

Ε.Ε. Παρ. Ι(ΙΙΙ)
Αρ. 4213, 9.12.2015

Ν. 21(ΙΙΙ)/2015

Ο περί της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας (Κυρωτικός) Νόμος του 2015 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 21(ΙΙΙ) του 2015

ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΚΥΡΩΝΕΙ ΤΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΚΟΙΝΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΜΟΛΔΑΒΙΑΣ

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός
τίτλος.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας (Κυρωτικός) Νόμος του 2015.

Ερμηνεία.

2. Στον παρόντα Νόμο, εκτός εάν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια:

Επίσημη
Εφημερίδα
της Ε.Ε.:
L 292,
20.10.2012,
σ.1.

«Συμφωνία» σημαίνει τη Συμφωνία Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας, η οποία υπογράφηκε στις 26 Ιουνίου 2012 δυνάμει της Απόφασης του Συμβουλίου και των Αντιπροσώπων των Κυβερνήσεων των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που συνήλθαν στο πλαίσιο του Συμβουλίου της 7^{ης} Ιουνίου 2012 και της Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου με αριθμό 78.366 και ημερομηνία 17 Φεβρουαρίου 2015.

Κύρωση της
Συμφωνίας.
Πίνακας.

3. Με τον παρόντα Νόμο κυρώνεται η Συμφωνία, της οποίας το πρωτότυπο κείμενο στην ελληνική εκτίθεται στον Πίνακα.

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΚΟΙΝΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ,

Η ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΕΣΘΟΝΙΑΣ,

Η ΙΡΛΑΝΔΙΑ,

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,

Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΕΤΟΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΙΘΟΥΑΝΙΑΣ,

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,

Η ΟΥΓΓΑΡΙΑ,

Η ΜΑΛΤΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ,

Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΡΟΥΜΑΝΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΣΛΟΒΕΝΙΑΣ,

Η ΣΛΟΒΑΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ,

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,

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

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ,

αφενός, και

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΜΟΛΔΑΒΙΑΣ,

αφετέρου,

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

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

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

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

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

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

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

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

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τη σημασία της ενδεδειγμένης συνδρομής στο συγκεκριμένο πεδίο·

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

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

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

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

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

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

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

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

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΣΤΑ ΕΞΗΣ:

Άρθρο 1

Ορισμοί

Για την εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας, ως:

- 1) «συμφωνημένα δρομολόγια» και «καθορισμένες διαδρομές» νοείται η διεθνής αεροπορική μεταφορά σύμφωνα με το άρθρο 2 (χορήγηση δικαιωμάτων μεταφοράς) και το παράρτημα I της παρούσας συμφωνίας·
- 2) «συμφωνία» νοείται η παρούσα συμφωνία, τα παραρτήματά της και τυχόν τροποποιήσεις της·
- 3) «αεροπορική μεταφορά» νοείται η μεταφορά με αεροσκάφος επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό, που πραγματοποιείται επ' αμοιβή ή επί μισθώσεως, η οποία, για την αποφυγή αμφιβολιών, περιλαμβάνει τα προγραμματισμένα και μη (ναυλωμένα) αεροπορικά δρομολόγια, και τα δρομολόγια αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου·
- 4) «αρμόδιες αρχές» νοούνται οι δημόσιες υπηρεσίες ή φορείς που είναι αρμόδιοι για τα διοικητικά καθήκοντα με βάση την παρούσα συμφωνία·
- 5) «επάρκεια» νοείται το γεγονός ότι ένας αερομεταφορέας είναι ικανός να εκτελεί διεθνή αεροπορικά δρομολόγια, ήτοι ότι διαθέτει επαρκή χρηματοοικονομική ικανότητα και κατάλληλη διαχειριστική εμπειρογνωμοσύνη και ότι είναι διατεθειμένος να συμμορφώνεται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις απαιτήσεις που διέπουν την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων·
- 6) «ιθαγένεια» νοείται το γεγονός ότι αερομεταφορέας πληροί τις απαιτήσεις που αφορούν θέματα όπως η κυριότητα, ο ουσιαστικός έλεγχος και ο κύριος τόπος επιχειρηματικής δραστηριότητάς του·
- 7) «Σύμβαση» νοείται η Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, και περιλαμβάνει:
 - α) κάθε τροποποίηση που έχει τεθεί σε ισχύ βάσει του άρθρου 94 στοιχείο α) της Σύμβασης και έχει επικυρωθεί τόσο από τη Δημοκρατία της Μολδαβίας όσο και από κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και
 - β) κάθε παράρτημα ή τυχόν τροποποίησή του που έχει εγκριθεί βάσει του άρθρου 90 της Σύμβασης, εφόσον το εν λόγω παράρτημα ή η τροποποίησή του ισχύει τόσο στη
- 8) «δικαίωμα της πέμπτης ελευθερίας» νοείται το δικαίωμα ή το προνόμιο που χορηγεί κράτος («κράτος χορήγησης») στους αερομεταφορείς άλλου κράτους («δικαιούχο κράτος»), να προσφέρει διεθνή αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ του εδάφους του κράτους χορήγησης και του εδάφους τρίτης χώρας, με την προϋπόθεση ότι το σημείο αναχώρησης ή προορισμού των εν λόγω δρομολογίων βρίσκεται στο έδαφος του δικαιούχου κράτους·
- 9) «πλήρες κόστος» νοείται το κόστος παροχής υπηρεσιών συν μια εύλογη επιβάρυνση για τα γενικά διοικητικά έξοδα και, κατά περίπτωση, τυχόν εφαρμοζόμενα τέλη με σκοπό την ενσωμάτωση του περιβαλλοντικού κόστους, το οποίο επιβάλλεται χωρίς διακρίσεις όσον αφορά την εθνικότητα·
- 10) «διεθνής αερομεταφορά» νοείται η αερομεταφορά που εκτελείται μέσω του εναερίου χώρου υπεράνω της επικράτειας περισσότερων του ενός κρατών·
- 11) «συμφωνία KEAX» νοείται η πολυμερής συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, της Δημοκρατίας της Αλβανίας, της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, της Δημοκρατίας της Κροατίας, της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας, της Δημοκρατίας της Ισλανδίας, της Δημοκρατίας του Μαυροβουνίου, του Βασιλείου της Νορβηγίας, της Δημοκρατίας της Σερβίας και της Προσωρινής Διοίκησης των Ηνωμένων Εθνών στο Κοσσυφοπέδιο ⁽¹⁾ για τη δημιουργία Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου·
- 12) «εταίροι της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας» νοούνται η Αλγερία, το Αζερμπαϊτζάν, η Λευκορωσία, η Αίγυπτος, η Γεωργία, το Ισραήλ, η Ιορδανία, ο Λίβανος, η Λιβύη, η Δημοκρατία της Μολδαβίας, το Μαρόκο, τα Κατεχόμενα Παλαιστινιακά Εδάφη, τα Κατεχόμενα Παλαιστινιακά Εδάφη, η Συρία, η Τυνησία και η Ουκρανία·
- 13) «υπήκοος» νοείται κάθε πρόσωπο μολδαβικής υπηκοότητας όσον αφορά τη Δημοκρατία της Μολδαβίας, ή υπηκοότητας κράτους μέλους για την ευρωπαϊκή πλευρά, ή οντότητα, εφόσον, στην περίπτωση νομικού προσώπου, είναι πάντοτε υπό τον πραγματικό έλεγχο, είτε απευθείας είτε με κατά πλειοψηφία συμμετοχή, προσώπων μολδαβικής υπηκοότητας για τη μολδαβική πλευρά, ή προσώπων ή οντοτήτων υπηκοότητας κράτους μέλους ή μιας από τις τρίτες χώρες που προσδιορίζονται στο παράρτημα IV για την ευρωπαϊκή πλευρά·

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

14) «άδεια εκμετάλλευσης» νοείται:

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

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

16) «τιμή» νοείται:

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

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

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

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

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

α) η πρακτική ενός κυβερνητικού ή περιφερειακού φορέα ή άλλου δημόσιου οργανισμού ενέχει άμεση μεταφορά κονδυλίων όπως επιχορηγήσεις, δάνεια ή εισφορά κεφαλαίου, πιθανή άμεση μεταφορά κονδυλίων προς την εταιρεία, ανάληψη υποχρεώσεων της εταιρείας όπως εγγυήσεις δανείων, μεταφορές κεφαλαίου, κυριότητα, πτωχευτική προστασία ή ασφάλιση·

β) δεν καταβάλλονται ούτε εισπράττονται, ή έχουν μειωθεί αδικαιολόγητα, έσοδα κυβερνητικού ή περιφερειακού φορέα ή άλλου δημόσιου οργανισμού που κανονικά οφείλονται·

γ) κρατικός ή περιφερειακός φορέας ή άλλος δημόσιος οργανισμός παρέχει αγαθά ή υπηρεσίες πέραν της γενικής υποδομής, ή αγοράζει αγαθά ή υπηρεσίες· ή

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

και εφόσον με τον τρόπο αυτόν παρέχονται οφέλη·

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

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

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