

TRANSPORTATION

Aviation Transport Services

**Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and MOLDOVA**

Signed at Chisinau May 18, 2023

Entered into force September 6, 2023



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA**

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Moldova (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to make it possible, for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1 Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation and in the case of the Republic of Moldova, the Ministry of Infrastructure and Regional Development and the Civil Aviation Authority, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the Department of Transportation or the Ministry of Infrastructure and Regional Development and the Civil Aviation Authority;
2. "Agreement" means this Agreement and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;

4. "Airline of a Party" means an airline that has received its Air Operator's Certificate (AOC) from and has its principal place of business in the territory of that Party;
5. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, 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 Parties;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Party; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2 Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - a. the right to fly across its territory without landing;
 - b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - c. the right to perform international air transportation between points on the following routes:

(i) for airlines of the United States, from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in the Republic of Moldova and beyond; and for all-cargo service, between the Republic of Moldova and any point or points;

(ii) for airlines of the Republic of Moldova from points behind the Republic of Moldova, via the Republic of Moldova and intermediate points to any point or points in the United States and beyond; and for all-cargo service, between the United States and any point or points; and

d. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Each airline of a Party may, on any or all flights and at its option:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. serve behind, intermediate, and beyond points 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. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- g. make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
- h. carry transit traffic through the other Party's territory; and
- i. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement provided that, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves a point in the homeland of the airline.

3. On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the homeland of the airline and,

in the inbound direction, the transportation to the homeland of the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

5. Any airline of a Party performing charter international air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option, of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each airline of the other Party shall be subject to the least restrictive of such criteria. Nothing in this paragraph shall limit the rights of a Party to require airlines of both Parties to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Except with respect to the consumer protection rules referred to in this paragraph, neither Party shall require an airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a notice that it is complying with the applicable laws, regulations, and rules referred to in this paragraph or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

Article 3 Authorization

Each Party, on receipt of applications from an airline of the other Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Party, nationals of that Party, or both;
- b. the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- c. the other Party is maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4 Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline where:

- a. that airline is not an airline of the other Party under Article 1 (4);
 - b. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the other Party's nationals, or both; or
 - c. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
 3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security).

Article 5 Application of Laws

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by such aircraft upon entering, when departing from, or while within the territory of that Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, 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 airlines.

Article 6 Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal, the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.
2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and

operation of airlines of that other Party. If following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

Article 7 Aviation Security

1. The Parties affirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

2. 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat, to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8 Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The airlines 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 required for the provision of air transportation.

3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party "self-handling" or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the

charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline 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.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. 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.

6. The airlines 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, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with

- a. an airline or airlines of either Party;
- b. an airline or airlines of a third country; and
- c. a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including to and from all airports with customs facilities, and 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. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9 Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of 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 transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, 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, 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 airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

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 airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. 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.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, 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.

Article 10 User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent, charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to 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 encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, 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 11 Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation 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 airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

Article 12 Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

Article 13 Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14 Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Pricing), that is not resolved within 30 days of the date established for consultations pursuant to a request for consultations under Article 13 may be referred, by agreement of the Parties, for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, either Party may give written notice to the other Party through diplomatic channels that it is requesting that the dispute be submitted to arbitration.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed, in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The arbitral tribunal shall be entitled to decide the extent of its jurisdiction under this Agreement and, except as otherwise agreed, shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may at the request of either Party recommend interim relief measures pending its final determination. If either of the Parties requests it or the tribunal deems it appropriate, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within 45 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted 60 days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within 30 days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall be submitted within 30 days thereafter. If either Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal; shall hold a hearing within 45 days after the last pleading is due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for interpretation of the decision within 15 days after it is rendered and any interpretation given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the

President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15 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 the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) 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 agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16 Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization

Article 17 Entry into Force

(1) This Agreement shall apply provisionally from the date of signature and shall enter into force on the date of receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary internal procedures for entry into force of the Agreement have been completed.

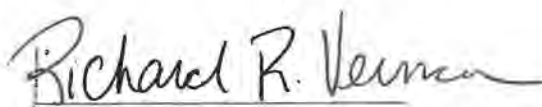
(2) From the date of its entry into force, this Agreement shall, as between the Parties, supersede all other agreements and/or arrangements governing international air services between the Parties.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Chisinau, this 18 day of May, 2023, in two originals, in the Romanian and English languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
THE UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF MOLDOVA:





**ACORD
ÎNTRU
GUVERNUL STATELOR UNITE ALE AMERICII
ȘI
GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA
PRIVIND
TRANSPORTUL AERIAN**

Guvernul Statelor Unite ale Americii și Guvernul Republicii Moldova (denumite în continuare "Părți"),

Dorind să promoveze un sistem de transport aerian internațional bazat pe concurența între companiile aeriene pe o piață supusă unui minim de intervenție și reglementare din partea statului;

Dorind să dea posibilitatea companiilor aeriene să ofere publicului o varietate de opțiuni pentru a călători și a expedia mărfuri, și dorind să încurajeze companiile aeriene individuale să introducă și să aplice prețuri competitive și inovative;

Dorind să faciliteze extinderea oportunităților pentru transportul aerian internațional;

Dorind să asigure cel mai înalt nivel de siguranță a zborurilor și securitate aeronautică în serviciile aeriene internaționale și să reafirme profunda îngrijorare față de actele sau amenințările îndreptate împotriva securității aeronavelor, care pun în pericol siguranța persoanelor și a bunurilor, afectând negativ operarea serviciilor aeriene și subminând încrederea publicului în siguranța aviației civile; și

Fiind Părți la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944;

convin după cum urmează:

Articolul 1 Definiții

În sensul prezentului Acord și în lipsa unor dispoziții contrare:

1. "Autoritățile aeronautice" înseamnă, în cazul Statelor Unite - Departamentul Transporturilor și, în cazul Republicii Moldova, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Autoritatea Aeronautică Civilă, precum și orice persoană sau organism autorizat să exercite funcțiile Departamentului Transporturilor sau Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Autoritatea Aeronautică Civilă;
2. "Acord" înseamnă prezentul Acord și orice modificări ale acestuia;

3. "Serviciu aerian" înseamnă transportul public aerian al pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei, separat sau mixt, regulate sau neregulate, contra cost sau prin închiriere;
4. "Companie aeriană a unei Părți" înseamnă o companie aeriană care deține certificat de operator aerian (AOC) și își are sediul principal pe teritoriul acelei Părți;
5. "Convenție" înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională semnată la Chicago la data de 7 decembrie 1944 și include:
 - (a) orice amendament care a intrat în vigoare în temeiul articolului 94 litera (a) din Convenție și a fost ratificat de ambele Părți; și
 - (b) orice anexă sau orice amendament la aceasta, adoptată/adoptat în temeiul articolului 90 din Convenție, în măsura în care o astfel de anexă sau amendament este aplicabilă/aplicabil în orice moment pentru ambele Părți;
6. "Cheltuieli totale" înseamnă costul prestării serviciului plus cheltuieli administrative în limite rezonabile;
7. "Transportul aerian internațional" înseamnă transportul aerian care traversează spațiul aerian al mai multor state;
8. "Preț" înseamnă orice plată, tarif sau taxă pentru transportul aerian al pasagerilor, al bagajelor și/sau al mărfurilor (exclusiv poșta), inclusiv, dacă este cazul, transportul terestru legat de serviciul aerian internațional, practicat de către companiile aeriene, inclusiv agențiile lor, și condițiile care reglementează disponibilitatea acestor plăți, tarife sau taxe;
9. "Escală în scopuri necomerciale" înseamnă o aterizare efectuată în alt scop decât îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor, a bagajelor, a mărfurilor și/sau a poștei în transportul aerian;
10. "Teritoriu" înseamnă teritoriile terestre, apele interioare și apele maritime teritoriale sub suveranitatea unei Părți; și
11. "Taxă de utilizare" înseamnă o taxă impusă companiilor aeriene pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare, de mediu, de navigație aeriană, securitate aeriană, inclusiv servicii și facilități conexe oferite.

Articolul 2 Acordarea drepturilor

1. Fiecare Parte acordă celeilalte Părți următoarele drepturi pentru desfășurarea transportului aerian internațional de către companiile aeriene ale celeilalte Părți:
 - (a) dreptul de a traversa teritoriul celeilalte Părți, fără a ateriza;

(b) dreptul de a efectua escale în scopuri necomerciale pe teritoriul celeilalte Părți;

(c) dreptul de a efectua transporturi aeriene internaționale între destinații situate pe următoarele rute:

(i) pentru companiile aeriene din Statele Unite, din puncte exterioare Statelor Unite trecând prin Statele Unite și prin puncte intermediare către orice punct sau puncte din Republica Moldova și în exteriorul său, inclusiv și pentru toate serviciile de transport de mărfuri între Republica Moldova și orice punct sau puncte;

(ii) pentru companiile aeriene din Republica Moldova, din puncte exterioare ale Republicii Moldova trecând prin Republica Moldova și prin puncte intermediare către orice punct sau puncte din Statele Unite ale Americii și în exteriorul său inclusiv și pentru toate serviciile de transport de mărfuri între Statele Unite ale Americii și orice punct sau puncte; și

(d) alte drepturi specificate în prezentul Acord.

2. Fiecare companie aeriană a uneia dintre Părți, poate, pe toate cursele aeriene, la propria alegere:

(a) să opereze curse într-una sau în ambele direcții;

(b) să combine numere de curse aeriene diferite pe aceeași aeronavă;

(c) să deservească puncte anterioare, intermediare și ulterioare, respectiv punctele de pe teritoriul Părților, în orice combinație și în orice ordine;

(d) să omită escale în unul sau mai multe puncte;

(e) să transfere traficul de pe oricare din aeronavele sale pe oricare altă aeronavă a sa, în orice punct;

(f) să opereze pe destinații dincolo de oricare punct din teritoriul său cu sau fără schimbarea aeronavei sau a numărului cursei și să propună aceste servicii publicului, ca servicii directe;

(g) să efectueze escale în orice punct de pe teritoriul uneia din Părți sau în afara acestuia;

(h) să efectueze curse tranzit prin teritoriul celeilalte Părți; și

(i) să combine traficul la bordul aceleiași aeronave fără să țină cont de proveniența acestuia; fără limită de direcție sau de ordin geografic și fără pierderea vreunui drept de trafic posibil în conformitate cu prezentul Acord, cu condiția ca

transportul să fie o continuare a cursei care deservește un punct din țara de origine a companiei aeriene, cu excepția serviciilor de transport de mărfuri.

3. Cu excepția serviciilor de transport de mărfuri, pe orice segment sau segmente ale curselor de mai sus, orice companie aeriană a uneia din Părți poate efectua transport aerian internațional fără nici o limitare în ceea ce privește modificarea, în orice punct al rutei, a tipului sau numărului de aeronave exploatate, în direcția de ieșire, cu condiția ca cursa dincolo de acest punct să fie o continuare a cursei din țara de origine a companiei aeriene și în direcția de intrare, iar cursa către țara de origine a companiei aeriene să fie o continuare a transportului dincolo de acest punct.

4. Nici o prevedere din acest articol nu va fi interpretată în sensul de a conferi companiilor aeriene desemnate de o Parte dreptul de a îmbarca, pe teritoriul celeilalte Părți, pasageri, bagaje, mărfuri și poștă, transportate contra plată spre alt punct pe teritoriul acelei Părți.

5. Orice companie aeriană a oricărei din Părți care efectuează curse aeriene internaționale neregulate, originare pe teritoriul uneia dintre Părți, fie că este vorba despre o călătorie într-o direcție sau tur-retur, va opera cursele respectând legile, reglementările și regulile privind cursele charter ale statului de origine sau ale celeilalte Părți. În cazul în care o Parte aplică alte reguli, regulamente, condiții sau limitări uneia sau mai multor companii aeriene ale sale sau ale companiilor aeriene din diferite țări, fiecare companie aeriană a celeilalte Părți va fi supusă criteriilor cel mai puțin restrictive. Nicio dispoziție din acest paragraf nu limitează drepturile unei Părți de a solicita companiilor aeriene ale ambelor Părți să respecte cerințele referitoare la drepturile privind protecția fondurilor pasagerilor, anularea zborurilor și compensarea pasagerilor. Cu excepția regulilor privind protecția consumatorilor menționate în acest paragraf, niciuna dintre Părți nu va solicita unei companii aeriene a celeilalte Părți, în ceea ce privește cursele aeriene de pe teritoriul celeilalte Părți sau al unei țări terțe într-o singură direcție sau tur-retur, să prezinte mai mult de o notificare conform legislației, reglementărilor și regulilor aplicabile menționate în acest paragraf sau o derogare de la aceste legi, reglementări sau reguli acordată de autoritățile aeronautice competente.

Articolul 3 Autorizarea

La primirea unei cereri din partea unei companii aeriene a uneia dintre Părți, în forma prevăzută pentru acordarea autorizațiilor de operare și permiselor tehnice, cealaltă Parte eliberează autorizațiile și permisele corespunzătoare cu întârzieri procedurale minime, cu condiția ca:

- (a) proprietatea și controlul efectiv al companiei aeriene să aparțină în totalitate Părții, sau resortisanților Părților sau ambelor;

- (b) compania aeriană să îndeplinească condițiile prevăzute de legislație și de reglementările care se aplică în mod obișnuit la exploatarea serviciilor aeriene internaționale de către Partea care examinează cererea sau cererile; și
- (c) cealaltă Parte să țină cont de dispozițiile prevăzute la articolul 6 (Siguranța) și articolul 7 (Securitatea aeronautică).

Articolul 4 Revocarea autorizației

1. Fiecare Parte poate revoca, suspenda, limita sau impune condiții privind autorizațiile de operare sau permisele tehnice ale unei companii aeriene, în cazul în care:

- (a) compania aeriană nu are sediul principal pe teritoriul Părții conform articolului 1 paragraful (4);
- (b) nu se poate dovedi că proprietatea și controlul efectiv al companiei aeriene este deținut de cealaltă Parte, de resortisanții celeilalte Părți, sau de ambele;
- (c) compania aeriană nu a respectat legile și reglementările menționate în articolul 5 (Aplicarea legilor) din prezentul Acord.

2. Dacă nu este esențial să fie luate măsuri urgente pentru prevenirea altor încălcări ale paragrafului 1 litera (c) din prezentul articol, drepturile instituite prin prezentul articol se exercită numai după consultarea cu cealaltă Parte.

3. Prezentul articol nu limitează drepturile oricărei Părți de a refuza, revoca, limita sau impune condiții în acordarea autorizației de operare sau a permisului tehnic pentru una sau mai multe companii aeriene ale celeilalte Părți, în conformitate cu prevederile articolelor 6 (Siguranța) și 7 (Securitatea aeronautică).

Articolul 5 Aplicarea legislației

1. Legile și reglementările unei Părți referitoare la admiterea sau plecarea de pe teritoriul său a aeronavelor angajate în navigația aeriană internațională, sau la exploatarea și navigarea acestor aeronave atunci când se află pe teritoriul său, se aplică aeronavelor utilizate de către companiile aeriene și sunt respectate la intrarea și ieșirea, sau în timpul staționării acestora pe teritoriul acelei Părți.

2. La intrarea, ieșirea și pe durata staționării pe teritoriul unei Părți, legile și reglementările acesteia, privind intrarea sau ieșirea de pe teritoriul său a pasagerilor, a echipajului sau a mărfurilor de pe aeronavă (inclusiv, reglementările referitoare la intrare, autorizare, securitate aeronautică, imigrare, pașapoarte, vamă și carantină sau,

în cazul poștei, regulamentele poștale) vor fi respectate de către pasagerii și echipajele companiilor aeriene ale celeilalte Părți sau de alte persoane în numele lor.

Articolul 6 Siguranța

1. Fiecare Parte recunoaște, în vederea operării serviciilor aeriene care cad sub incidența prezentului Acord, valabilitatea certificatelor de navigabilitate, a certificatelor de competență și licențelor eliberate sau validate de către cealaltă Parte, și care mai sunt în vigoare, cu condiția ca cerințele de obținere a unor astfel de certificate sau licențe să fie cel puțin egale cu standardele minime care pot fi stabilite în conformitate cu Convenția. Cu toate acestea, fiecare Parte poate refuza recunoașterea valabilității pentru survolarea propriului teritoriu a certificatelor de competență și a licențelor eliberate sau validate pentru propriii cetățeni de către autoritățile celeilalte Părți.

2. Oricare dintre Părți poate solicita celeilalte Părți consultări privind normele de siguranță aplicate, referitoare la instalațiile aeronautice, echipaje, aeronave și activitatea companiilor aeriene ale celeilalte Părți. Dacă în urma consultărilor, una dintre Părți constată că cealaltă Parte nu menține și aplică în mod eficient normele și cerințele de siguranță, care sunt cel puțin echivalente normelor și standardelor de siguranță stabilite conform Convenției, prima Parte va notifica cealaltă Parte privind aceste constatări și măsurile considerate necesare pentru a se conforma cu aceste standarde minime, iar cealaltă Parte trebuie să întreprindă măsurile corective corespunzătoare. Fiecare Parte își rezervă dreptul de a refuza, revoca, suspenda, limita sau impune condiții privind autorizația de operare sau permisul tehnic al uneia sau mai multor companii aeriene, în cazul în care cealaltă Parte nu a întreprins măsurile corective corespunzătoare într-o perioadă de timp rezonabilă, și își rezervă dreptul de a întreprinde măsuri imediate împotriva companiei aeriene sau companiilor aeriene în cauză, înaintea consultărilor, dacă cealaltă Parte nu menține și nu aplică normele menționate anterior și aceste măsuri sunt indispensabile pentru prevenirea altor încălcări.

Articolul 7 Securitatea aeronautică

1. Părțile afirmă că obligația reciprocă de a proteja securitatea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită este parte integrantă a prezentului Acord. Fără a limita drepturile și obligațiile lor în temeiul dreptului internațional, Părțile acționează în special în conformitate cu dispozițiile Convenției privind infracțiunile și anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963, Convenției pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga la 16 decembrie 1970, Convenției pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate împotriva siguranței aviației civile, semnată la Montreal la 23 septembrie 1971 și Protocolului

pentru reprimarea actelor ilicite de violență în aeroporturile care deservesc aviația civilă internațională, semnat la Montreal la 24 februarie 1988.

2. Părțile trebuie să își acorde reciproc, la cerere, asistența necesară pentru a preveni actele de capturare ilicită a aeronavelor civile și a altor acte ilicite îndreptate împotriva siguranței acestor aeronave, a pasagerilor și echipajelor lor, a aeroporturilor și instalațiilor de navigație aeriană precum și împotriva oricăror amenințări la securitatea aviației civile.

3. În relațiile lor reciproce, Părțile trebuie să acționeze în conformitate cu standardele și practicile recomandate privind securitatea aeronautică stabilite de către Organizația Aviației Civile Internaționale și indicate ca Anexe la Convenție; Părțile trebuie să ceară operatorilor aeronavelor înmatriculate pe teritoriul lor, operatorilor aeronavelor care își au sediul principal de desfășurare a activităților sau e reședința permanentă pe teritoriul lor, precum și operatorilor aeroporturilor de pe teritoriul lor să acționeze în conformitate cu aceste prevederi de securitate aeronautică.

4. Fiecare Parte este de acord să respecte normele de securitate cerute de cealaltă Parte la intrarea în, la ieșirea din sau în timpul staționării pe teritoriul celeilalte Părți și va întreprinde măsuri eficiente pentru protecția aeronavelor și pentru controlul de securitate a pasagerilor, a echipajului, a bagajelor și mărfurilor, precum și a proviziilor de bord, înainte și în timpul îmbarcării sau încărcării. De asemenea, fiecare Parte va examina pozitiv orice cerere de la cealaltă Parte de a întreprinde măsuri speciale de securitate pentru a face față unei anumite amenințări.

5. În cazul unui incident sau al unei amenințări cu un incident în sensul capturării ilicite a unei aeronave, sau în cazul altor acte ilegale săvârșite împotriva siguranței pasagerilor, a echipajului, a aeronavei, a aeroporturilor sau a instalațiilor navigației aeriene, Părțile trebuie să își acorde reciproc asistență prin facilitarea comunicării și prin alte măsuri adecvate menite să pună capăt rapid și în siguranță unor astfel de incidente sau amenințări.

6. În cazul în care una dintre Părți are motive întemeiate să considere că cealaltă Parte nu a respectat prevederile prezentului articol, privind securitatea aeronautică, autoritățile competente ale Părții respective pot solicita consultări imediate cu autoritățile competente ale celeilalte Părți. În cazul în care nu se ajunge la un acord satisfăcător în termen de 15 zile de la data unei astfel de solicitări, acest fapt va constitui un motiv pentru reținerea, revocarea, suspendarea, limitarea sau impunerea unor condiții privind eliberarea autorizației de operare și permiselor tehnice ale uneia sau mai multor companii aeriene ale Părții vizate. Atunci când se impune luarea unor măsuri urgente, Partea poate lua măsuri provizorii înainte de expirarea celor 15 zile.

Articolul 8 Activități comerciale

1. Companiile aeriene ale fiecărei Părți au dreptul de a-și stabili birouri pe teritoriul celeilalte Părți, pentru promovarea și vânzarea serviciilor de transport aerian.
2. Companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți au dreptul, în conformitate cu legislația și reglementările celeilalte Părți privind intrarea, șederea și angajarea în câmpul muncii, să aducă și să mențină pe teritoriul celeilalte Părți propriul personal comercial, tehnic, operațional sau orice alt personal specializat în prestarea serviciilor de transport aerian.
3. Fiecare companie aeriană are dreptul să efectueze propriile servicii de deservire la sol pe teritoriul celeilalte Părți ("self-handling") sau, la alegerea sa, să selecteze în totalitate sau parțial servicii de la alte agenții concurente de pe piață. Aceste drepturi sunt condiționate numai de constrângerile fizice, care rezultă din considerente de siguranță aeroportuară. În cazul în care astfel de considerente împiedică self-handling, serviciile de deservire la sol vor fi puse la dispoziția tuturor companiilor aeriene în mod egal și în condiții echitabile; tarifele acestor servicii trebuie să fie bazate pe costurile serviciilor furnizate; aceste servicii trebuie să fie comparabile cu tipul și calitatea serviciilor dacă prestarea propriilor servicii de deservire la sol ar fi fost posibilă.
4. Orice companie aeriană a unei Părți are dreptul să comercializeze servicii de transport aeriene pe teritoriul celeilalte Părți în mod direct și, în funcție de propria decizie, prin intermediul agențiilor sale sau altor intermediari desemnați, cu excepția cazurilor prevăzute în mod specific de reglementările care prevăd zborurile charter ale țării din care provine acest zbor charter, și care se referă la protejerea fondurilor pasagerilor și la drepturile privind anularea zborurilor și compensarea pasagerilor. Fiecare companie aeriană are dreptul să vândă aceste servicii de transport și orice persoană poate să le achiziționeze, în moneda de circulație pe acel teritoriu sau într-o valută liber convertibilă.
5. Fiecare companie aeriană are dreptul de a converti și de a remite în țara sa sau în orice altă țară sau țări alese, la discreția sa, la cerere, veniturile locale care depășesc sumele plătite la nivel local, cu excepția cazurilor în care nu este în conformitate cu legislația sau regulamentul general aplicabil. Convertirea și remiterea trebuie autorizate în cel mai scurt timp posibil, fără restricții sau taxe la rata de schimb aplicabilă tranzacțiilor și transferurilor curente percepute la data când compania face cererea inițială de remitere.
6. Companiile aeriene ale fiecărei Părți au dreptul să achite cheltuielile locale, inclusiv cheltuieli de combustibil pe teritoriul celeilalte Părți, în moneda locală. La propria discreție, companiile aeriene ale fiecărei Părți vor efectua plăți pe teritoriul

celeilalte Părți în valută liber convertibilă în conformitate cu reglementările valutare locale.

7. În operarea serviciilor autorizate în temeiul prezentului Acord, orice companie aeriană a uneia dintre Părți poate încheia acorduri de cooperare comercială, cum ar fi aranjamente de rezervare de capacitate, partajare de coduri sau contracte de leasing, cu

- (a) o companie aeriană sau companii aeriene a/ale oricăreia dintre Părți;
- (b) o companie aeriană sau companii aeriene dintr-o țară terță; și
- (c) un furnizor de servicii de deservire la sol din orice țară;

cu condiția ca (i) toți participanții la aceste aranjamente să dispună de autorizații adecvate și (ii) aranjamentele să îndeplinească condițiile impuse de legislația națională care se aplică în mod obișnuit de către Părți în astfel de aranjamente.

8. Companiile aeriene și furnizorii indirecti de transport de mărfuri ale ambelor Părți au dreptul, fără restricții, să angajeze orice mod de transport terestru pentru transportarea mărfurilor din orice punct situat pe teritoriile Părților, sau într-o terță țară, inclusiv din/la orice aeroport cu facilități vamale cu dreptul de a transporta mărfuri prin vamă conform legislației naționale în vigoare. Marfa, indiferent dacă este transportată pe cale terestră sau aeriană, are acces la serviciile vamale aeroportuare. Companiile aeriene pot efectua propriul transport terestru sau pot contacta alți transportatori tereștri, inclusiv să coopereze cu alte companii aeriene sau cu furnizori indirecti de transport aerian de mărfuri. Astfel de servicii de transport combinat de mărfuri pot fi oferite la un preț unic pentru transportul aerian și transportul terestru, cu condiția ca expeditorii să nu fie induși în eroare asupra acestui mod de transport.

Articolul 9 Taxe vamale și impozite

1. La sosirea pe teritoriul uneia dintre Părți, aeronavele companiilor aeriene ale celeilalte Părți care operează servicii de transport aerian internațional, echipamentul lor obișnuit, echipamentul de la sol, carburanții, lubrifianții, consumabilele de natură tehnică, piesele de schimb (inclusiv motoare), proviziile de bord (inclusiv băutură și alcool, țigări și alte produse destinate comercializării sau consumării de către pasageri în timpul zborului, în cantități limitate) și alte articole destinate să fie folosite doar în raport cu exploatarea sau serviciile aeronavei care efectuează transporturi aeriene internaționale, sunt exonerate, pe baza reciprocității, de toate restricțiile la import, impozite și taxe, taxe vamale, accize și alte taxe similare care sunt (a) impuse de autoritățile naționale și (b) nu se bazează pe costul serviciilor furnizate, cu condiția ca aceste echipamente și bunuri să rămână la bordul aeronavei.

2. De asemenea, sunt scutite, pe bază de reciprocitate, de impozite și taxe, taxe vamale, accize și alte taxe similare menționate în paragraful 1 din prezentul articol, cu excepția costului pentru serviciului prestat:

- (a) proviziile de bord introduse sau obținute pe teritoriul unei Părți, și îmbarcate în cantități rezonabile, pentru a fi utilizate la bordul aeronavelor unei companii aeriene ce aparține celeilalte Părți angajate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste provizii sunt destinate pentru a fi folosite doar pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului Părții unde au fost îmbarcate;
- (b) echipamentele de sol și piesele de schimb (inclusiv motoarele) introduse pe teritoriul unei Părți pentru întreținere, mentenanță sau reparație a aeronavelor unei companii aeriene a celeilalte Părți utilizate în transportul aerian internațional;
- (c) carburanți, lubrifianții și proviziile tehnice consumabile introduse sau furnizate pe teritoriul uneia dintre Părți pentru a fi utilizate la bordul aeronavei unei companii aeriene a celeilalte Părți, chiar și atunci când aceste provizii sunt folosite doar pe o perioadă a călătoriei deasupra teritoriului Părții unde au fost îmbarcate; și
- (d) materialele promoționale și de publicitate introduse sau furnizate pe teritoriul uneia dintre Părți, în limite rezonabile, pentru folosirea, la plecare, la bordul unei aeronave a unei companii aeriene din transportul aerian internațional ce aparține celeilalte Părți chiar și atunci când aceste articole sunt destinate pentru a fi folosite doar pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului Părții unde au fost îmbarcate.

3. Se poate solicita păstrarea echipamentelor și bunurile menționate în paragrafele 1 și 2 din prezentul articol sub supravegherea sau controlul autorităților competente.

4. Scutirile prevăzute în prezentul articol sunt de asemenea acordate în situația în care companiile aeriene ale unei Părți au încheiat un contract cu o altă companie aeriană care beneficiază de aceleași scutiri de la cealaltă Parte pentru împrumut sau transfer pe teritoriul celeilalte Părți a articolelor menționate în paragrafele 1 și 2 din prezentul articol.

Articolul 10 Taxe de utilizare

1. Taxele de utilizare care pot fi impuse de către autoritățile sau organismele competente ale fiecărei Părți companiilor celeilalte Părți trebuie să fie corecte, să nu fie nejustificat discriminatorii, să fie rezonabile și distribuite în mod echitabil între categoriile de utilizatori. În orice situație, aceste taxe de utilizare nu pot fi evaluate pentru companiile aeriene ale celeilalte Părți în condiții mai puțin favorabile decât cele

mai favorabile condiții acordate oricărei alte companii aeriene în momentul în care sunt evaluate taxele.

2. Taxele de utilizare impuse companiilor aeriene ale celeilalte Părți pot reflecta, dar nu trebuie să depășească, cheltuielile totale asumate de autoritățile sau organismele competente pentru furnizarea instalațiilor și a serviciilor adecvate de aeroport, de mediu de navigație aeriană și de securitate aeronautică pe aeroport sau în cadrul sistemului aeroportuar. Aceste taxe pot include rentabilitatea rezonabilă a activelor după depreciere. Facilitățile și serviciile pentru care sunt impuse taxele trebuie să fie furnizate în mod eficient și economic.

3. Fiecare Parte trebuie să încurajeze consultări între autoritățile sau organismele de taxare competente din teritoriul său și companiile aeriene care utilizează servicii și echipamente și trebuie să încurajeze autoritățile sau organismele competente precum și companiile aeriene să facă schimb de astfel de informații care pot fi necesare pentru a obține o evaluare precisă a rezonabilității taxelor de utilizare, în conformitate cu principiile prevăzute în paragrafele 1 și 2 din prezentul articol. Fiecare parte trebuie să încurajeze autoritățile de taxare competente să informeze utilizatorii printr-o notificare privind propunerile de modificare a taxelor de utilizare pentru a le permite să își exprime opiniile înainte de efectuarea modificărilor.

4. În cadrul procedurilor de soluționare a litigiilor conform articolului 14, nici una dintre Părți nu va fi considerată că nu ar fi respectat dispozițiile prezentului articol, cu excepția cazului în care (a) nu a examinat taxa de utilizare sau procedura care face obiectul plângerii depuse de cealaltă Parte într-un termen rezonabil sau (b) dacă, în urma unei astfel de examinări, nu a întreprins toate măsurile pentru a corecta taxa de utilizare sau procedura care este incompatibilă cu dispozițiile prezentului articol.

Articolul 11 Concurența loială

1. Fiecare Parte trebuie să faciliteze o concurență loială și echitabilă între companiile aeriene ale ambelor Părți în ceea ce privește prestarea serviciilor aeriene internaționale, sub incidența prezentului Acord.

2. Fiecare Parte trebuie să permită fiecărei companii aeriene să determine frecvența și capacitatea serviciilor aeriene internaționale pe care le oferă, ținând cont de considerentele comerciale de pe piață. În conformitate cu acest drept, nici una dintre Părți nu va limita în mod unilateral volumul traficului, frecvența sau continuitatea serviciului, tipul sau tipurile de aeronave folosite de companiile aeriene ale celeilalte Părți, cu excepția cazului când poate fi necesar pentru vamă, din motive tehnice, operaționale sau de mediu, în condiții egale conform prevederilor articolului 15 din Convenție.

3. Niciuna dintre Părți nu va impune companiilor aeriene ale celeilalte Părți cerințe de prim-refuz, coeficient de partajare a traficului, taxă no-objection sau orice altă cerință referitoare la capacitate, frecvență sau trafic care ar fi incompatibilă cu prezentul Acord.

4. Niciuna dintre Părți nu trebuie să ceară spre aprobare depunerea orarelor, a programelor pentru zborurile neregulate sau a planurilor operaționale de către companiile aeriene ale celeilalte Părți, cu excepția cazului în care se impune, în mod nediscriminatoriu, aplicarea condițiilor uniforme prevăzute în paragraful 2 din prezentul articol sau în mod specific în prezentul Acord. În cazul în care una dintre Părți solicită depunerea cererilor de informații în scopuri informative, Partea trebuie să reducă la minim sarcinile administrative legate de cerințele și procedurile de depunere a documentelor pentru intermediarii de transport aerian și pentru companiile aeriene ale celeilalte Părți.

Articolul 12 Tarife

1. Fiecare Parte trebuie să permită ca tarifele pentru serviciile aeriene să fie stabilite de companiile aeriene ale ambelor Părți în baza criteriilor comerciale de pe piață.

2. Nu este necesar să fie comunicate tarifele pentru prestarea serviciilor aeriene internaționale între teritoriile Părților. Fără a aduce atingere celor de mai sus, companiile aeriene ale Părților trebuie să asigure accesul imediat, la cerere, la informațiile privind tarifele istorice, existente și propuse autorităților aeronautice ale Părților într-un mod și într-un format acceptabil pentru autoritățile aeronautice respective.

Articolul 13 Consultări

Oricare Parte poate, în orice moment, să solicite consultări legate de prezentul Acord. Astfel de consultări vor începe la o dată cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de 60 de zile de la data la care cealaltă Parte primește cererea, dacă nu se convine altfel.

Articolul 14 Soluționarea litigiilor

1. Orice litigiu referitor la aplicarea sau la interpretarea prezentului Acord, cu excepția celor care pot apărea în conformitate cu articolul 12 (Tarife), care nu este soluționat în termen de 30 de zile de la data stabilită pentru consultări, în temeiul unei cereri de consultare în temeiul articolului 13 poate fi înaintat spre soluționare unei persoane sau unui organism cu acordul Părților. În cazul în care Părțile nu ajung la un acord, fiecare Parte poate notifica în scris celeilalte Părți, pe cale diplomatică, că solicită ca litigiul să fie supus arbitrajului.

2. Arbitrajul va fi făcut de un tribunal constituit din trei arbitri care urmează să fie numiți după cum urmează:

- a) În termen de 30 de zile de la primirea unei cereri de arbitraj, fiecare parte numește un arbitru. În termen de 60 de zile de la numirea acestor doi arbitri, aceștia vor desemna prin acord un al treilea arbitru, care va acționa în calitate de președinte al tribunalului arbitral;
- b) În cazul în care una dintre Părți nu numește un arbitru sau dacă nu este desemnat cel de-al treilea arbitru, în conformitate cu litera (a) din prezentul paragraf, oricare dintre Părți poate solicita Președintelui Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale să numească arbitrul sau arbitrii necesari în termen de 30 de zile. În cazul în care Președintele Consiliului are aceeași cetățenie ca una dintre Părți, Prim - vicepreședintele Consiliului va face desemnarea, dacă nu este descalificat din același motiv.

3. Tribunalul arbitral are dreptul de a decide asupra competenței sale în temeiul prezentului Acord și, cu excepția cazului în care s-a convenit altfel, își stabilește propriile norme de procedură. După constituirea instanței, tribunalul poate, la cererea uneia dintre Părți, să aplice măsuri temporare de ameliorare până la primirea deciziei finale. La cererea oricăreia dintre Părți sau la recomandarea tribunalului, se organizează o conferință în cel mult 15 zile după constituirea întregului tribunal, astfel încât acesta să stabilească cu exactitate chestiunile care vor face obiectul arbitrajului și procedurile specifice care vor fi aplicate.

4. Cu excepția cazului în care s-a convenit altfel sau în conformitate cu instrucțiunile tribunalului, cererea se depune în termen de 45 de zile de la constituirea completă a tribunalului, iar poziția apărării este prezentată după 60 de zile. Orice răspuns al reclamantului va fi prezentat în termen de 30 de zile de la depunerea declarației de apărare. Orice răspuns al pârâtului va fi prezentat în termen de 30 de zile după aceea. Dacă o parte solicită acest lucru sau tribunalul consideră necesar, tribunalul va organiza o audiere în termen de 45 de zile de la data la care va fi invocată ultima pledoarie.

5. Tribunalul trebuie să încerce să dea o decizie scrisă în termen de 30 de zile de la încheierea audierii sau, în cazul în care nu are loc o audiere, după depunerea ultimei pledoarii. Decizia majorității tribunalului va prevala.

6. Părțile pot solicita interpretarea deciziei în termen de 15 zile de la data pronunțării și orice interpretare dată se emite în termen de 15 zile de la data cererii.

7. Fiecare parte, în conformitate cu legislația națională, trebuie să pună în aplicare pe deplin orice hotărâre sau sentință a tribunalului arbitral.

8. Cheltuielile tribunalului arbitral, inclusiv onorariile și cheltuielile arbitrilor, vor fi suportate în mod egal de către Părți. Orice cheltuieli suportate de președintele Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale în legătură cu procedurile din paragraful (2b) din prezentul articol sunt considerate ca făcând parte din cheltuielile tribunalului arbitral.

Articolul 15 Denunțarea

Oricare dintre Părți poate în orice moment să notifice în scris, prin canale diplomatice, celeilalte Părți decizia sa de a denunța prezentul Acord. O astfel de notificare trebuie transmisă simultan și la Organizația Aviației Civile Internaționale. Prezentul Acord încetează la ora 0:00 (locul primirii notificării de către cealaltă Parte) la finalul sezonului de trafic al Asociației Internaționale de Transport Aerian (IATA) aflată în curs, în afara cazului în care notificarea este retrasă prin acordul Părților înainte de expirarea acestei perioade.

Articolul 16 Înregistrarea la OACI

Prezentul Acord și toate amendamentele la acesta vor fi înregistrate la Organizația Aviației Civile Internaționale.

Articolul 17 Intrarea în vigoare

1. Prezentul Acord se aplică provizoriu de la data semnării lui și va intra în vigoare la data primirii ultimei notificări scrise, prin schimb de note diplomatice, despre îndeplinirea formalităților legale privind intrarea în vigoarea a prezentului Acord.

2. De la data intrării în vigoare a prezentului Acord, prevederile acestuia vor înlocui, între Părți, prevederile relevante ale tuturor celorlalte acorduri și/sau aranjamente care reglementează serviciile aeriene internaționale între Părți.

Drept care, subsemnații, fiind autorizați în mod corespunzător de Guvernele lor, au semnat prezentul Acord.

Semnat la Chișinău, la 18 May 2023, în două exemplare originale, în limbile engleză și română, ambele texte fiind egal autentice.

Pentru Guvernul
Statelor Unite ale Americii:

Pentru Guvernul
Republicii Moldova:

