artiklan (Investoinnit) mukaisesti sekakomiteassa käsitellään kysymyksiä, jotka liittyvät osapuolten lentoliikenteen harjoittajien enemmistöomistukseen vaikuttaviin kahdensivisiin investointeihin tai muutoksiin lentoliikenteen harjoittajien tosiasiallisessa määräysvallassa.

10. Sekakomitea valvoo tämän sopimuksen 14 artiklan (Lentoturvallisuus) mukaisesti Moldovan tasavallassa allekirjoittamispäivänä rekisterissä olevien sellaisten ilma-alusten poistamista rekisteristä, jotka eivät täytä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja kansainvälisiä lentoturvallisuusvaatimuksia. Tämän sopimuksen liitteessä II olevassa 7 kohdassa tarkoitettujen ilma-alusten määrän asteittaisesta vähentämisestä sopimiseksi sekakomitea valvoo myös Moldovan tasavallassa tämän sopimuksen allekirjoittamispäivänä rekisterissä olevien, Moldovan tasavallan viranomaisvalvonnan alaisten lentotoiminnan harjoittajien sellaisten ilma-alusten asteittaista käytöstä poistamista tämän sopimuksen liitteessä II tarkoitettun siirtymäkauden aikana, joilla ei ole tämän sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa esitetyn asiaa koskevan EU-lainsäädännön mukaisesti myönnettyä tyyppihyväksyntätodistusta.

11. Lisäksi sekakomitea kehittää yhteistyötä

a) tarkastelemalla tämän sopimuksen mukaiseen lentoliikenteeseen vaikuttavia markki-

implemented by the other Party, the former may request that the issue be discussed by the Joint Committee. If the Joint Committee cannot solve the issue within two months of its referral, the requesting Party may take appropriate safeguard measures under Article 24 (Safeguard measures) of this Agreement.

8. Without prejudice to paragraph 2 of this Article, if the Joint Committee does not take a decision on an issue which has been referred to it within six months of the date of referral, the Parties may take appropriate temporary safeguard measures under Article 24 (Safeguard Measures) of this Agreement.

9. In accordance with Article 6 (Investment) of this Agreement, the Joint Committee shall examine questions relating to bilateral investments of majority ownership, or changes in the effective control of air carriers of the Parties.

10. In accordance with Article 14 (Aviation safety) of this Agreement, the Joint Committee shall monitor the process of removal from the register of aircraft registered at the date of signature in the Republic of Moldova which do not comply with international aviation safety standards established pursuant to the Convention. The Joint Committee shall also monitor the process of phasing-out during the transition phase described in Annex II to this Agreement of aircraft registered at the date of signature of this Agreement in the Republic of Moldova and used by operators under the regulatory control of the Republic of Moldova, which do not have a type certificate issued in accordance with the relevant EU legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement with a view to agreeing a progressive reduction in the numbers of aircraft referred to in paragraph 7 of Annex II to this Agreement.

11. The Joint Committee shall also develop cooperation by:

(a) reviewing market conditions affecting air services under this Agreement;

naolosuhteita;

b) käsittelemällä ja, mikäli mahdollista, ratkaisemalla tehokkaasti sellaisia liiketoimintakysymyksiä, jotka voivat muun muassa haitata markkinoille pääsyä ja tämän sopimuksen mukaisten palvelujen kitkatonta tarjoamista, jotta voitaisiin varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset ja sääntelyn lähentäminen sekä minimoida kaupallisten toimijoiden hallinnolliset rasitteet;

c) edistämällä asiantuntijataso tietojenvaihtoa uusista lainsäädäntöaloitteista ja lainsäädännön kehittymisestä, mukaan lukien ilmailun turvaaminen, lentoturvallisuus, ympäristö, ilmailun infrastruktuuri (myös lähtö- ja saapumisajat), kilpailuympäristö sekä kuluttajansuoja;

d) selvittämällä säännöllisesti tämän sopimuksen täytäntöönpanon aiheuttamia sosiaalisia vaikutuksia erityisesti työllisyyteen ja kehittämällä asianmukaisia toimintamalleja perusteltuihin huolenaiheisiin vastaamiseksi;

e) käsittelemällä tämän sopimuksen mahdollisia kehittämiskohteita, mukaan lukien sopimuksen muutoksia koskevat suositukset;

f) sopimalla yksimielisesti menettelyjä koskevista ehdotuksista, toimintatavoista tai asiakirjoista, jotka liittyvät suoraan tämän sopimuksen toteutumiseen;

g) käsittelemällä ja kehittämällä teknistä avunantoa tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvilla aloilla; ja

h) edistämällä yhteistyötä asiaankuuluvilla kansainvälisillä foorumeilla.

### 23 artikla

#### *Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely*

1. Jos osapuolten kesken syntyy riitaa tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, ne pyrkivät ensisijaisesti ratkaisemaan riidan neuvottelemalla sekakomiteassa tämän sopimuksen 22 artiklan (Sekakomitea) 5 kohdan

(b) addressing and as far as possible effectively resolve "doing business" issues that may, inter alia, hamper market access and smooth operation of services under this Agreement as a means to ensure a level playing field, regulatory convergence and minimising the regulatory burden of commercial operators;

(c) fostering expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, including in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), competitive environment and consumer protection;

(d) regularly examining the social effects of this Agreement as it is implemented, notably in the area of employment and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;

(e) considering potential areas for the further development of this Agreement, including the recommendation of amendments to this Agreement;

(f) agreeing, on the basis of consensus, on proposals, approaches or documents of a procedural nature directly related to the functioning of this Agreement;

(g) considering and developing technical assistance in the areas covered by this Agreement; and

(h) fostering cooperation in relevant international fora.

### Article 23

#### *Dispute Resolution and Arbitration*

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement they shall in the first place endeavour to settle it through formal consultations within the Joint Committee in accord-

mukaisesti.

2. Kumpi tahansa osapuoli voi antaa kaikki erimielisyydet, jotka liittyvät tämän sopimuksen soveltamiseen tai tulkitsemiseen ja joita ei ole kyetty ratkaisemaan tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti, kolmijäsenisen välimiespaneelin käsiteltäväksi seuraavien menettelyjen mukaisesti:

a) kumpikin osapuoli nimeää välimiehen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun se on vastaanottanut ilmoituksen välimiesmenettelyä koskevasta pyynnöstä, jonka toinen osapuoli on lähettänyt diplomaattiteitse; kolmas välimies olisi nimitettävä seuraavien kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Jos toinen osapuolista ei ole nimennyt välimiestä sovittun ajan kuluessa, tai jos kolmatta välimiestä ei nimetä sovittun ajan kuluessa, kumpi tahansa osapuoli voi pyytää ICAOn neuvoston puheenjohtajaa nimeämään tarpeen mukaan joko välimiehen tai välimiehet;

b) edellä olevan a alakohdan mukaisesti nimetyn kolmannen välimiehen olisi oltava kolmannen valtion kansalainen ja toimittava välimiespaneelin puheenjohtajana;

c) välimiespaneeli sopii omasta työjärjestyksestään; ja

d) jollei välimiespaneelin lopullisesta päätöksestä muuta johdu, välimiesmenettelyyn liittyvät kustannukset jaetaan tasapuolisesti osapuolten kesken.

3. Välimiespaneeli voi yhden osapuolen pyynnöstä määrätä toisen osapuolen paneemaan täytäntöön väliaikaisia korjaavia toimenpiteitä ennen välimiespaneelin lopullista päätöstä.

4. Kaikki välimiespaneelin väliaikaiset ja lopulliset päätökset ovat osapuolia sitovia.

5. Jos osapuoli ei noudata välimiespaneelin tämän artiklan mukaisesti tekemää päätöstä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa mai-

ance with paragraph 5 of Article 22 (Joint Committee) of this Agreement.

2. Either Party may refer any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement, which it has not been possible to resolve in accordance with paragraph 1 of this Article, to an arbitration panel of three arbitrators in accordance with the procedure laid down hereafter:

(a) each Party shall appoint an arbitrator within sixty (60) days from the date of reception of the notification for the request for arbitration by the arbitration panel addressed by the other Party through diplomatic channels; the third arbitrator should be appointed by the other two arbitrators within sixty (60) additional days. If one of the Parties has not appointed an arbitrator within the agreed period, or if the third arbitrator is not appointed within the agreed period, each Party may request the President of the Council of the ICAO to appoint an arbitrator or arbitrators, whichever is applicable;

(b) the third arbitrator appointed under the terms of point (a) above should be a national of a third State and shall act as a President of the arbitration panel;

(c) the arbitration panel shall agree its rules of procedure; and

(d) subject to the final decision of the arbitration panel, the initial expenses of the arbitration shall be shared equally by the Parties.

3. At the request of a Party the arbitration panel may order the other Party to implement interim relief measures pending the panel's final determination.

4. Any provisional decision or final decision of the arbitration panel shall be binding upon the Parties.

5. If one of the Parties does not act in conformity with a decision of the arbitration panel taken under the terms of this Article

nitun päätöksen tiedoksiantamisesta, toinen osapuoli voi kyseisen laiminlyönnin koko keston ajaksi peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti tämän sopimuksen nojalla sopimusta rikkovalle osapuolelle myönnettyt oikeudet tai etuoikeudet tai rajoittaa niitä.

24 artikla

*Suojatoimenpiteet*

1. Osapuolet toteuttavat kaikki tarvittavat yleiset tai erityiset toimenpiteet varmistaakseen tästä sopimuksesta johtuvien velvoitteidensa täyttämisen. Ne varmistavat, että tässä sopimuksessa asetetut tavoitteet saavutetaan.
2. Jos osapuoli katsoo, että toinen osapuoli on jättänyt täyttämättä tämän sopimuksen mukaisen velvoitteensa, se voi toteuttaa asianmukaisia suojatoimenpiteitä. Suojatoimenpiteiden soveltamisala ja kesto on rajoitettava siihen, mikä on ehdottomasti tarpeen tilanteen korjaamiseksi tai tämän sopimuksen ylläpitämiseksi. Ensisijaisesti on käytettävä toimenpiteitä, jotka aiheuttavat vähiten häiriötä tämän sopimuksen toteutumiselle.
3. Osapuoli, joka harkitsee suojatoimenpiteiden toteuttamista, ilmoittaa asiasta viipymättä sekakomitean välityksellä toiselle osapuolelle sekä antaa kaikki olennaiset tiedot asiasta.
4. Osapuolet aloittavat välittömästi neuvottelut sekakomiteassa yhteisesti hyväksyttävissä olevan ratkaisun löytämiseksi.
5. Asianomainen osapuoli saa toteuttaa suojatoimenpiteitä vasta yhden kuukauden kuluttua tämän artiklan 3 kohdan mukaisen ilmoituksen päivämäärästä, jollei tämän artiklan 4 kohdan mukaista neuvottelumenettelyä ole saatu päätökseen ennen mainittua määräaika, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 artiklan (Lupien myöntäminen) d alakohdan, 5 artiklan (Lupien epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen) 1 kohdan d alakohdan, 14 artiklan (Lentoturvallisuus) ja 15 artiklan (Ilmailun turvaami-

within thirty (30) days from the notification of the aforementioned decision, the other Party may, for as long as this failure endures, limit, suspend or revoke the rights or privileges which it had granted under the terms of this Agreement from the Party at fault.

Article 24

*Safeguard measures*

1. The Parties shall take any general or specific measures required to fulfil their obligations under this Agreement. They shall ensure that the objectives set out in this Agreement are attained.
2. If either Party considers that the other Party has failed to fulfil an obligation under this Agreement, it may take appropriate safeguard measures. Safeguard measures shall be restricted with regard to their scope and duration to what is strictly necessary in order to remedy the situation or maintain the balance of this Agreement. Priority shall be given to such measures as will least disturb the functioning of this Agreement.
3. A Party which is considering taking safeguard measures shall without delay notify the other Party through the Joint Committee and shall provide all relevant information.
4. The Parties shall immediately enter into consultations in the Joint Committee with a view to finding a commonly acceptable solution.
5. Without prejudice to Articles 3(d) (Authorisation), Article 5(1) (d) (Refusal, Revocation, Suspension, Limitation of Authorisation) and Articles 14 (Aviation Safety) and 15 (Aviation Security) of this Agreement, the Party concerned may not take safeguard measures until one month has elapsed after the date of notification under paragraph 3 of this Article, unless the consultation procedure under paragraph 4 of this Article has been concluded before the expiry of the stated time limit.

nen) soveltamista.

6. Asianomainen osapuoli ilmoittaa toteutetuista toimenpiteistä viipymättä sekakomitealle ja antaa kaikki olennaiset tiedot asiasta.

7. Kaikki tämän artiklan mukaisesti toteutetut toimenpiteet keskeytetään heti, kun rikkomukseen syyllistynyt

6. The Party concerned shall, without delay, notify the measures taken to the Joint Committee and shall provide all relevant information.

7. Any action taken under the terms of this Article shall be suspended, as soon as the Party at fault satisfies the provisions of this Agreement.

25 artikla

*Suhde muihin sopimuksiin*

1. Tämän sopimuksen määräykset ovat ensisijaisia jäsenvaltioiden ja Moldovan tasavallan nykyisten kahdenvälisten sopimusten asiaa koskeviin määräyksiin nähden. Sellaisten näihin kahdenvälisiin sopimuksiin perustuviin voimassa olevien liikenneoikeuksien käyttämistä, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen soveltamisalaan, voidaan kuitenkin jatkaa sillä edellytyksellä, ettei jäsenvaltioiden ja niiden kansalaisten välillä esiinny syrjintää.

2. Osapuolet neuvottelevat kumman tahansa osapuolen pyynnöstä sekakomiteassa siitä, olisiko suositeltava Moldovan tasavallan liittymistä ECAA-sopimukseen.

3. Jos osapuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät ICAOn tai jonkin muun kansainvälisen järjestön tekemän päätöksen, joka koskee tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, ne ottavat asian esille sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko tätä sopimusta tarkistettava tällaisten muutosten huomioon ottamiseksi.

26 artikla

*Muutokset*

1. Jos jompikumpi osapuoli haluaa muuttaa tämän sopimuksen määräyksiä, se ilmoittaa päätöksestään sekakomitealle.

2. Sekakomitea voi jommankumman osapuolen ehdotuksesta ja tämän artiklan mukaisesti

Article 25

*Relationship to other Agreements*

1. The provisions of this Agreement shall prevail over the relevant provisions of existing bilateral air services agreements between the Republic of Moldova and the Member States. However, existing traffic rights which originate from these bilateral agreements and which are not covered under this Agreement can continue to be exercised, provided that there is no discrimination between the Member States and their nationals.

2. The Parties shall consult in the Joint Committee, upon request of either side, to recommend whether the Republic of Moldova should join the ECAA Agreement.

3. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by ICAO or another international organisation, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

Article 26

*Amendments*

1. If one of the Parties wishes to amend the provisions of this Agreement, it shall notify the Joint Committee accordingly of its decision.

2. The Joint Committee may, upon the proposal of one Party and in accordance with

päätää yksimielisesti muuttaa tämän sopimuksen liitteitä.

3. Tämän sopimuksen muutokset tulevat voimaan, kun molempien osapuolten sisäiset menettelyt on saatu päätökseen.

4. Tällä sopimuksella ei rajoiteta osapuolten oikeutta antaa yksipuolisesti uutta lainsäädäntöä tai muuttaa voimassa olevaa lainsäädäntöään lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä tämän sopimuksen liitteessä III mainitulla alalla, edellyttäen, että tämä tapahtuu syrjimättömyyden periaatetta ja tämän sopimuksen määräyksiä noudattaen.

5. Jos jompikumpi osapuoli aikoo antaa uutta lainsäädäntöä tai muuttaa voimassa olevaa lainsäädäntöään lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä tämän sopimuksen liitteessä III mainitulla alalla, se ilmoittaa asiasta toiselle osapuolelle tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. Jommankumman osapuolen pyynnöstä asiasta voidaan keskustella sekakomiteassa.

6. Kumpikin osapuoli ilmoittaa säännöllisesti ja mahdollisimman pian toiselle osapuolelle uudesta lainsäädännöstä tai muutoksesta voimassa olevaan lainsäädäntönsä lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä tämän sopimuksen liitteessä III mainitulla alalla. Kumman tahansa osapuolen pyynnöstä sekakomitea järjestää tämän jälkeen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa näkemysten vaihdon tällaisen uuden lainsäädännön tai muutoksen mahdollisista vaikutuksista sopimuksen asianmukaiseen toteutumiseen.

7. Tämän artiklan 6 kohdassa tarkoitettujen näkemysten vaihdon jälkeen sekakomitea

a) tekee päätöksen, jolla tarkistetaan tämän sopimuksen liitettyä III siten, että siihen sisällytetään, tarvittaessa vastavuoroisuutta noudattaen, kyseinen uusi lainsäädäntö tai muutos;

b) tekee päätöksen, jolla kyseinen uusi lainsäädäntö tai muutos katsotaan tämän sopimuksen mukaiseksi; tai

c) suosittelee muita kohtuullisissa ajassa to-

this Article, decide by consensus to modify the Annexes to this Agreement.

3. The amendment to this Agreement shall enter into force after completion of the respective internal procedures of each Party.

4. This Agreement shall be without prejudice to the right of each Party, subject to compliance with the principle of non-discrimination and the provisions of this Agreement to unilaterally adopt new legislation or amend its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex III to this Agreement.

5. When new legislation or an amendment to its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex III to this Agreement is being considered by one of the Parties, it shall inform the other Party as appropriate and possible. At the request of either Party, an exchange of views may take place in the Joint Committee.

6. Each Party shall regularly and as soon as appropriate inform the other Party of newly adopted legislation or amendment to its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex III to this Agreement. Upon the request of any Party, the Joint Committee shall within sixty (60) days thereafter hold an exchange of views on the implications of such new legislation or amendment for the proper functioning of this Agreement.

7. Following the exchange of views referred to in paragraph 6 of this Article, the Joint Committee shall:

(a) adopt a decision revising Annex III to this Agreement so as to integrate therein, if necessary on a basis of reciprocity, the new legislation or amendment in question;

(b) adopt a decision to the effect that the new legislation or amendment in question shall be regarded as in accordance with this Agreement; or

teutettavia toimenpiteitä, joilla varmistetaan tämän sopimuksen asianmukainen toteutuminen.

27 artikla

*Voimassaolon päättyminen*

Kumpikin osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Ilmoitus toimitetaan samanaikaisesti ICAO:lle. Tämän sopimuksen voimassaolo lakkaa keskiyöllä (GMT) sen kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden päättyessä, joka oli käynnissä vuoden kuluttua sopimuksen irtisanomista koskevan kirjallisen ilmoituksen päiväyksestä, jolle irtisanomisilmoitusta peruuteta sopimuspuolten sopimuksella ennen mainitun määräajan päättymistä.

28 artikla

*Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ja Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteeristössä*

Tämä sopimus ja sen kaikki muutokset rekisteröidään ICAO:ssa ja Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteeristössä Yhdistyneiden kansakuntien peruskirjan 102 artiklan mukaisesti sopimuksen tultua voimaan.

29 artikla

*Väliaikainen soveltaminen ja voimaantulo*

1. Tämä sopimus tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sopimuspuolten välisen noottienvaihdon, jolla on vahvistettu, että kaikki tämän sopimuksen voimaantumisen edellyttämät menettelyt on saatettu päätökseen, jälkimmäinen nootti on päivätty. Tätä noottienvaihtoa varten Moldovan tasavalta toimittaa Euroopan unionille ja sen jäsenvaltioille osoitetun diplomaattisen nootin Euroopan unionin neuvoston pääsihteeristölle ja Euroopan unionin neuvoston pääsihteeristö toimittaa Moldovan tasavallalle Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden diplomaattisen nootin. Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden nootin on sisällettävä kunkin jäsenvaltion

(c) recommend any other measures, to be adopted within a reasonable period of time, to safeguard the proper functioning of this Agreement.

Article 27

*Termination*

Either Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to ICAO. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by mutual agreement of the Parties before the expiry of this period.

Article 28

*Registration with the International Civil Aviation Organisation and the United Nations Secretariat*

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the ICAO and with the United Nations Secretariat, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, following its entry into force.

Article 29

*Provisional application and entry into force*

1. This Agreement shall enter into force one month after the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed. For purposes of this exchange, the Republic of Moldova shall deliver to the General Secretariat of the Council of the European Union its diplomatic note to the European Union and its Member States, and the General Secretariat of the Council of the European Union shall deliver to the Republic of Moldova the diplomatic note from

## HE 51/2016 vp

tiedonanto, jossa vahvistetaan, että jäsenvaltio on saattanut päätökseen tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt.

2. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, osapuolet sopivat soveltavansa tätä sopimusta väliaikaisesti, sovellettavien sisäisten menettelyjensä ja/tai kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä.

TÄMÄN VAKUUDEKSI alla mainitut täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Tehty Brysselissä 26. kesäkuuta 2012 kahtena kappaleena sopimuspuolten virallisilla kielillä, joista jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen.

the European Union and its Member States. The diplomatic note from the European Union and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the Parties agree to provisionally apply this Agreement, in accordance with their internal procedures and/or domestic legislation as applicable, from the date of signature of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.

Done at Brussels, 26 June 2012, in duplicate, in each of the official languages of the Parties, each text being equally authentic.



*LIITE I*

**SOVITUT LENTOLIIKENNEPALVELUT JA MÄÄRÄTYT REITIT**

1. Kumpikin osapuoli myöntää toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille oikeuden tarjota lentoliikennepalveluja seuraavilla reiteillä:

a) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajat: mikä tahansa paikka Euroopan unionissa – välillä olevat paikat Euroopan naapuruuspolitiikan kumppanimaissa [1], ECAA-maissa [2] tai liitteessä IV luetelluissa maissa – mikä tahansa paikka Moldovan tasavallassa – näiltä alueilta edelleen olevat paikat.

b) Moldovan tasavallan lentoliikenteen harjoittajat: mikä tahansa paikka Moldovan tasavallassa – välillä olevat paikat Euroopan naapuruuspolitiikan kumppanimaissa, ECAA-maissa tai liitteessä IV luetelluissa maissa – mikä tahansa paikka Euroopan unionissa.

2. Tämän liitteen 1 kohdan mukaisesti harjoitettavien lentoliikennepalvelujen lähtö- tai päätepisteen on sijaittava Moldovan tasavallan lentoliikenteen harjoittajien osalta Moldovan tasavallan alueella ja Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta Euroopan unionissa.

3. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat valintansa mukaan joillakin tai kaikilla lennoillaan

a) liikennöidä kumpaan tahansa suuntaan tai molempiin suuntiin;

b) yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita;

c) liikennöidä missä yhdistelmässä ja missä järjestyksessä tahansa tämän liitteen 1 kohdassa tarkoitettuihin välillä oleviin paikkoihin ja edelleen oleviin paikkoihin sekä osapuolten alueilla oleviin paikkoihin;

d) jättää väliin minkä tahansa paikan tai mitkä tahansa paikat;

e) siirtää missä tahansa kohteessa ilma-aluksestaan liikennettä toiseen ilma-alukseensa;

f) tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan kummankin osapuolen alueella tai sen ulkopuolella;

g) harjoittaa kauttakulkuliikennettä toisen sopimuspuolen alueen läpi; sekä

h) yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin.

4. Kummankin osapuolen on annettava lentoliikenteen harjoittajien määritellä tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen tiheys ja määrä markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella. Tämän oikeuden mukaisesti kumpikaan osapuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa liikenteen määrää, tiheyttä tai palvelun säännöllisyyttä taikka toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä muista kuin tullitoimintaan, tekniikkiin, operatiivisiin tai ympäristönäkökohtiin tai terveyden suojeluun liittyvistä syistä tai tämän sopimuksen 8 artiklan (Kilpailuympäristö) soveltamiseksi.

## HE 51/2016 vp

5. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat liikennöidä – myös yhteistunnuksin – mihin tahansa paikkaan sellaisessa kolmannessa maassa, joka ei sisälly määrättyihin reitteihin, sillä edellytyksellä, että ne eivät harjoita viidennen vapauden liikenneoikeuksia.

6. Tähän liitteeseen sovelletaan tämän sopimuksen liitteessä II olevassa 2 kohdassa vahvistettuja siirtymämääräyksiä ja oikeuksien laajennusta.

[1] "Euroopan naapuruuspolitiikan kumppanimaille" tarkoitetaan tässä Algeriaa, Armeniaa, Azerbaidžania, Valko-Venäjää, Egyptiä, Georgiaa, Israelia, Jordaniaa, Libanonia, Libya, Marokkoa, miehitettyjä palestiinalaisalueita, Syyriaa, Tunisiaa ja Ukrainaa eli määritelmään ei tässä yhteydessä sisälly Moldovan tasavalta.

[2] "ECAA-mailla" tarkoitetaan Euroopan yhteisen ilmailualueen perustamista koskevan monenvälisen sopimuksen osapuolia, jotka sopimuksen allekirjoituspäivänä olivat Euroopan unionin jäsenvaltiot, Albanian tasavalta, Bosnia ja Hertsegovina, Kroatian tasavalta, entisen Jugoslavian tasavalta Makedonia, Islannin tasavalta, Montenegron tasavalta, Norjan kuningaskunta, Serbian tasavalta ja Yhdistyneiden kansakuntien turvallisuusneuvoston päätöslauselmassa nro 1244 määritelty Kosovo.

---

*LIITE II*

**SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET**

1. Euroopan unioni tekee arvion siitä, miten Moldovan tasavalta on pannut täytäntöön tämän sopimuksen liitteessä III tarkoitetun Euroopan unionin lentoliikennelainsäädännön kaikki säännökset ja soveltanut niitä, lukuun ottamatta tämän sopimuksen liitteessä III olevassa D osassa tarkoitettua ilmailun turvaamista koskevaa lainsäädäntöä, ja kyseinen arvio vahvistetaan sekakomitean päätöksellä. Arvio tehdään viimeistään kahden vuoden kuluttua siitä, kun sopimus on tullut voimaan.
2. Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen liitteessä I määrätään, sopimuksessa vahvistettuihin soveltuihin lentoliikennepalveluihin ja määrättyihin reitteihin ei sisälly tässä liitteessä II olevassa 1 kohdassa tarkoitetun päätöksen tekopäivään asti kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajien oikeutta harjoittaa muita viidennen vapauden liikenneoikeuksia kuin niitä, jotka on jo myönnetty Moldovan tasavallan ja Euroopan unionin ja jäsenvaltioiden kahdenvälisillä sopimuksilla; tämä koskee myös Moldovan tasavallan lentoliikenteen harjoittajien toimintaa Euroopan unionin alueella sijaitsevien paikkojen välillä.  
  
Kun tässä liitteessä II olevassa 1 kohdassa tarkoitettu päätös tehdään, kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat saavat harjoittaa viidennen vapauden liikenneoikeuksia; tämä koskee myös Moldovan tasavallan lentoliikenteen harjoittajien toimintaa Euroopan unionin alueella sijaitsevien paikkojen välillä.
3. Euroopan unioni tekee arvion siitä, miten Moldovan tasavalta on pannut ilmailun turvaamista koskevan lainsäädännön täytäntöön, ja kyseinen arvio vahvistetaan sekakomitean päätöksellä. Arvio tehdään viimeistään kolmen vuoden kuluttua siitä, kun tämä sopimus on tullut voimaan. Sillä välin Moldovan tasavalta panee täytäntöön ECAC-asiakirjan 30.
4. Siirtymäkauden päättyessä tämän sopimuksen liitteessä III olevassa D osassa tarkoitetun ilmailun turvaamista koskevan lainsäädännön luottamukselliset osat annetaan Moldovan tasavallan asianmukaisten viranomaisien saataville, jos turvaamisen kannalta arkaluontoisten tietojen vaihtamisesta, EU:n luottamukselliset tiedot mukaan luettuina, päästään sopimukseen.
5. Moldovan tasavallan vähittäistä siirtymistä tämän sopimuksen liitteessä III tarkoitetun Euroopan unionin lentoliikennelainsäädännön täysimittaiseen soveltamiseen voidaan arvioida säännöllisesti. Arviot tekee Euroopan komissio yhteistyössä Moldovan tasavallan kanssa.
6. Moldovan tasavalta soveltaa tämän liitteen 1 kohdassa tarkoitetun päätöksen tekopäivästä alkaen liikennelupien antamiseen sääntöjä, jotka vastaavat sisällöltään lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24 päivänä syyskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 II luvussa olevia sääntöjä. Euroopan unionin toimivaltaiset viranomaiset soveltavat tämän sopimuksen 4 artiklan (Lentoyhtiöiden vaatimustenmukaisuutta, omistusta ja määräysvaltaa koskevien viranomaisselvitysten vastavuoroinen tunnustaminen) määräyksiä, jotka koskevat Moldovan tasavallan toimivaltaisten viranomaisien tekemien vaatimustenmukaisuutta ja/tai kansalaisuutta koskevien selvitysten vastavuoroista tunnustamista, siitä alkaen, kun sekakomitea on vahvistanut Moldovan tasavallan soveltavan täysimääräisesti liikennelupien myöntämistä koskevia sääntöjä.
7. Allekirjoituspäivänä Moldovan tasavallan rekisterissä olevia Moldovan tasavallan viranomaisvalvonnan alaisten lentotoiminnan harjoittajien ilma-aluksia, joilla ei ole tämän sopimuksen liitteessä III olevassa C osassa tarkoitetun asiaa koskevan EU-lainsäädännön mukai-

## HE 51/2016 vp

sesti annettua tyyppihyväksyntätodistusta, voidaan hallinnoida Moldovan tasavallan toimivaltaisten viranomaisten vastuulla Moldovan tasavallan sovellettavien kansallisten turvallisuusvaatimusten mukaisesti seuraaviin päivämääriin asti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sekkomiteassa tai 24 artiklan (Suojatoimenpiteet) nojalla tehtävän päätöksen soveltamista:

a) 1 päivään tammikuuta 2017 asti tiettyjen ainoastaan rahtiliikenteessä käytettävien lentokoneiden osalta;

b) 31 päivään joulukuuta 2022 asti tiettyjen sellaisten helikopterien osalta, joita käytetään esimerkiksi etsintä- ja pelastuspalvelussa, lentotyössä, koulutuksessa, avustus- ja maatalouslennoilla ja humanitaarisilla lennoilla niitä käyttävien lentotoiminnan harjoittajien toimilupien mukaisesti,

sillä edellytyksellä, että ilma-alus on yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen ilmailun kansainvälisten turvallisuusvaatimusten mukainen. Tällaisiin ilma-aluksiin ei sovelleta tämän sopimuksen mukaisia oikeuksia, eikä niillä saa liikennöidä reiteillä Euroopan unioniin, Euroopan unionista tai Euroopan unionin sisällä.

Edellä tarkoitettulla siirtymäkaudella Moldovan tasavallan rekisterissä olevien sellaisten ilma-alusten lukumäärä, joilla ei ole asiaa koskevan EU-lainsäädännön mukaisesti annettua tyyppihyväksyntätodistusta, saa 1 päivään tammikuuta 2017 asti olla enintään 53, sen jälkeen enintään 36 ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022 niitä ei saa enää olla käytössä.

*LIITE III*

(Ajantasaistetaan säännöllisesti)

**SIVIILI-ILMAILUUN SOVELLETTAVAT SÄÄNNÖT**

Seuraavien säädösten "sovellettavia säännöksiä" sovelletaan tämän sopimuksen mukaisesti, jollei tässä liitteessä tai tämän sopimuksen liitteessä II (Siirtymämääräykset) muuta määrätä. Yksittäisiä säädöksiä koskevat erityiset mukautukset on tarvittaessa mainittu niiden jäljessä.

**A. MARKKINOILLE PÄÄSY JA SIIHEN LIITTYVÄT KYSYMYKSET**

N:o 95/93

Neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, annettu 18 päivänä tammikuuta 1993, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 894/2002, annettu 27 päivänä toukokuuta 2002, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä muuttamisesta

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1554/2003, annettu 22 päivänä heinäkuuta 2003, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä muuttamisesta

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 793/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä muuttamisesta

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 545/2009, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–12 artikla, 14 artikla ja 14 a artiklan 2 kohta

Sovellettaessa 12 artiklan 2 kohtaa tarkoitetaan ilmaisulla "komissio" ilmaisua "sekakomitea".

N:o 96/67

Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuollinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla

Sovellettavat säännökset: 1–25 artikla ja liite

Sovellettaessa 10 artiklaa tarkoitetaan ilmaisulla "jäsenvaltiot" ilmaisua "Euroopan unionin jäsenvaltiot".

Sovellettaessa 20 artiklan 2 kohtaa tarkoitetaan ilmaisulla "komissio" ilmaisua "sekakomitea".

N:o 785/2004

## HE 51/2016 vp

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 785/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista

Sovellettavat säännökset: 1–8 artikla ja 10 artiklan 2 kohta

N:o 2009/12

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, lentoasemamaksuista

Sovellettavat säännökset: 1–12 artikla

### B. ILMALIIKENTEEN HALLINTA

N:o 549/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus)

Sovellettavat säännökset: 1–4 artikla, 6 artikla ja 9–14 artikla

N:o 550/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus)

Sovellettavat säännökset: 1–19 artikla, liitteet I ja II

N:o 551/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus)

Sovellettavat säännökset: 1–11 artikla

N:o 552/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 552/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuu-  
suusasetus)

Sovellettavat säännökset: 1–12 artikla, liitteet I–V

N:o 2150/2005

Komission asetus (EY) N:o 2150/2005, annettu 23 päivänä joulukuuta 2005, ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä

N:o 730/2006

## HE 51/2016 vp

Komission asetus (EY) N:o 730/2006, annettu 11 päivänä toukokuuta 2006, ilmatilan luokittelusta ja näkölentösääntöjen mukaisten lentojen sallimisesta lentopinnan 195 yläpuolella

N:o 1794/2006

Komission asetus (EY) N:o 1794/2006, annettu 6 päivänä joulukuuta 2006, lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä

N:o 1033/2006

Komission asetus (EY) N:o 1033/2006, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2006, lentoa edeltävän vaiheen lentosuunnitelmia koskeviin menettelyihin liittyvistä vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten

N:o 1032/2006

Komission asetus (EY) N:o 1032/2006, annettu 6 päivänä heinäkuuta 2006, lennonjohtoyksiköiden väliseen lentoja koskevien tietojen ilmoittamiseen, lentojen koordinointiin ja niiden siirtämiseen tarkoitettujen lentotietojen vaihdon automaattisten järjestelmien vaatimuksista

N:o 219/2007

Neuvoston asetus (EY) N:o 219/2007, annettu 27 päivänä helmikuuta 2007, yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämiseksi

Sovellettavat säännökset: 1 artiklan 1 ja 2 sekä 5–7 kohta, 2 ja 3 artikla, 4 artiklan 1 kohta, liite

N:o 633/2007

Komission asetus (EY) N:o 633/2007, annettu 7 päivänä kesäkuuta 2007, lennonjohtoyksiköiden välillä tapahtuvaan lentoja koskevien tietojen ilmoittamiseen, lentojen koordinointiin ja niiden siirtämiseen käytettävän lentotietosanomien siirtoyhteyksikäytännön soveltamisvaatimuksista

Sovellettavat säännökset: 1–7 artikla, 8 artiklan toinen ja kolmas virke, liitteet I–IV

N:o 1265/2007

Komission asetus (EY) N:o 1265/2007, annettu 26 päivänä lokakuuta 2007, ilma-aluksen ja maa-aseman välisessä puheviestinnässä käytettävää kanavaväliä koskevista vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten

Sovellettavat säännökset: 1–9 artikla, liitteet I–IV

N:o 482/2008

Komission asetus (EY) N:o 482/2008, annettu 30 päivänä toukokuuta 2008, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilta vaadittavasta ohjelmistojen turvallisuuden varmistusjärjestelmästä ja asetuksen (EY) N:o 2096/2005 liitteen II muuttamisesta

## HE 51/2016 vp

Sovellettavat säännökset: 1–5 artikla, liitteet I ja II

N:o 1361/2008

Neuvoston asetus (EY) N:o 1361/2008, annettu 16 päivänä joulukuuta 2008, yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämiseksi annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 219/2007 muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–5 artikla (lukuun ottamatta 1 artiklan 6 kohtaa), liite (lukuun ottamatta 11 ja 12 kohtaa)

N:o 29/2009

Komission asetus (EY) N:o 29/2009, annettu 16 päivänä tammikuuta 2009, tiedonsiirtopalveluja koskevista vaatimuksista yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa

Sovellettavat säännökset: 1–15 artikla, liitteet I–VII

N:o 30/2009

Komission asetus (EY) N:o 30/2009, annettu 16 päivänä tammikuuta 2009, asetuksen (EY) N:o 1032/2006 muuttamisesta tiedonsiirtopalveluja tukevia lentotietojen vaihdon automaattisia järjestelmiä koskevien vaatimusten osalta

Sovellettavat säännökset: 1 ja 2 artikla, liite

N:o 262/2009

Komission asetus (EY) N:o 262/2009, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2009, S-moodikyselykoodien koordinoitua jakamista ja käyttöä koskevista vaatimuksista yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa

Sovellettavat säännökset: 1–13 artikla, liitteet I–III

N:o 1070/2009

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1070/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyysparantamiseksi

Sovellettavat säännökset: 1–5 artikla, lukuun ottamatta 1 artiklan 4 kohtaa

N:o 1108/2009

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1108/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta sekä direktiivin 2006/23/EY kumoamisesta

N:o 73/2010



## HE 51/2016 vp

Komission asetus (EU) N:o 73/2010, annettu 26 päivänä tammikuuta 2010, ilmailutietojen ja ilmailutiedotuksen laatua koskevista vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten

N:o 255/2010

Komission asetus (EU) N:o 255/2010, annettu 25 päivänä maaliskuuta 2010, ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä

N:o 691/2010

Komission asetus (EU) N:o 691/2010, annettu 29 päivänä heinäkuuta 2010, lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista annetun asetuksen (EY) N:o 2096/2005 muuttamisesta

N:o 929/2010

Komission asetus (EU) N:o 929/2010, annettu 18 päivänä lokakuuta 2010, asetuksen (EY) N:o 1033/2006 muuttamisesta sen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen ICAOn määräysten osalta

N:o 1191/2010

Komission asetus (EU) N:o 1191/2010, annettu 16 päivänä joulukuuta 2010, lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä annetun asetuksen (EY) N:o 1794/2006 muuttamisesta

Komission päätös, annettu 21 päivänä helmikuuta 2011, Euroopan unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden ja varoituskynnysten vahvistamisesta lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseksi vuosina 2012–2014 (2011/121/EU)

N:o 176/2011

Komission asetus (EU) N:o 176/2011, annettu 24 päivänä helmikuuta 2011, ennen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista ja muuttamista annettavista tiedoista

N:o 283/2011

Komission asetus (EU) N:o 283/2011, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2011, asetuksen (EY) N:o 633/2007 muuttamisesta 7 artiklassa tarkoitettujen siirtymäjärjestelyjen osalta

Komission päätös, annettu 20 päivänä toukokuuta 2011, tiedonsiirtopalveluja koskevista vaatimuksista yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa annetun komission asetuksen (EY) N:o 29/2009 14 artiklan mukaisista vapautuksista

N:o 677/2011

Komission asetus (EU) N:o 677/2011, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2011, ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta

## HE 51/2016 vp

Commission Decision C(2011) 4130 final of 7 July 2011 on the nomination of the Network Manager for the air traffic management (ATM) network functions of the single European sky ( 7.7.2011 tehty komission päätös, joka koskee verkostonhoitajan nimittämistä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallinnan verkkotoimintoja varten, suomenkielistä toisintoa ei ole)  
N:o 805/2011

Komission asetus (EU) N:o 805/2011, annettu 10 päivänä elokuuta 2011, lennonjohtajien lupakirjoja ja eräitä todistuksia koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti

N:o 1034/2011

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1034/2011, annettu 17 päivänä lokakuuta 2011, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen turvallisuusvalvonnasta ja asetuksen (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta

N:o 1035/2011

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1035/2011, annettu 17 päivänä lokakuuta 2011, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta

### C. LENTOTURVALLISUUS

N:o 3922/91

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/91, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission asetus (EY) N:o 2176/96, annettu 13 päivänä marraskuuta 1996, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 mukauttamisesta tieteen ja tekniikan kehitykseen

- Komission asetus (EY) N:o 1069/1999, annettu 25 päivänä toukokuuta 1999, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 mukauttamisesta tieteen ja tekniikan kehitykseen

- Komission asetus (EY) N:o 2871/2000, annettu 28 päivänä joulukuuta 2000, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 mukauttamisesta tieteen ja tekniikan kehitykseen

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1899/2006, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 muuttamisesta

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1900/2006, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 muuttamisesta

- Komission asetus (EY) N:o 8/2008, annettu 11 päivänä joulukuuta 2007, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 muuttamisesta kaupallisiin lentokoneella suoritettaviin ilmakuljetuksiin sovellettavien yhteisten teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen osalta

## HE 51/2016 vp

- Komission asetus (EY) N:o 859/2008, annettu 20 päivänä elokuuta 2008, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 muuttamisesta kaupallisiin lentokoneella suoritettaviin ilmakuljetuksiin sovellettavien yhteisten teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen osalta

Sovellettavat säännökset: 1–10 sekä 12 ja 13 artikla, lukuun ottamatta 4 artiklan 1 kohtaa ja 8 artiklan 2 kohdan toista virkettä, liitteet I–III

Sovellettaessa 12 artiklaa tarkoitetaan ilmaisulla "jäsenvaltiot" ilmaisua "Euroopan unionin jäsenvaltiot".

N:o 216/2008

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–68 artikla, lukuun ottamatta 65 artiklaa, 69 artiklan 1 kohdan toinen alakohta, 69 artiklan 4 kohta, liitteet I–VI

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

Komission asetus (EY) N:o 690/2009, annettu 30 päivänä heinäkuuta 2009, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1108/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta sekä direktiivin 2006/23/EY kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–3 artikla, lukuun ottamatta asetuksen (EY) N:o 1108/2009 1 artiklan 7 kohdalla lisätyt 8 a artiklan 5 kohtaa, 8 b artiklan 6 kohtaa ja 8 c artiklan 10 kohtaa, liite

N:o 996/2010

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 996/2010, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta

N:o 2003/42

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/42/EY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2003, poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla

Sovellettavat säännökset: 1–11 artikla, liitteet I ja II

N:o 1321/2007

## HE 51/2016 vp

Komission asetus (EY) N:o 1321/2007, annettu 12 päivänä marraskuuta 2007, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY mukaisesti vaihdettujen siviili-ilmailualan poikkeamia koskevien tietojen keskusrekisteriin tallentamisen yksityiskohtaisista soveltamis-säännöistä

Sovellettavat säännökset: 1–4 artikla

N:o 1330/2007

Komission asetus (EY) N:o 1330/2007, annettu 24 päivänä syyskuuta 2007, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun siviili-ilmailu alan poikkeamia koskevan tietojen levittämisen täytäntöönpanosäännöistä

Sovellettavat säännökset: 1–10 artikla, liitteet I ja II

N:o 1702/2003

Komission asetus (EY) N:o 1702/2003, annettu 24 päivänä syyskuuta 2003, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission asetus (EY) N:o 381/2005, annettu 7 päivänä maaliskuuta 2005, asetuksen (EY) N:o 1702/2003 ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä muuttamisesta

- Komission asetus (EY) N:o 706/2006, annettu 8 päivänä toukokuuta 2006, asetuksen (EY) N:o 1702/2003 muuttamisesta sen ajanjakson osalta, jona jäsenvaltiot voivat myöntää hyväksyntöjä rajoitetuksi ajaksi

- Komission asetus (EY) N:o 335/2007, annettu 28 päivänä maaliskuuta 2007, asetuksen (EY) N:o 1702/2003 muuttamisesta ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden ympäristöhyväksyntää koskevien täytäntöönpanosääntöjen osalta

- Komission asetus (EY) N:o 375/2007, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2007, ilma-alusten ja ilmailualan tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuutta ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1702/2003 muuttamisesta

- Komission asetus (EY) N:o 287/2008, annettu 28 päivänä maaliskuuta 2008, asetuksen (EY) N:o 1702/2003 2 c artiklan 3 kohdassa tarkoitetusta voimassaoloajan pidentämisestä

- Komission asetus (EY) N:o 1057/2008, annettu 27 päivänä lokakuuta 2008, asetuksen (EY) N:o 1702/2003 liitteessä olevan lentokelpoisuuden tarkastustodistusta (EASA 15a -lomake) koskevan lisäyksen II muuttamisesta

- Komission asetus (EY) N:o 1194/2009, annettu 30 päivänä marraskuuta 2009, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1702/2003 muuttamisesta

## HE 51/2016 vp

Huom.: Oikaistu oikaisuilla, jotka on tehty komission asetukseen (EY) N:o 1194/2009, annettu 30 päivänä marraskuuta 2009, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1702/2003 muuttamisesta (EUVL L 336, 18.12.2009, s. 58 ja EUVL L 58, 9.3.2010, s. 23)

Sovellettavat säännökset: 1–4 artikla, liite. Sekakomitea määrittää asetuksessa tarkoitetut siirtymäkaudet.

N:o 2042/2003

Komission asetus (EY) N:o 2042/2003, annettu 20 päivänä marraskuuta 2003, lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission asetus (EY) N:o 707/2006, annettu 8 päivänä toukokuuta 2006, asetuksen (EY) N:o 2042/2003 muuttamisesta sellaisten hyväksyntöjen osalta, joiden kesto on rajoitettu, sekä liitteiden I ja III osalta

- Komission asetus (EY) N:o 376/2007, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2007, lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä annetun asetuksen (EY) N:o 2042/2003 muuttamisesta

- Komission asetus (EY) N:o 1056/2008, annettu 27 päivänä lokakuuta 2008, lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä annetun asetuksen (EY) N:o 2042/2003 muuttamisesta

- Komission asetus (EU) N:o 127/2010 lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä annetun asetuksen (EY) N:o 2042/2003 muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–6 artikla, liitteet I–IV

N:o 104/2004

Komission asetus (EY) N:o 104/2004, annettu 22 päivänä tammikuuta 2004, Euroopan lentoturvallisuusviraston valituslautakunnan organisaatiota ja kokoonpanoa koskevista säännöistä

Sovellettavat säännökset: 1–7 artikla ja liite

N:o 593/2007

Komission asetus (EY) N:o 593/2007, annettu 31 päivänä toukokuuta 2007, Euroopan lentoturvallisuusviraston perimistä maksuista ja palkkioista

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

## HE 51/2016 vp

Komission asetus (EY) N:o 1356/2008, annettu 23 päivänä joulukuuta 2008, Euroopan lentoturvallisuusviraston perimistä maksuista ja palkkioista annetun asetuksen (EY) N:o 593/2007 muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–12 artikla, 14 artiklan 2 kohta, liite

N:o 736/2006

Komission asetus (EY) N:o 736/2006, annettu 16 päivänä toukokuuta 2006, Euroopan lentoturvallisuusviraston työmenetelmistä standardointitarkastuksia suoritettaessa

Sovellettavat säännökset: 1–18 artikla

N:o 768/2006

Komission asetus (EY) N:o 768/2006, annettu 19 päivänä toukokuuta 2006, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/36/EY täytäntöönpanosta yhteisön lentoasemia käyttävien ilma-alusten turvallisuutta ja tietojärjestelmän hallinnointia koskevien tietojen keruun ja vaihtamisen osalta

Sovellettavat säännökset: 1–5 artikla

N:o 2111/2005

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005, annettu 14 päivänä joulukuuta 2005, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatkustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–13 artikla, liite

Komission asetus (EY) N:o 473/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitettun yhteisön luettelon laatimissäännöistä

Sovellettavat säännökset: 1–6 artikla ja liitteet A–C

Komission asetus (EY) N:o 474/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitettusta yhteisön luettelosta, sellaisena kuin se on myöhemmin muutettuna

Sovellettavat säännökset: 1–3 artikla ja liitteet A ja B

### D. ILMAILUN TURVAAMINEN

Puiteasetus

N:o 300/2008

## HE 51/2016 vp

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–18 artikla, 21 artikla, liite

Täydentävä asetus

N:o 272/2009

Komission asetus (EY) N:o 272/2009, annettu 2 päivänä huhtikuuta 2009, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008 liitteessä vahvistettujen siviili-ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täydentämisestä

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission asetus (EU) N:o 720/2011, annettu 22 päivänä heinäkuuta 2011, siviili-ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täydentämisestä annetun komission asetuksen (EY) N:o 272/2009 muuttamisesta EU:n lentoasemilla suoritettavien nesteiden, aerosolien ja geelien turvatarkastusten vaiheittaisen käyttöönoton osalta

N:o 1254/2009

Komission asetus (EU) N:o 1254/2009, annettu 18 päivänä joulukuuta 2009, perusteista, joilla jäsenvaltiot saavat poiketa siviili-ilmailun turvaamista koskevista yhteisistä perusvaatimuksista ja ottaa käyttöön vaihtoehtoisia turvatoimenpiteitä

N:o 18/2010

Komission asetus (EU) N:o 18/2010, annettu 8 päivänä tammikuuta 2010, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008 muuttamisesta siviili-ilmailun turvaamisen alan kansallisia laadunvalvontaohjelmia koskevien vaatimusten osalta

Täytäntöönpanoasetus

N:o 72/2010

Komission asetus (EU) N:o 72/2010, annettu 26 päivänä tammikuuta 2010, ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavista menettelyistä

N:o 185/2010

Komission asetus (EY) N:o 185/2010, annettu 4 päivänä maaliskuuta 2010, yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission asetus (EU) N:o 357/2010, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2010, toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi 4 päivänä maaliskuuta 2010 annetun asetuksen (EY) N:o 185/2010 muuttamisesta

## HE 51/2016 vp

- Komission asetus (EU) N:o 358/2010, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2010, toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi 4 päivänä maaliskuuta 2010 annetun asetuksen (EY) N:o 185/2010 muuttamisesta

- Komission asetus (EU) N:o 573/2010, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2010, toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi 4 päivänä maaliskuuta 2010 annetun asetuksen (EY) N:o 185/2010 muuttamisesta

- Komission asetus (EU) N:o 983/2010, annettu 3 päivänä marraskuuta 2010, yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi annetun asetuksen (EU) N:o 185/2010 muuttamisesta

- Komission asetus (EU) N:o 334/2011, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2011, toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi 4 päivänä maaliskuuta 2010 annetun asetuksen (EY) N:o 185/2010 muuttamisesta

Komission päätös 2010/774/EU, annettu 13 päivänä huhtikuuta 2010, asetuksen (EY) N:o 300/2008 18 artiklan a alakohdassa tarkoitettuja tietoja sisältävistä yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi (tiedonsaantitarve ilmailun turvaamista koskevista toimenpiteistä)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission päätös 2010/2604/EU, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2010, asetuksen (EY) N:o 300/2008 18 artiklan a alakohdassa tarkoitettuja tietoja sisältävistä yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi 13 päivänä huhtikuuta 2010 annetun komission päätöksen 2010/774/EU muuttamisesta (nesteidän, aerosolien ja geelien sekä kassien, joista näkyy, jos niiden sisältöön on puututtu, toimitusten suojaaminen)

- Komission päätös 2010/3572/EU, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2010, asetuksen (EY) N:o 300/2008 18 artiklan a alakohdassa tarkoitettuja tietoja sisältävistä yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi 13 päivänä huhtikuuta 2010 annetun komission päätöksen 2010/774/EU muuttamisesta (räjähdekoirit)

- Komission päätös 2010/9139/EU, annettu 20 päivänä joulukuuta 2010, asetuksen (EY) N:o 300/2008 18 artiklan a alakohdassa tarkoitettuja tietoja sisältävistä yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi 13 päivänä huhtikuuta 2010 annetun komission päätöksen 2010/774/EU muuttamisesta (rahdin metallinpaljastus)

## E. YMPÄRISTÖ

N:o 2006/93

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/93/EY, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (toinen painos) niteessä I olevan II osan 3 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen sääntelystä

Sovellettavat säännökset: 1–6 artikla ja liitteet I ja II



## HE 51/2016 vp

N:o 2002/30

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/30/EY, annettu 26 päivänä maaliskuuta 2002, meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta

sellaisena kuin se on muutettuna tai mukautettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla ja vuoden 2005 liittymisasiakirjalla

Sovellettavat säännökset: 1–15 artikla, liitteet I ja II

N:o 2002/49

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta - Komission lausunto ympäristömelun arviointia ja hallintaa koskevan direktiivin sovittelukomitealle

Sovellettavat säännökset: 1–16 artikla, liitteet I–VI

### F. SOSIAALISET NÄKÖKOHDAT

N:o 2000/79

Neuvoston direktiivi 2000/79/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, Euroopan lentoyhtiöiden liiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiehistöyhdistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta

Sovellettavat säännökset: 2 ja 3 artikla, liite

N:o 2003/88

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY, annettu 4 päivänä marraskuuta 2003, tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista

Sovellettavat säännökset: 1–19, 21–24 ja 26–29 artikla

### G. KULUTTAJANSUOJA

N:o 90/314

Neuvoston direktiivi 90/314/ETY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 1990, matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista

Sovellettavat säännökset: 1–10 artikla

N:o 95/46

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/46/EY, annettu 24 päivänä lokakuuta 1995, yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta

## HE 51/2016 vp

Sovellettavat säännökset: 1–34 artikla

N:o 2027/97

Neuvoston asetus (EY) N:o 2027/97, annettu 9 päivänä lokakuuta 1997, lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa, sellaisena kuin se on muutettuna

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002, annettu 13 päivänä toukokuuta 2002, neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–8 artikla

N:o 261/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, annettu 11 päivänä helmikuuta 2004, matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–17 artikla

N:o 1107/2006

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1107/2006, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2006, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä

Sovellettavat säännökset: 1–17 artikla, liitteet I ja II

## H. MUU LAINSÄÄDÄNTÖ

N:o 80/2009

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 80/2009, annettu 14 päivänä tammikuuta 2009, tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä koskevista käytäntesäännöistä ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2299/89 kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–18 artikla ja liitteet I ja II

---

***LIITE IV***

Luettelo tämän sopimuksen 3 ja 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitetuista muista valtioista

1. Islannin tasavalta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen nojalla);
  2. Liechtensteinin ruhtinaskunta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen nojalla);
  3. Norjan kuningaskunta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen nojalla);
  4. Sveitsin valaliitto (Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välisen lentoliikennesopimuksen nojalla).
-

*ANNEX I*

**AGREED SERVICES AND SPECIFIED ROUTES**

1. Each Party grants to the air carriers of the other Party the rights to provide air transport services on the routes specified hereunder:

(a) for air carriers of the European Union: Any point in the European Union – intermediate points in the territories of European Neighbourhood Policy partners [1], ECAA countries [2], or countries listed in Annex IV – Any point in the Republic of Moldova - points beyond.

(b) for air carriers of the Republic of Moldova: Any point in the Republic of Moldova – intermediate points in the territories of European Neighbourhood Policy partners, ECAA countries or countries listed in Annex IV – Any point in the European Union

2. The services operated according to paragraph 1 of this Annex shall originate or terminate in the territory of the Republic of Moldova, for air carriers of the Republic of Moldova, and in the territory of the European Union for air carriers of the European Union.

3. Air carriers of both Parties may on any or all flights and at their option:

(a) operate flights in either or both directions;

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

(c) serve intermediate and beyond points, as specified in paragraph 1 of this Annex, and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;

(d) omit stops at any point or points;

(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;

(f) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;

(g) carry transit traffic through the other Party's territory; and

(h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates.

4. Each Party shall allow each air carrier to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the air carriers of the other Party, except for customs, technical, operational, environmental, protection of health reasons or in application of Article 8 (Competitive environment) of this Agreement.

5. The air carriers of each Party may serve, including within the framework of code share arrangements, any point located in a third country that is not included on the specified routes, provided that they do not exercise fifth freedom rights.

6. This Annex is subject to the transitional provisions contained in paragraph 2 of Annex II to this Agreement and the extension of rights foreseen therein.

**HE 51/2016 vp**

[1] "European Neighbourhood Policy partners" shall here be understood as Algeria, Armenia, Azerbaijan, Belarus, Egypt, Georgia, Israel, Jordan, Lebanon, Libya, Morocco, Occupied Palestinian Territory, Syria, Tunisia and Ukraine i.e. shall here not include the Republic of Moldova.

[2] "ECAA countries" are the countries which are parties to the Multilateral Agreement establishing a European Common Aviation Area which at the date of signature of the agreement were: Member States of the European Union, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, the Republic of Serbia and Kosovo under UN Security Council Resolution 1244.

---

*ANNEX II*

**TRANSITIONAL PROVISIONS**

1. The implementation and application by the Republic of Moldova of all the provisions of the legislation of the European Union relating to air transport indicated in Annex III to this Agreement, with the exception of the security legislation under Part D of Annex III to this Agreement, shall be the subject of an evaluation under the responsibility of the European Union which shall be validated by a decision of the Joint Committee. Such an evaluation shall be conducted two years after the entry into force of the Agreement at the latest.

2. Notwithstanding the provisions of Annex I to this Agreement, the agreed services and specified routes of this Agreement, shall not include, until the moment of the adoption of the decision referred to in paragraph 1 of this Annex II to this Agreement, the right for the air carriers of both parties to exercise fifth freedom rights other than those already granted by bilateral agreements between the Republic of Moldova and the Member States of the European Union, including for the air carriers of the Republic of Moldova between points within the territory of the European Union.

Upon the adoption of the decision referred to in paragraph 1 of this Annex II, the air carriers of both parties shall be entitled to exercise fifth freedom rights, including for the air carriers of the Republic of Moldova between points within the territory of the European Union.

3. The implementation of the aviation security legislation by the Republic of Moldova shall be subject of an evaluation under the responsibility of the European Union which shall be validated by a decision of the Joint Committee. Such an evaluation shall be conducted at the latest three years after the entry into force of this Agreement. In the meantime, the Republic of Moldova shall implement ECAC Doc 30.

4. At the end of the transitional period, the confidential part of the security legislation as provided in Part D of Annex III to this Agreement shall be made available to the appropriate authority of the Republic of Moldova, subject to an agreement on the exchange of security sensitive information including EU classified information.

5. The gradual transition of the Republic of Moldova to the full application of the legislation of the European Union relating to air transport indicated in Annex III to this Agreement may be subject to regular assessments. The assessments shall be carried out by the European Commission in cooperation with the Republic of Moldova.

6. As of the date of decision referred to in paragraph 1 of this Annex, the Republic of Moldova will apply operating licensing rules substantially equivalent to those contained in Chapter II of Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community. The provisions of Article 4 (Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with regard to Airline Fitness, ownership and control) of this Agreement with regard to the reciprocal recognition of fitness and/or citizenship determinations made by the competent authorities of the Republic of Moldova shall be applied by the competent authorities of the European Union upon the confirmation by the Joint Committee of the full application by the Republic of Moldova of such operating licensing rules.

7. Without prejudice to a decision within the Joint Committee or within Article 24 (Safeguard measures), aircraft registered at the date of signature in the register of the Republic of Moldo-

## HE 51/2016 vp

va and used by operators under the regulatory control of the Republic of Moldova, which do not have a type certificate issued in accordance with the relevant EU legislation in Part C of Annex III to this Agreement, can be managed under the responsibility of the competent authorities of the Republic of Moldova in accordance with the applicable national safety requirements of the Republic of Moldova until no later than:

(a) 1 January 2017 for certain aero-planes engaged in cargo-only operations;

(b) 31 December 2022 for certain helicopters engaged in operations such as search and rescue, aerial work, training, emergency, agricultural and humanitarian flights in accordance with the operational certificates of the respective carriers;

provided that the aircraft comply with international aviation safety standards established pursuant to the Convention. Such aircraft shall not benefit from any rights granted under this Agreement and shall not operate on air routes to, from or within the European Union.

During the above transition phase, the number of aircraft in the register of the Republic of Moldova which do not have a type certificate issued in accordance with the relevant EU legislation shall not exceed 53 until 1 January 2017, shall thereafter not exceed 36 and shall no later than 31 December 2022 have been completely phased-out.

*ANNEX III*

(Subject to regular update)

**RULES APPLICABLE TO CIVIL AVIATION**

The "Applicable provisions" of the following acts shall be applicable in accordance with this Agreement unless otherwise specified in this Annex or in Annex II to this Agreement (Transitional Provisions). Where necessary, specific adaptations for each individual act are set out hereafter:

**A. MARKET ACCESS AND ANCILLARY ISSUES**

No 95/93

Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports as amended by:

- Regulation (EC) No 894/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 May 2002 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports

- Regulation (EC) No 1554/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports

- Regulation (EC) No 793/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports

- Regulation (EC) No 545/2009 of the European Parliament and of the Council of 18 June 2009 amending Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports

Applicable provisions: Articles 1 to 12, 14 and 14 a (2)

As regards the application of Article 12(2), the term "the Commission" shall read "the Joint Committee".

No 96/67

Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports

Applicable provisions: Articles 1 to 25 and Annex

As regards the application of Article 10, the term "Member States" shall read "Member States of the European Union".

As regards the application of Article 20(2), the term "the Commission" shall read "the Joint Committee".



## HE 51/2016 vp

No 785/2004

Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators

Applicable provisions: Articles 1 to 8, and 10(2)

No 2009/12

Directive (EC) No 2009/12 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2009 on airport charges

Applicable provisions: Articles 1 to 12

### B. AIR TRAFFIC MANAGEMENT

No 549/2004

Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 4, 6, and 9 to 14

No 550/2004

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 19, Annexes I and II

No 551/2004

Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 11

No 552/2004

Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 12, Annexes I to V

No 2150/2005

Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace

## HE 51/2016 vp

No 730/2006

Commission Regulation (EC) No 730/2006 of 11 May 2006 on airspace classification and access of flights operated under visual flight rules above flight level 195

No 1794/2006

Commission Regulation (EC) No 1794/2006 of 6 December 2006 laying down a common charging scheme for air navigation services

No 1033/2006

Commission Regulation (EC) No 1033/2006 of 4 July 2006 laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the single European sky

No 1032/2006

Commission Regulation (EC) No 1032/2006 of 6 July 2006 laying down requirements for automatic systems for the exchange of flight data for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units

No 219/2007

Council Regulation (EC) No 219/2007 of 27 February 2007 on the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR)

Applicable provisions: Article 1(1)-(2) and (5)-(7), Articles 2 to 3, Article 4(1), Annex

No 633/2007

Commission Regulation (EC) No 633/2007 of 7 June 2007 laying down requirements for the application of a flight message transfer protocol used for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units

Applicable provisions: Articles 1 to 7, the second and third sentences of Article 8, Annexes I to IV

No 1265/2007

Commission Regulation (EC) No 1265/2007 of 26 October 2007 laying down requirements on air-ground voice channel spacing for the single European sky

Applicable provisions: Articles 1 to 9, Annexes I to IV

No 482/2008

Commission Regulation (EC) No 482/2008 of 30 May 2008 establishing a software safety assurance system to be implemented by air navigation service providers and amending Annex II to Regulation (EC) No 2096/2005

Applicable provisions: Articles 1 to 5, Annexes I to II

## HE 51/2016 vp

No 1361/2008

Council Regulation (EC) No 1361/2008 of 16 December 2008 amending Regulation (EC) No 219/2007 on the establishment of a joint undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR).

Applicable provisions: Articles 1 to 5 (with the exception of Article 1.6), Annex (with the exception of points 11 and 12).

No 29/2009

Commission Regulation (EC) No 29/2009 of 16 January 2009 laying down requirements on data link services for the single European sky.

Applicable provisions: Articles 1 to 15, Annexes I-VII

No 30/2009

Commission Regulation (EC) No 30/2009 of 16 January 2009 amending Regulation (EC) No 1032/2006 as far as the requirements for automatic systems for the exchange of flight data supporting data link services are concerned.

Applicable provisions: Articles 1 to 2, Annex

No 262/2009

Commission Regulation (EC) No 262/2009 of 30 March 2009 laying down requirements for the coordinated allocation and use of Mode S interrogator codes for the single European sky.

Applicable provisions: Articles 1 to 13, Annexes I-III

No 1070/2009

Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system.

Applicable provisions: Articles 1 to 5, with the exception of Article 1.4

No 1108/2009

Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC.

No 73/2010

Commission Regulation (EU) No 73/2010 of 26 January 2010 laying down requirements on the quality of aeronautical data and aeronautical information for the single European sky.

No 255/2010

## HE 51/2016 vp

Commission Regulation (EU) No 255/2010 of 25 March 2010 laying down common rules on air traffic flow management.

No 691/2010

Commission Regulation (EU) No 691/2010 of 29 July 2010 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions and amending Regulation (EC) No 2096/2005 laying down common requirements for the provision of air navigation services.

No 929/2010

Commission Regulation (EU) No 929/2010 of 18 October 2010 amending Regulation (EC) No 1033/2006 as regards the ICAO provisions referred to in Article 3(1).

No 1191/2010

Commission Regulation (EU) No 1191/2010 of 16 December 2010 amending Regulation (EC) No 1794/2006 laying down a common charging scheme for air navigation services.

Commission Decision of 21 February 2011 setting the European Union-wide performance targets and alert thresholds for the provision of air navigation services for the years 2012 to 2014 (2011/121/EU)

No 176/2011

Commission Regulation (EU) No 176/2011 of 24 February 2011 on the information to be provided before the establishment and modification of a functional airspace block.

No 283/2011

Commission Regulation (EU) No 283/2011 of 22 March 2011 amending Regulation (EC) No 633/2007 as regards the transitional arrangements referred to in Article 7

Commission Decision of 20.05.2011 on exemptions under Article 14 of Commission Regulation (EC) No 29/2009 on data link services for the single European sky.

No 677/2011

Commission Regulation (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and amending Regulation (EU) No 691/2010.

Commission Decision C(2011) 4130 final of 7 July 2011 on the nomination of the Network Manager for the air traffic management (ATM) network functions of the single European sky.

No 805/2011

Commission Regulation (EU) No 805/2011 of 10 August 2011 laying down detailed rules for air traffic controllers' licences and certain certificates pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council.

## HE 51/2016 vp

No 1034/2011

Commission Implementing Regulation (EU) No 1034/2011 of 17 October 2011 on safety oversight in air traffic management and air navigation services and amending Regulation (EU) No 691/2010.

No 1035/2011

Commission Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 of 17 October 2011 laying down common requirements for the provision of air navigation services and amending Regulations (EC) No 482/2008 and (EU) No 691/2010

### C. AVIATION SAFETY

No 3922/91

Council Regulation (EEC) No 3922/91 of 16 December 1991 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

as amended by:

- Commission Regulation (EC) No 2176/96 of 13 November 1996 amending to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) No 3922/91

- Commission Regulation (EC) No 1069/1999 of 25 May 1999 adapting to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) No 3922/91

- Commission Regulation (EC) No 2871/2000 of 28 December 2000 adapting to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

- Regulation (EC) No 1899/2006 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

- Regulation (EC) No 1900/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

- Commission Regulation (EC) No 8/2008 of 11 December 2007 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane

- Commission Regulation (EC) No 859/2008 of 20 August 2008 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane

Applicable provisions: Articles 1 to 10, 12 to 13 with the exception of Article 4(1) and Article 8(2) (second sentence), Annexes I to III

As regards the application of Article 12, "Member States" shall read "Member States of the European Union".

## HE 51/2016 vp

No 216/2008

Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 68 with the exception of Article 65, the second subparagraph of Article 69(1), Article 69(4), Annexes I to VI

as amended by:

Commission Regulation (EC) No 690/2009 of 30 July 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC

Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 3, with the exception of paragraph 5 of Article 8a, paragraph 6 of Article 8b and paragraph 10 of Article 8c inserted by Article 1(7) of Regulation (EC) No 1108/2009, Annex

No 996/2010

Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC

No 2003/42

Directive 2003/42/EC of the European Parliament and the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation

Applicable provisions: Articles 1 to 11, Annexes I and II

No 1321/2007

Commission Regulation (EC) No 1321/2007 of 12 November 2007 laying down implementing rules for the integration into a central repository of information on civil aviation occurrences exchanged in accordance with Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 4

No 1330/2007

Commission Regulation (EC) No 1330/2007 of 24 September 2007 laying down implementing rules for the dissemination to interested parties of information on civil aviation occurrence

## HE 51/2016 vp

es referred to in Article 7(2) of Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annexes I to II

No 1702/2003

Commission Regulation (EC) No 1702/2003 of 24 September 2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations

as amended by:

- Commission Regulation (EC) No 381/2005 of 7 March 2005 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations
- Commission Regulation (EC) No 706/2006 of 8 May 2006 amending Regulation (EC) No 1702/2003 as regards the period during which Member States may issue approvals of a limited duration
- Commission Regulation (EC) No 335/2007 of 28 March 2007 amending Regulation (EC) No 1702/2003 as regards the implementing rules related to environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances
- Commission Regulation (EC) No 375/2007 of 30 March 2007 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations
- Commission Regulation (EC) No 287/2008 of 28 March 2008 on the extension of the period of validity of referred to in Article 2c(3) of Regulation (EC) No 1702/2003
- Commission Regulation (EC) No 1057/2008 of 27 October 2008 amending Appendix II of Annex to Regulation (EC) No 1702/2003 concerning the Airworthiness Review Certificate (EASA Form 15a)
- Commission Regulation (EC) No 1194/2009 of 30 November 2009 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances as well as for certification of design and production organisations

Note: Corrected by Corrigenda to Commission Regulation (EC) No 1194/2009 of 30 November 2009 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances as well as for certification of design and production organisations (OJ L 336, 18.12.2009, p. 58 and OJ L 58, 9.3.2010, p. 23)

Applicable provisions: Articles 1 to 4, Annex. The transitional periods referred to in this Regulation shall be determined by the Joint Committee.

## HE 51/2016 vp

No 2042/2003

Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

as amended by:

- Commission Regulation (EC) No 707/2006 of 8 May 2006 amending Regulation (EC) No 2042/2003 as regards approvals of a limited duration and Annexes I and III

- Commission Regulation (EC) No 376/2007 of 30 March 2007 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

- Commission Regulation (EC) No 1056/2008 of 27 October 2008 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

- Commission Regulation (EC) No 127/2010 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annexes I to IV

No 104/2004

Commission Regulation (EC) No 104/2004 of 22 January 2004 laying down rules on the organisation and composition of the Board of Appeal of the European Aviation Safety Agency

Applicable provisions: Articles 1 to 7 and Annex

No 593/2007

Commission Regulation (EC) No 593/2007 of 31 May 2007 on the fees and charges levied by the European Aviation Safety Agency

as amended by:

Commission Regulation (EC) No 1356/2008 of 23 December 2008 amending Regulation (EC) No 593/2007 on the fees and charges levied by the European Aviation Safety Agency

Applicable provisions: Articles 1 to 12, Article 14(2), Annex

No 736/2006

Commission Regulation (EC) No 736/2006 of 16 May 2006 on working methods of the European Aviation Safety Agency for conducting standardisation inspections

Applicable provisions: Articles 1 to 18

No 768/2006



## HE 51/2016 vp

Commission Regulation (EC) No 768/2006 of 19 May 2006 implementing Directive 2004/36/EC of the European Parliament and of the Council as regards the collection and exchange of information on the safety of aircraft using Community airports and the management of the information system

Applicable provisions: Articles 1 to 5

No 2111/2005

Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/CE

Applicable provisions: Articles 1-13, Annex

Commission Regulation (EC) No 473/2006 of 22 March 2006 laying down implementing rules for the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 6 and Annexes A to C

Commission Regulation (EC) No 474/2006 of 22 March 2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council, and as subsequently amended.

Applicable provisions: Articles 1 to 3 and Annexes A and B

### D. AVIATION SECURITY

Framework Regulation

No 300/2008

Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008 on common rules in the field of civil aviation security and repealing Regulation (EC) No 2320/2002

Applicable provisions: Articles 1 to 18, Article 21, Annex

Supplementing Regulation

No 272/2009

Commission Regulation (EC) No 272/2009 of 2 April 2009 supplementing the common basic standards on civil aviation security laid down in the Annex to Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council

as amended by:

## HE 51/2016 vp

- Commission Regulation (EU) No 720/2011 of 22 July 2011 amending Commission Regulation (EC) No 272/2009 supplementing the common basic standards on civil aviation security as regards the phasing-in of the screening of liquids, aerosols and gels at EU airports

No 1254/2009

Commission Regulation (EU) No 1254/2009 of 18 December 2009 setting criteria to allow Member States to derogate from the common basic standards on civil aviation security and to adopt alternative security measures

No 18/2010

Commission Regulation (EU) No 18/2010 of 8 January 2010 amending Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council as far as specifications for national quality control programmes in the field of civil aviation security are concerned

Implementing Regulation

No 72/2010

Commission Regulation (EU) No 72/2010 of 26 January 2010 laying down procedures for conducting Commission inspections in the field of aviation security

No 185/2010

Commission Regulation (EU) No 185/2010 of 4 March 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security

as amended by:

- Commission Regulation (EU) No 357/2010 of 23 April 2010 amending Commission Regulation (EU) No 185/2010 of 4 March 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security

- Commission Regulation (EU) No 358/2010 of 23 April 2010 amending Commission Regulation (EU) No 185/2010 of 4 March 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security

- Commission Regulation (EU) No 573/2010 of 30 June 2010 amending Commission Regulation (EU) No 185/2010 of 4 March 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security

- Commission Regulation (EU) No 983/2010 of 3 November 2010 amending Regulation (EU) No 185/2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security

- Commission Regulation (EU) No 334/2011 of 7 April 2011 amending Commission Regulation (EU) No 185/2010 of 4 March 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security

## HE 51/2016 vp

Commission Decision 2010/774/EU of 13 April 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information as referred to in Point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008 (need to know aviation security measures)

as amended by:

- Commission Decision 2010/2604/EU of 23 April 2010 amending Commission Decision 2010/774/EU of 13 April 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information as referred to in Point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008 (protection of supplies of LAGs and STEBs)

- Commission Decision 2010/3572/EU of 30 June 2010 amending Commission Decision 2010/774/EU of 13 April 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information as referred to in Point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008 (explosive detection dogs)

- Commission Decision 2010/9139/EU of 20 December 2010 amending Commission Decision 2010/774/EU of 13 April 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information as referred to in Point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008 (metal detection for cargo)

### E. ENVIRONMENT

No 2006/93

Directive 2006/93/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the regulation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition

Applicable provisions: Articles 1 to 6 and Annexes I and II

No 2002/30

Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports

As amended or adapted by the 2003 Act of Accession and the 2005 Act of Accession

Applicable provisions: Articles 1 to 15, Annexes I and II

No 2002/49

Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 — Declaration by the Commission in the Conciliation Committee on the Directive relating to the assessment and management of environmental noise

Applicable provisions: Articles 1 to 16, Annexes I to VI

### F. SOCIAL ASPECTS

## HE 51/2016 vp

No 2000/79

Council Directive 2000/79/EC of 27 November 2000 concerning the European Agreement on the Organisation of Working Time of Mobile Workers in Civil Aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)

Applicable provisions: Articles 2 to 3, Annex

No 2003/88

Directive 2003/88 /EC of the European Parliament and of the Council of 4 November 2003 concerning certain aspects of the organisation of working time

Applicable provisions: Article 1 to 19, 21 to 24 and 26 to 29

### G. CONSUMER PROTECTION

No 90/314

Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours

Applicable provisions: Articles 1 to 10

No 95/46

Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data

Applicable provisions: Articles 1 to 34

No 2027/97

Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents as amended by:

- Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents

Applicable provisions: Articles 1 to 8

No 261/2004

Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91

## **HE 51/2016 vp**

Applicable provisions: Articles 1 to 17

No 1107/2006

Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air

Applicable provisions: Articles 1 to 17, Annexes I and II

### **H. OTHER LEGISLATION**

No 80/2009

Regulation (EC) No 80/2009 of the European Parliament and of the Council of 14 January 2009 on a Code of Conduct for computerised reservation systems and repealing Council Regulation (EEC) No 2299/89

Applicable provisions: Articles 1 to 18 and Annexes I and II

---

*ANNEX IV*

List of other States referred to in Articles 3 and 4, and Annex I

1. The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
  2. The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
  3. The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
  4. The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).
-