COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 8.4.2021
COM(2021) 157 final

ANNEX 1

**ALLEGATO**

***della***

**proposta di decisione del Consiglio**

**relativa alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria dell'accordo sul trasporto aereo tra lo Stato del Qatar, da una parte, e l'Unione europea e i suoi Stati membri, dall'altra**

# ACCORDO SUL TRASPORTO AEREO
# TRA LO STATO DEL QATAR,
# DA UNA PARTE,
# E L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI,
# DALL'ALTRA

INDICE

ARTICOLO 1 Definizioni

TITOLO I DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 2 Concessione di diritti
ARTICOLO 3 Autorizzazioni di esercizio
ARTICOLO 4 Rifiuto, revoca, sospensione e limitazione delle autorizzazioni
ARTICOLO 5 Liberalizzazione della proprietà e del controllo
ARTICOLO 6 Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari
ARTICOLO 7 Equa concorrenza
ARTICOLO 8 Opportunità commerciali
ARTICOLO 9 Dazi doganali
ARTICOLO 10 Oneri d'uso
ARTICOLO 11 Tariffe passeggeri e tariffe merci
ARTICOLO 12 Statistiche

Titolo II COOPERAZIONE REGOLAMENTARE

ARTICOLO 13 Sicurezza aerea (safety)
ARTICOLO 14 Sicurezza dell'aviazione (security)
ARTICOLO 15 Gestione del traffico aereo
ARTICOLO 16 Ambiente
ARTICOLO 17 Responsabilità dei vettori aerei
ARTICOLO 18 Protezione dei consumatori
ARTICOLO 19 Sistemi telematici di prenotazione
ARTICOLO 20 Aspetti sociali

Titolo III DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI

ARTICOLO 21 Interpretazione e attuazione
ARTICOLO 22 Il comitato misto
ARTICOLO 23 Composizione delle controversie e arbitrato
ARTICOLO 24 Relazioni con altri accordi

ARTICOLO 25 Modifiche

ARTICOLO 26 Adesione di nuovi Stati membri dell'Unione europea

ARTICOLO 27 Denuncia

ARTICOLO 28 Registrazione dell'accordo

ARTICOLO 29 Entrata in vigore, applicazione provvisoria e depositario

ALLEGATO 1 Disposizioni transitorie

ALLEGATO 2 Applicabilità geografica dei diritti di traffico di quinta libertà ai servizi "all-cargo"

LO STATO DEL QATAR (di seguito "Qatar"),

da una parte,

e

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA DI CROAZIA,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

L'UNGHERIA,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

in quanto parti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (di seguito denominati congiuntamente "i trattati UE") e Stati membri dell'Unione europea (di seguito denominati collettivamente gli "Stati membri dell'UE" e singolarmente "Stato membro dell'UE"),

e l'UNIONE EUROPEA,

dall'altra;

il Qatar e gli Stati membri dell'UE, in quanto parti della convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, unitamente all'Unione europea;

DESIDERANDO sostenere i rispettivi interessi nell'ambito del trasporto aereo come mezzo per contribuire a rafforzare le relazioni politiche ed economiche tra le parti;

RICONOSCENDO l'importanza di una connettività efficiente del trasporto aereo per promuovere gli scambi commerciali, il turismo, gli investimenti e lo sviluppo economico e sociale;

DESIDERANDO migliorare i servizi aerei e promuovere un sistema di aviazione internazionale basato sulla non discriminazione e su eque e pari opportunità di concorrenza tra i vettori aerei;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza e security nel trasporto aereo e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone o dei beni, incidono negativamente sull'operatività degli aeromobili e minano la fiducia dei viaggiatori nella sicurezza dell'aviazione civile;

PRENDENDO ATTO della convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

DETERMINATI a massimizzare i potenziali benefici della cooperazione regolamentare;

RICONOSCENDO i notevoli vantaggi potenziali che possono derivare da servizi aerei competitivi e trasporti aerei sostenibili;

DESIDERANDO promuovere la concorrenza equa, consapevoli del fatto che alcune sovvenzioni possono influire negativamente sulla concorrenza e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo e riconoscendo che l'assenza di pari condizioni di concorrenza per i vettori aerei può impedire la realizzazione dei benefici potenziali;

INTENZIONATI a sviluppare ulteriormente il quadro degli accordi e delle intese esistenti tra le parti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e massimizzare i vantaggi per i passeggeri, gli speditori, i vettori aerei, gli aeroporti e i loro addetti, le comunità ed altri soggetti che ne beneficiano indirettamente;

AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica dell'aviazione internazionale;

AFFERMANDO la necessità di intervenire con urgenza per affrontare i cambiamenti

climatici e per proseguire la cooperazione al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore dell'aviazione, in linea con i rispettivi obblighi internazionali in materia, compresi gli strumenti dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO);

AFFERMANDO l'importanza di tutelare gli interessi dei consumatori e di cooperare per conseguire un livello elevato di protezione dei consumatori;

RICONOSCENDO che l'aumento delle opportunità commerciali non è inteso a compromettere le norme delle parti in materia di lavoro e riaffermando l'importanza di prendere in considerazione gli effetti del presente accordo sul lavoro, sull'occupazione e sulle condizioni lavorative e i vantaggi che si possono ottenere combinando i significativi benefici economici derivanti da mercati aperti e competitivi con elevati standard in materia di lavoro;

OSSERVANDO l'interesse ad individuare modalità per migliorare l'accesso al capitale per il settore del trasporto aereo al fine di portarne avanti lo sviluppo;

DESIDERANDO concludere un accordo sul trasporto aereo che integri la convenzione;

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

## ARTICOLO 1

## Definizioni

Ai fini del presente accordo, e salvo disposizione contraria, i seguenti termini sono così definiti:

1. "accordo", il presente accordo, i suoi allegati, e le loro eventuali modifiche;

2. "trasporto aereo", il trasporto effettuato per mezzo di aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico a titolo oneroso, che include i servizi di linea e non di linea;

3. "determinazione della nazionalità", la constatazione che un vettore aereo intenzionato a operare servizi aerei nell'ambito del presente accordo soddisfa i requisiti di cui all'articolo 3 del presente accordo riguardanti la proprietà, il controllo effettivo e il centro di attività principale;

4. "autorità competenti" gli organismi governativi o gli enti pubblici responsabili per lo svolgimento delle funzioni amministrative di cui al presente accordo;

5. "sistema telematico di prenotazione" o "CRS", un sistema telematico comprendente informazioni concernenti, fra l'altro, orari, disponibilità di posti e tariffe di più vettori aerei, con o senza possibilità di effettuare prenotazioni o di emettere biglietti, nella misura in cui la totalità o parte di tali servizi sia messa a disposizione degli abbonati. Ai fini del presente accordo, il termine CRS comprende i "sistemi di distribuzione globale" o "GDS", nella misura in cui essi contengono servizi di trasporto aereo;

6. "convenzione", la convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, che include:

   a) ogni emendamento pertinente per la questione di cui trattasi, che sia entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a) della convenzione stessa e che sia stato ratificato sia dal Qatar sia dallo Stato membro o dagli Stati membri dell'UE; e

   b) ogni allegato o suo emendamento pertinente per la questione di cui trattasi, adottato a norma dell'articolo 90 della convenzione stessa, a condizione che detto allegato o emendamento abbia efficacia contemporaneamente per il Qatar e per lo Stato membro o per gli Stati membri dell'UE;

7. "discriminazione", differenziazione di qualsiasi tipo senza giustificazione oggettiva;

8. "tariffe passeggeri", il prezzo che i passeggeri devono corrispondere ai vettori aerei, ai loro agenti o ad altri venditori di biglietti per il proprio trasporto sui servizi aerei (compresa ogni altra modalità di trasporto in relazione a questa) e le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia e altri servizi ausiliari;

9. "determinazione dell'idoneità", la constatazione che un vettore aereo intenzionato a operare servizi aerei nell'ambito del presente accordo è dotato di una capacità finanziaria soddisfacente e delle competenze adeguate in materia di gestione per operare tali servizi ed è disposto a conformarsi alle leggi, ai regolamenti e ai requisiti che disciplinano la fornitura di tali servizi;

10. "costo totale", il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative;

11. "trasporto aereo internazionale", il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;

12. "parti", il Qatar, da un lato, e l'Unione europea e i suoi Stati membri, dall'altro;

13. "centro di attività principale", la sede principale o sociale di un vettore aereo nel territorio della parte in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo del vettore aereo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità;

14. "tariffe merci", il prezzo da pagare per il trasporto aereo di merci (compresa ogni altra modalità di trasporto in relazione a questa) e le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia e altri servizi ausiliari;

15. "autoassistenza a terra", situazione nella quale un utente aeroportuale fornisce direttamente a sé stesso una o più categorie di servizi di assistenza a terra e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione, avente per oggetto la prestazione di siffatti servizi; ai fini della presente definizione non sono considerati terzi fra loro gli utenti aeroportuali nei casi in cui:

a) uno detiene una partecipazione di maggioranza nell'altro; oppure

b) un unico soggetto detiene la maggioranza in ciascuno degli altri;

16. "grave turbamento dell'economia del Qatar o di uno Stato membro dell'UE": una crisi eccezionale, temporanea (a breve o lungo termine) e significativa che colpisce l'intera economia del Qatar o di uno Stato membro dell'UE, non soltanto una regione o un settore economico specifici;

17. "scalo per scopi non commerciali", l'effettuazione di uno scalo per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito di un trasporto aereo;

18. "sovvenzione", qualsiasi contributo finanziario concesso dalla pubblica amministrazione o da qualsiasi altro organismo pubblico a qualsiasi livello, compresi:

i. il trasferimento diretto di fondi e il potenziale trasferimento diretto di fondi o passività;
ii. la rinuncia a entrate altrimenti dovute o la loro mancata riscossione;
iii. la fornitura di beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero l'acquisto di beni e servizi; oppure
iv. i versamenti a un meccanismo di finanziamento oppure l'incarico o l'ordine a un ente privato di svolgere una o più delle funzioni di cui ai punti i), ii) e iii), che di norma spettano alla pubblica amministrazione o ad altro organismo pubblico, senza che la prassi seguita differisca in sostanza dalle prassi abituali delle pubbliche amministrazioni,

che sono limitate, di diritto o di fatto, a determinati vettori aerei e conferiscono un vantaggio a uno o più vettori aerei. Si presume che un intervento finanziario effettuato da una pubblica amministrazione o da un altro organismo pubblico non arrechi alcun vantaggio se un operatore privato, guidato da considerazioni commerciali, avrebbe effettuato lo stesso intervento finanziario;

19. per lo Stato del Qatar, il termine "territorio" ha il significato attribuitogli all'articolo 2 della convenzione. Per l'Unione europea e i suoi Stati membri il termine "territorio" significa il territorio terrestre, le acque interne e il mare territoriale degli Stati membri ai quali si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, conformemente alle condizioni stabilite da tali trattati, e lo spazio aereo sovrastante detti Stati;

20. "onere d'uso", un onere imposto ai vettori aerei a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, infrastrutture per la navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connessi.

Titolo I

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 2

Concessione di diritti

Programmazione delle rotte

1. Ciascuna parte autorizza i vettori aerei dell'altra parte ad operare sulle rotte specificate di seguito:

a) per i vettori aerei del Qatar:

qualsiasi punto nel Qatar - qualsiasi punto intermedio - qualsiasi punto nell'Unione europea - qualsiasi punto situato oltre;

b) per i vettori aerei dell'Unione europea:

qualsiasi punto nell'Unione europea - qualsiasi punto intermedio - qualsiasi punto nel Qatar - qualsiasi punto situato oltre.

Ai fini dell'applicazione della suddetta programmazione delle rotte:

"qualsiasi punto", significa uno o più punti;

"qualsiasi punto nell'Unione europea" significa uno o più punti all'interno dello stesso Stato membro dell'UE o in diversi Stati membri dell'UE, separatamente o congiuntamente, in qualsiasi ordine.

Diritti di traffico

2. Ciascuna parte concede all'altra parte i diritti di seguito specificati, consentendo ai vettori aerei dell'altra parte di effettuare servizi di trasporto aereo internazionale su base non discriminatoria:

a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;

b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per scopi non commerciali;

c) il diritto di prestare servizi di trasporto aereo internazionale di linea e non di linea di

passeggeri, servizi combinati e servizi "all-cargo":

i) per i vettori aerei del Qatar il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra qualsiasi punto nel Qatar e qualsiasi punto nell'Unione europea con

A) diritti di traffico di terza e quarta libertà senza limitazioni di rotta, di capacità e/o di frequenze; e

B) diritti di traffico di quinta libertà per i servizi "all-cargo" tra l'Unione europea e i punti situati oltre figuranti all'allegato 2, sezione 1, a condizione che l'esercizio dei diritti di traffico di quinta libertà non superi le sette (7) frequenze settimanali per Stato membro dell'UE;

ii) per i vettori aerei dell'Unione europea il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra qualsiasi punto nell'Unione europea e qualsiasi punto nel Qatar con

A) diritti di traffico di terza e quarta libertà senza limitazioni di rotta, di capacità e/o di frequenze; e

B) diritti di traffico di quinta libertà per i servizi "all-cargo" tra il Qatar e i punti situati oltre figuranti all'allegato 2, sezione 2, a condizione che l'esercizio dei diritti di traffico di quinta libertà non superi le sette (7) frequenze settimanali per Stato membro dell'UE;

all'esercizio di tali diritti di traffico si applicano le disposizioni dell'allegato 1 del presente accordo; e

si precisa che, per quegli Stati membri dell'UE che, nei loro accordi e nelle loro intese bilaterali vigenti con il Qatar in materia di servizi aerei, hanno sette (7) o meno frequenze settimanali con diritti di traffico di quinta libertà per i servizi "all-cargo", il numero totale di frequenze settimanali a disposizione dei vettori di entrambe le parti alla fine del periodo transitorio sarà pari a sette (7);

d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

Flessibilità operativa

3. I vettori aerei di entrambe le parti possono, a loro discrezione, su uno o su tutti i collegamenti delle rotte specificate al precedente paragrafo 1:

a) operare voli in una sola o in entrambe le direzioni;

b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;

c) raggiungere punti intermedi, punti situati oltre e punti all'interno dei territori delle parti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine secondo le disposizioni del precedente paragrafo 2;

d) omettere scali in qualsiasi punto;

e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili ad un qualsiasi altro loro aeromobile in qualsiasi punto (sostituzione dell'aeromobile);

f) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;

g) fare transitare traffico attraverso il territorio dell'altra parte;

h) combinare traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine; e

i) raggiungere più di un punto nello stesso Stato membro dell'UE o nel Qatar con lo stesso servizio (coterminalizzazione).

La flessibilità operativa prevista dal presente paragrafo, lettere da a) a i), può essere esercitata senza limiti di direzione o geografici e senza perdita di qualsivoglia diritto di effettuare trasporto concesso dal presente accordo, a condizione che:

i) i servizi dei vettori aerei del Qatar colleghino un punto in Qatar;

ii) i servizi dei vettori aerei dell'Unione europea colleghino un punto all'interno dell'Unione europea.

4. Ciascuna parte accorda a ciascun vettore aereo dell'altra parte la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale da esso offerto in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due parti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, la definizione delle rotte, l'origine e la destinazione del traffico, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usati dai vettori aerei dell'altra parte, tranne per ragioni doganali, tecniche, operative, di gestione sicura del traffico aereo, ambientali o legate alla tutela della salute o altrimenti contemplate dal presente accordo.

5. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata come tale da conferire ai vettori aerei:

a) del Qatar il diritto di imbarcare, in qualsiasi Stato membro dell'UE, passeggeri, bagaglio, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto dello stesso Stato membro;

b) dell'Unione europea il diritto di imbarcare, nel Qatar, passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del Qatar.

## ARTICOLO 3

### Autorizzazioni di esercizio

1. Dopo aver ricevuto una domanda di autorizzazione di esercizio da un vettore aereo di una parte, le autorità competenti dell'altra parte rilasciano le autorizzazioni di esercizio e i permessi tecnici opportuni con tempi procedurali minimi, a condizione che:

a) per un vettore aereo del Qatar:

i) il vettore aereo abbia il suo centro di attività principale nel Qatar e sia titolare di una licenza di esercizio valida in conformità alla legislazione vigente del Qatar;

ii) il Qatar eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare del vettore aereo; e

iii) il vettore appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, al Qatar e/o a suoi cittadini e sia da questi effettivamente controllato;

b) per un vettore aereo dell'Unione europea:

i) il vettore sia stabilito, a norma dei trattati UE, nel territorio dell'Unione europea e sia in possesso di una licenza di esercizio valida in conformità della legislazione vigente dell'Unione europea;

ii) lo Stato membro dell'UE responsabile del rilascio del suo certificato di operatore aereo eserciti e mantenga un controllo regolamentare effettivo sul vettore e l'autorità competente a tal fine sia chiaramente identificata; e

iii) il vettore aereo appartenga, direttamente o tramite partecipazione

maggioritaria, a uno Stato membro o a Stati membri dell'Unione europea o dell'Associazione europea di libero scambio e/o a cittadini di questi Stati, e sia da questi effettivamente controllato;

c) le disposizioni di cui agli articoli 13 e 14 del presente accordo siano rispettate; e

d) il vettore aereo soddisfi le condizioni previste dalle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate all'esercizio dei servizi di trasporto aereo internazionale dalla parte che esamina la domanda.

2. Al momento del rilascio delle autorizzazioni di esercizio e dei permessi tecnici ciascuna parte tratta tutti i vettori aerei dell'altra parte in modo non discriminatorio.

3. Dopo aver ricevuto una domanda di autorizzazione di esercizio da un vettore aereo di una parte, l'altra parte riconosce le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità e/o della cittadinanza adottate dalla prima parte in relazione a tale vettore aereo come se tali decisioni fossero state adottate dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti, salvo nei casi stabiliti all'articolo 4, paragrafo 2, del presente accordo. Si precisa che il presente paragrafo non riguarda il riconoscimento di decisioni relative ai certificati di sicurezza o alle licenze, alle disposizioni riguardanti la sicurezza dell'aviazione o alla copertura assicurativa.

## ARTICOLO 4

### Rifiuto, revoca, sospensione e limitazione delle autorizzazioni

1. Ciascuna parte può rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o altrimenti rifiutare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare l'attività di un vettore aereo dell'altra parte qualora:

a) per un vettore aereo del Qatar:

i) il vettore aereo non abbia il proprio centro di attività principale nel Qatar o non sia titolare di una licenza di esercizio valida in conformità alla legislazione vigente del Qatar;

ii) il Qatar non eserciti o non mantenga l'effettivo controllo regolamentare del vettore aereo; oppure

iii) il vettore non appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, al Qatar e/o a suoi cittadini o non sia da questi effettivamente controllato;

b) per un vettore aereo dell'Unione europea:

i) il vettore aereo non sia stabilito, a norma dei trattati UE, nel territorio dell'Unione europea o non sia in possesso di una licenza di esercizio valida in conformità alla legislazione vigente dell'Unione europea;

ii) lo Stato membro UE responsabile del rilascio del certificato di operatore aereo non eserciti o non mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo o l'autorità competente non sia chiaramente identificata; oppure

iii) il vettore aereo non appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a uno Stato membro o a Stati membri dell'Unione europea o dell'Associazione europea di libero scambio e/o a cittadini di questi Stati, o non sia da questi effettivamente controllato;

c) il vettore aereo non abbia rispettato le disposizioni legislative e regolamentari di cui all'articolo 6 del presente accordo e/o le disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate all'esercizio dei servizi di trasporto aereo internazionale dalla parte che esamina la domanda.

2. Se una parte ha fondati motivi di ritenere che un vettore aereo dell'altra parte si trovi in una delle situazioni di cui al paragrafo 1, tale parte può chiedere che si svolgano consultazioni con l'altra parte.

3. Tali consultazioni hanno inizio il prima possibile e comunque entro trenta (30) giorni dal ricevimento della richiesta. Il mancato raggiungimento di un accordo soddisfacente entro trenta (30) giorni o altro termine concordato dalla data di inizio delle consultazioni o la mancata adozione delle misure correttive concordate rappresentano, per la parte che ha chiesto le consultazioni, motivo per l'adozione di misure volte a rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici di un vettore aereo dell'altra parte al fine di garantire il rispetto delle disposizioni del presente articolo.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, per quanto riguarda il paragrafo 1, lettera c), una parte può intervenire immediatamente o urgentemente in caso di emergenza o per impedire ulteriori casi di inosservanza. Si precisa che, affinché si possa parlare di ulteriori casi di inosservanza, è necessario che la questione dell'inosservanza sia già stata sollevata tra le autorità competenti delle parti.

## ARTICOLO 5

### Liberalizzazione della proprietà e del controllo

Le parti riconoscono i potenziali benefici della progressiva liberalizzazione della proprietà e del controllo dei rispettivi vettori aerei. Le parti convengono di esaminare in seno al comitato misto, in una fase opportuna, la liberalizzazione reciproca della proprietà e del controllo dei vettori aerei. A seguito di tale esame, il comitato misto può raccomandare modifiche del presente accordo in conformità dell'articolo 25 del presente accordo.

## ARTICOLO 6

### Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

1. All'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio di una parte, i vettori aerei dell'altra parte rispettano le disposizioni legislative e regolamentari relative all'ingresso e alle operazioni in tale territorio nonché all'uscita dallo stesso degli aeromobili impiegati nel trasporto aereo internazionale.

2. All'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio di una parte, i passeggeri, gli equipaggi, i bagagli, le merci e/o la posta dei vettori dell'altra parte, o chiunque agisca per loro conto, si conformano alle disposizioni legislative e regolamentari della prima parte relative all'entrata e alle operazioni nel suo territorio o all'uscita dallo stesso di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e/o posta imbarcati su aeromobili (compresi i regolamenti relativi all'ingresso, allo sdoganamento, all'immigrazione, ai passaporti, alle questioni doganali e alle misure di quarantena o, nel caso della posta, i regolamenti postali).

3. Ciascuna parte, nel suo territorio, consente ai vettori aerei dell'altra parte di adottare misure volte a garantire che siano trasportate solo le persone in possesso dei documenti di viaggio necessari per l'ingresso o per il transito nel territorio dell'altra parte.

## ARTICOLO 7

### Equa concorrenza

1. Le parti convengono che i loro vettori aerei godono di eque e pari opportunità di competere nella fornitura di servizi di trasporto aereo.

2. Le parti:

a) vietano e, se del caso, eliminano all'interno della loro giurisdizione, utilizzando le rispettive procedure e i propri processi interni, qualsiasi forma di discriminazione o pratica sleale che possa pregiudicare le pari ed eque opportunità dei vettori aerei dell'altra parte di competere nella fornitura di servizi di trasporto aereo;

b) non autorizzano né concedono ai vettori aerei sovvenzioni che pregiudichino le eque e pari opportunità dei vettori aerei dell'altra parte di competere nella fornitura di servizi di trasporto aereo.

3. In deroga al paragrafo 2, lettera b), è possibile concedere:

a) sostegno a vettori aerei insolventi o in difficoltà, a condizione che:

i) tale sostegno sia subordinato a un piano di ristrutturazione credibile, basato su ipotesi realistiche, al fine di garantire il ritorno alla redditività a lungo termine del vettore aereo insolvente o in difficoltà entro un periodo di tempo ragionevole; e

ii) il vettore aereo in questione o i suoi investitori o azionisti contribuiscano in misura significativa ai costi della ristrutturazione;

b) un sostegno temporaneo alla liquidità a un vettore aereo in difficoltà, sotto forma di prestiti o garanzie sui prestiti, limitato all'importo necessario per mantenere l'operatività del vettore aereo in questione per il tempo necessario a elaborare un piano di ristrutturazione o di liquidazione;

c) purché siano limitate agli importi minimi necessari per conseguire il loro obiettivo e purché gli effetti sulla prestazione di servizi di trasporto aereo siano ridotti al minimo:

i) sovvenzioni destinate a ovviare ai danni causati da calamità naturali;

ii) nel caso del Qatar, sovvenzioni destinate a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia; e, nel caso dell'UE e dei suoi Stati membri, sovvenzioni destinate a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno o più Stati membri dell'UE;

d) sovvenzioni ai vettori aerei incaricati dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti, necessari per soddisfare le esigenze essenziali di trasporto della popolazione che non possono essere soddisfatte dalle sole forze di mercato, a condizione che tali sovvenzioni siano limitate a una remunerazione

ragionevole della prestazione dei servizi aerei in questione.

4. Le parti provvedono affinché i propri vettori aerei che forniscono servizi di trasporto aereo a norma del presente accordo pubblichino, con cadenza almeno annuale, una relazione finanziaria e un rendiconto finanziario di accompagnamento sottoposti a audit esterno conformemente ai principi contabili riconosciuti a livello internazionale e alle norme internazionali in materia di comunicazione finanziaria e informativa societaria, quali gli International Financial Reporting Standards. Le parti provvedono inoltre affinché le eventuali sovvenzioni erogate da una parte siano identificate separatamente nella relazione finanziaria.

5. Ciascuna parte, su richiesta dell'altra parte, fornisce a quest'ultima entro 30 giorni, salvo diversa decisione delle parti, le relazioni finanziarie e qualsiasi altra informazione ragionevolmente disponibile, anche in merito alle questioni di cui al paragrafo 4, che può essere ragionevolmente richiesta dall'altra parte per verificare che le disposizioni del presente articolo siano rispettate. Se tali informazioni sono sensibili dal punto di vista commerciale, la parte richiedente le tratta in modo riservato.

6. Ciascuna parte, avvalendosi delle proprie procedure e dei rispettivi processi interni, attua e applica misure che vietano e impediscono in modo effettivo ai loro vettori aerei di:

a) attuare pratiche concordate derivanti da un accordo o da una decisione espliciti o impliciti tra concorrenti, che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, ridurre o falsare la concorrenza. Questo divieto può essere dichiarato inapplicabile quando tali accordi, decisioni o pratiche contribuiscono a migliorare la produzione o l'erogazione dei servizi o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando ai consumatori una congrua parte del vantaggio che ne deriva ed evitando di: i) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi; ii) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi di cui trattasi;

b) abusare di una posizione dominante in modo da poter compromettere i servizi di trasporto aereo da/verso tale parte, e

c) realizzare concentrazioni tra vettori aerei che ostacolino in misura significativa una concorrenza effettiva, in particolare per effetto della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante.

7. Se una parte (di seguito "la parte che agisce") ritiene che le eque e pari opportunità di concorrenza dei propri vettori aerei siano pregiudicate:

a) da discriminazioni o pratiche sleali vietate a norma del paragrafo 2, lettera a);

b) da una sovvenzione vietata a norma del paragrafo 2, lettera b), diversa da quelle di cui al paragrafo 3;

c) dal mancato rispetto degli obblighi di trasparenza di cui ai paragrafi 4 e 5; oppure

d) dal mancato rispetto, ad opera dell'altra parte, degli obblighi di cui al paragrafo 6;

può procedere conformemente ai paragrafi da 8 a 10.

8. La parte che agisce presenta per iscritto all'altra parte una richiesta di consultazioni, accompagnata da una relazione scritta contenente le proprie osservazioni ed elementi di prova concreti. Le consultazioni hanno inizio entro trenta (30) giorni dal ricevimento della richiesta, salvo diverso accordo tra le parti. Le consultazioni possono essere richieste tramite il comitato misto.

9. Se la parte che agisce e l'altra parte non giungono a un accordo sulla questione entro sessanta (60) giorni dall'avvio delle consultazioni, o entro un termine diverso convenuto dalle parti o dal comitato misto, la parte che agisce può adottare misure nei confronti dei vettori aerei che hanno adottato il comportamento contestato o che hanno tratto beneficio dalle discriminazioni, dalle pratiche sleali o delle sovvenzioni in questione. La parte che agisce comunica per iscritto all'altra parte le misure da adottare almeno quindici (15) giorni prima dell'attuazione di tali misure.

10. Le misure adottate a norma del paragrafo precedente sono appropriate, proporzionate e di portata e durata limitate allo stretto necessario, al fine di attenuare il pregiudizio nei confronti dei vettori della parte che agisce e di eliminare il vantaggio indebito tratto dai vettori nei cui confronti si applicano dette misure.

11. Le azioni e le misure adottate a norma del paragrafo 9 non pregiudicano il diritto di ciascuna parte di ricorrere alla procedura di composizione delle controversie di cui all'articolo 23 del presente accordo.

12. Qualora le questioni di cui al presente articolo siano oggetto della procedura di composizione delle controversie di cui all'articolo 23 del presente accordo, i termini indicati nei paragrafi 10, 11 e 12 di detto articolo sono dimezzati.

13. Nessuna disposizione del presente accordo compromette, limita o pregiudica in alcun modo l'autorità o i poteri delle autorità competenti in materia di concorrenza delle parti o dei tribunali che riesaminano le decisioni prese da tali autorità. Le azioni intraprese da una parte a norma del paragrafo 9 del presente articolo non pregiudicano eventuali azioni e misure adottate da dette autorità e tribunali, comprese quelle della parte che agisce. Le decisioni dei tribunali che riesaminano le azioni e le misure di tali autorità competenti sono escluse dal meccanismo di composizione delle controversie di cui all'articolo 23 del presente accordo.

## ARTICOLO 8

## Opportunità commerciali

Esercizio di attività economiche

1. Le parti riconoscono che gli ostacoli all'esercizio di attività economiche da parte di operatori commerciali pregiudicano il conseguimento dei benefici previsti dal presente accordo. Le parti si impegnano pertanto ad avviare un processo efficace e reciproco di eliminazione degli ostacoli all'esercizio di attività economiche da parte degli operatori commerciali di entrambe le parti, nei casi in cui detti ostacoli possono intralciare lo svolgimento di operazioni commerciali, creare distorsioni alla concorrenza o impedire lo sviluppo di pari condizioni di concorrenza.

2. Il comitato misto di cui all'articolo 22 del presente accordo definisce un processo di cooperazione riguardante l'esercizio di attività economiche e le opportunità commerciali. A norma dell'articolo 22 del presente accordo una parte può chiedere la convocazione di una riunione del comitato misto allo scopo di discutere qualsiasi questione concernente l'applicazione del presente articolo.

Rappresentanze dei vettori aerei

3. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di stabilire liberamente uffici e infrastrutture sul territorio dell'altra parte ai fini dell'erogazione, della promozione e della vendita di servizi di trasporto aereo e di attività connesse, incluso il diritto di vendere e di emettere qualsiasi biglietto e/o lettera di trasporto aereo propri e/o di qualsiasi altro vettore aereo.

4. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative e regolamentari dell'altra parte che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte personale dirigente, commerciale, tecnico, operativo e altro personale specialistico necessario ai fini dell'erogazione dei servizi di trasporto aereo. Entrambe le parti agevolano e accelerano il rilascio dei permessi di lavoro eventualmente necessari per il personale addetto agli uffici in conformità al presente paragrafo, incluso il personale che espleta mansioni temporanee per un periodo non superiore a novanta (90) giorni, nel rispetto delle pertinenti disposizioni legislative e regolamentari in vigore. I vettori aerei di ciascuna parte possono scegliere liberamente di lavorare con o senza un agente generale di vendita di loro scelta nel territorio dell'altra parte.

Assistenza a terra

5. Ciascun vettore aereo ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte:

a) il diritto di prestare i propri servizi di assistenza a terra ("autoassistenza"); oppure

b) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti, compresi altri vettori aerei,

che forniscono la totalità o parte dei servizi di assistenza a terra, se a tali prestatori è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative e regolamentari di ciascuna parte e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

I diritti di cui alle lettere a) e b) del presente paragrafo sono soggetti unicamente ai vincoli specifici di disponibilità di spazio o capacità dovuti alla necessità di salvaguardare il funzionamento dell'aeroporto in condizioni di sicurezza. Qualora tali vincoli limitino o impediscano l'autoassistenza a terra e qualora non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, la parte interessata garantisce che tutti questi servizi siano disponibili per tutti i vettori aerei in condizioni di parità e su base adeguata; le tariffe per questi servizi sono stabilite secondo criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

Assegnazione di bande orarie negli aeroporti

6. Ciascuna parte garantisce che le procedure, gli orientamenti e le norme per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti del suo territorio siano applicati in modo indipendente, trasparente, efficace, non discriminatorio e tempestivo.

Piani operativi, programmi e orari

7. Ciascuna parte può chiedere, unicamente a titolo informativo, che le siano notificati i piani operativi, i programmi o gli orari relativi ai servizi aerei erogati a norma del presente accordo. In tal caso la parte che richiede tale notifica deve limitare al massimo gli oneri amministrativi imposti agli intermediari del trasporto aereo e ai vettori aerei dell'altra parte dagli obblighi e dalle procedure in materia di notifica.

Vendite, spese in loco e trasferimento di fondi

8. I vettori aerei di ciascuna parte possono provvedere alla vendita dei servizi di trasporto aereo e dei servizi connessi nel territorio dell'altra parte direttamente e/o, a loro discrezione, tramite agenti di vendita o altri intermediari da essi nominati o tramite Internet o qualsiasi altro canale disponibile. Ciascun vettore aereo ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e servizi connessi e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile.

9. I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a pagare in valuta locale nel territorio dell'altra parte le spese ivi occasionate, compreso, a titolo esemplificativo, l'acquisto di carburante. A loro discrezione, i vettori aerei di ciascuna parte possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte in valuta liberamente convertibile, al tasso di cambio di mercato.

10. Ciascun vettore aereo ha il diritto, previa richiesta, di convertire in valute liberamente

convertibili i redditi locali e di effettuarne il trasferimento, in ogni momento e in qualunque modo, dal territorio dell'altra parte al paese di sua scelta. La conversione e la rimessa di tali redditi sono consentite rapidamente, senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio di mercato applicabile alle operazioni e alle rimesse correnti alla data in cui il vettore aereo presenta la prima domanda di rimessa, senza commissioni eccetto quelle normalmente applicate dagli istituti bancari per tali operazioni di conversione e rimessa.

Accordi di cooperazione in materia di commercializzazione

11. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, qualsiasi vettore aereo di una parte può stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con:

a) uno o più vettori aerei delle parti;

b) uno o più vettori aerei di un paese terzo; e/o

c) imprese di trasporto di superficie (marittimo o terrestre) di qualsiasi paese;

a condizione che i) il vettore che presta i servizi sia titolare di adeguati diritti di traffico; ii) i vettori che commercializzano i servizi dispongano di adeguate rotte soggiacenti nella programmazione delle rotte; e iii) i suddetti accordi rispettino le prescrizioni normative normalmente applicate a tali accordi.

12. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, qualsiasi vettore aereo di una parte può stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, ad esempio accordi di blocked-space o di code-sharing, con un vettore che gestisce un settore nazionale, purché i) ciò si inserisca in un viaggio internazionale e ii) gli accordi soddisfino le prescrizioni normalmente applicate a tali accordi. Ai fini del presente paragrafo, per settore nazionale si intende una rotta nel territorio di uno Stato membro dell'UE qualora il vettore operativo sia un vettore dell'Unione europea; se il vettore operativo è un vettore del Qatar, per settore nazionale si intende una rotta nel territorio del Qatar.

13. Per quanto riguarda la vendita di servizi di trasporto passeggeri per mezzo di accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, l'acquirente è informato al punto di vendita, o in ogni caso all'accettazione, o prima di salire a bordo se non è richiesta accettazione per un volo in coincidenza, in merito all'identità del prestatore del servizio di trasporto che gestisce i singoli segmenti del servizio.

Servizi di trasporto intermodale

14. In relazione al trasporto passeggeri, l'applicazione ai prestatori dei servizi di trasporto di superficie delle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano il trasporto aereo non è determinata unicamente dal fatto che tale trasporto di superficie sia offerto da un vettore aereo che opera con il proprio nome.

15. In deroga ad altre disposizioni del presente accordo, i vettori aerei e i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato nel territorio delle parti o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di infrastrutture doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via aerea o di superficie, hanno accesso alle formalità e alle infrastrutture doganali degli aeroporti. I vettori aerei possono scegliere di effettuare essi stessi i propri trasporti di superficie ovvero di farli eseguire tramite intese stipulate con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altri vettori aerei e da fornitori indiretti di trasporto di merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempre che i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

Affiliazione commerciale (franchising)/impiego del marchio (branding)

16. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di stipulare accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, compresi i vettori aerei, delle parti o di paesi terzi, purché dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari abitualmente applicate dalle parti a tali accordi, in particolare quelle che richiedono la divulgazione dell'identità del vettore aereo che opera il servizio.

Locazione finanziaria (leasing)

17. Ciascuna parte concede ai vettori aerei dell'altra parte il diritto di prestare servizi a titolo del presente accordo:

a) utilizzando aeromobili forniti in leasing senza equipaggio da qualsiasi locatore (lessor);

b) utilizzando aeromobili forniti in leasing con equipaggio da altri vettori aerei della stessa parte del locatario (lessee);

c) utilizzando aeromobili forniti in leasing con equipaggio da vettori aerei di un paese diverso dalla parte del locatario (lessee), a condizione che il leasing sia giustificato da esigenze eccezionali, esigenze di capacità stagionali o difficoltà operative del

locatario e che il leasing non superi la durata strettamente necessaria per soddisfare tali esigenze o superare tali difficoltà.

Le parti interessate possono richiedere che i contratti di leasing siano approvati dalle rispettive autorità competenti al fine di verificare il rispetto delle condizioni di cui al presente paragrafo e dei requisiti di sicurezza e di security applicabili. La parte che richiede tale approvazione si sforza tuttavia di accelerare le procedure di approvazione e di ridurre al minimo gli oneri amministrativi a carico dei vettori interessati. Si precisa che le disposizioni del presente paragrafo lasciano impregiudicate le disposizioni legislative e regolamentari di una parte per quanto riguarda il leasing di aeromobili ad opera di vettori aerei di tale parte.

## ARTICOLO 9

## Dazi doganali

1. All'arrivo nel territorio di una parte, gli aeromobili utilizzati per un trasporto aereo internazionale dai vettori aerei dell'altra parte, come pure le normali dotazioni, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, le attrezzature di terra e i pezzi di ricambio (motori compresi), le provviste di bordo (compresi, a titolo esemplificativo, viveri, bevande, tabacco e ogni altro articolo destinato alla vendita o al consumo dei passeggeri in quantità limitate durante il volo), nonché altri articoli destinati a garantire l'operatività o la manutenzione dell'aeromobile impiegato nel trasporto aereo internazionale o utilizzati esclusivamente a tale fine sono esenti, sulla base della reciprocità e purché rimangano a bordo dell'aeromobile, da tutte le restrizioni all'importazione, da imposte sulla proprietà o sul capitale, da dazi doganali, accise, diritti di ispezione, dall'imposta sul valore aggiunto (IVA) e da altre imposte indirette analoghe, nonché da diritti e oneri analoghi:

a) imposti dalle autorità nazionali o locali o dall'Unione europea e

b) non basati sul costo dei servizi forniti.

2. Sulla base della reciprocità sono esenti da imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1 del presente articolo, ad eccezione degli oneri basati sul costo dei servizi prestati, anche:

a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una parte e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

b) le attrezzature di terra e i pezzi di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione, la revisione o la riparazione di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale;

c) il carburante, i lubrificanti e il materiale tecnico di consumo introdotti o forniti nel territorio di una parte per essere utilizzati nell'aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

d) le stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte, introdotte o fornite nel territorio di una parte e imbarcate per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati su un tratto di rotta al di sopra di tale territorio; e

e) le apparecchiature per la sicurezza e la security da utilizzarsi negli aeroporti o nei terminali merci.

3. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce a una parte di imporre, su basi non discriminatorie, tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito sul loro territorio e destinato all'uso in un aeromobile di un vettore aereo che opera tra due punti del suo territorio.

4. Le normali dotazioni di bordo, come pure i materiali, le forniture e i pezzi di ricambio, di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, normalmente presenti a bordo dell'aeromobile utilizzato da un vettore aereo di una delle parti, possono essere scaricate sul territorio dell'altra parte solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale parte e possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo di dette autorità fino al momento in cui sono riesportate o altrimenti cedute in conformità con la normativa doganale.

5. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano anche nel caso in cui i vettori aerei di una parte abbiano negoziato con un altro vettore aereo, al quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento nel territorio dell'altra parte degli articoli specificati ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

6. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sui beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio nei quali è permesso l'imbarco o lo sbarco.

7. I bagagli e le merci in transito diretto sul territorio di una parte sono esentati da imposte, dazi doganali, diritti e altri oneri analoghi non basati sul costo del servizio fornito.

8. Le dotazioni e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo delle autorità competenti.

9. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra uno Stato membro dell'UE e il Qatar per evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

## ARTICOLO 10

### Oneri d'uso

1. Ciascuna parte garantisce che gli oneri d'uso eventualmente imposti dalle proprie autorità o dai propri enti competenti in materia ai vettori aerei dell'altra parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e di navigazione aerea siano calcolati in base ai costi e non siano discriminatori. In ogni caso tali oneri d'uso sono applicati ai vettori aerei dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo.

2. Ciascuna parte garantisce che gli oneri d'uso eventualmente imposti dalle proprie autorità o dai propri enti competenti in materia ai vettori aerei dell'altra parte per l'utilizzo di infrastrutture e servizi aeroportuali e di sicurezza dell'aviazione e di infrastrutture e servizi connessi, ad eccezione degli oneri connessi all'erogazione dei servizi di cui all'articolo 8, paragrafo 5, del presente accordo, non siano ingiustamente discriminatori e siano equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. Gli oneri di cui trattasi riflettono, ma non eccedono, il costo totale sostenuto dalle autorità o dagli enti competenti per fornire le infrastrutture e i servizi aeroportuali e di sicurezza dell'aviazione adeguati all'interno dell'aeroporto o degli aeroporti cui si applica un sistema di tariffazione comune. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di tali oneri sono forniti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, tali oneri si applicano ai vettori aerei dell'altra parte a condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli di cui dispone qualunque altro vettore aereo nel momento in cui tali oneri sono applicati.

3. Ciascuna parte impone alle autorità o agli enti competenti in materia di riscossione di oneri sul proprio territorio e ai vettori aerei che utilizzano i servizi e le infrastrutture di avviare consultazioni e scambiarsi le informazioni necessarie per svolgere un accurato esame della congruità degli oneri d'uso, conformemente ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Le autorità o gli enti competenti in materia di oneri comunicano agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di modifica degli oneri d'uso, onde consentire loro di esprimere le proprie opinioni e presentare osservazioni prima che siano effettuate eventuali modifiche.

## ARTICOLO 11

### Tariffe passeggeri e tariffe merci

1. Le parti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente le tariffe per il trasporto di passeggeri e di merci sulla base di una concorrenza libera ed equa.

2. Su basi non discriminatorie, ciascuna parte può chiedere che siano comunicate alle proprie autorità competenti le tariffe passeggeri e merci applicate dai vettori aerei di entrambe le parti in relazione ai servizi che hanno origine nel suo territorio, secondo modalità semplificate e unicamente a titolo informativo. È possibile prevedere che tale comunicazione da parte dei vettori aerei non sia effettuata prima dell'offerta iniziale di una tariffa per il trasporto di passeggeri o merci.

## ARTICOLO 12

### Statistiche

1. Le parti cooperano nell'ambito del comitato misto per facilitare lo scambio di informazioni statistiche relative al trasporto aereo ai sensi del presente accordo.

2. Su richiesta, ciascuna parte fornisce all'altra parte, su basi non discriminatorie, i dati statistici disponibili non riservati e non sensibili dal punto di vista commerciale in merito ai servizi aerei prestati nell'ambito del presente accordo, secondo quanto previsto dalle rispettive disposizioni legislative e normative delle parti.

## TITOLO II
## COOPERAZIONE REGOLAMENTARE

### ARTICOLO 13

### Sicurezza aerea (safety)

1. Le parti ribadiscono l'importanza di una stretta cooperazione nel settore della sicurezza aerea. In tale contesto le parti avviano, se del caso, un'ulteriore cooperazione in relazione alle inchieste sugli incidenti, allo sviluppo della regolamentazione, allo scambio di informazioni in materia di sicurezza aerea, all'eventuale partecipazione reciproca alle attività di controllo o all'organizzazione di attività di controllo congiunte e allo sviluppo di progetti e iniziative comuni.

2. I certificati di aeronavigabilità, i certificati di competenza e le licenze rilasciati o convalidati da una parte e tuttora in vigore sono riconosciuti validi dall'altra parte e dalle sue autorità aeronautiche ai fini della prestazione di servizi aerei, a condizione che tali licenze o certificati siano rilasciati o convalidati come minimo in forza e in conformità delle norme internazionali pertinenti e delle pratiche e procedure raccomandate per i servizi di navigazione aerea stabilite nel quadro della convenzione.

3. Ciascuna parte può chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito alle norme e alle prescrizioni di sicurezza osservate e fatte osservare dall'altra parte in relazione alle infrastrutture aeronautiche, agli equipaggi di bordo, agli aeromobili e al funzionamento degli stessi. Le consultazioni si tengono entro trenta (30) giorni dalla richiesta.

4. Se, a seguito di tali consultazioni, la parte richiedente constata che l'altra parte non osserva e non fa osservare in modo efficace norme e prescrizioni di sicurezza negli ambiti di cui al paragrafo 3 del presente articolo che, salvo decisione contraria, siano almeno equivalenti alle norme minime stabilite in forza della convenzione, la parte richiedente notifica all'altra parte tali constatazioni.

Entro trenta (30) giorni l'altra parte presenta un piano d'azione correttivo comprendente un calendario per l'attuazione. Il piano d'azione correttivo e il relativo calendario sono concordati dalle parti prima della loro attuazione.

Qualora l'altra parte non adotti le opportune misure correttive entro un periodo di tempo ragionevole, la parte richiedente può rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici oppure rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare altrimenti le operazioni di un vettore aereo sottoposto alla sorveglianza in materia di sicurezza dell'altra parte.

5. Ciascuna parte riconosce che un aeromobile operato da un vettore aereo di una parte o per conto di quest'ultimo può, durante la permanenza nel territorio dell'altra parte, essere oggetto di un'ispezione di rampa da parte delle autorità competenti dell'altra parte per verificare la validità dei documenti pertinenti dell'aeromobile e di quelli dei membri dell'equipaggio nonché le condizioni apparenti dell'aeromobile e delle sue attrezzature, purché tale esame non comporti un ritardo irragionevole nell'esercizio dell'aeromobile.

6. Se una parte, dopo aver effettuato un'ispezione di rampa, constata che un aeromobile o l'esercizio di un aeromobile non è conforme alle norme e alle procedure minime per i servizi di navigazione aerea stabilite a norma della convenzione, tale parte notifica all'operatore dell'aeromobile tale mancanza di conformità, chiedendo nel contempo l'adozione delle misure correttive ritenute opportune. Ove opportuno, alle autorità competenti dell'altra parte responsabili della sorveglianza in materia di sicurezza del vettore aereo che utilizza l'aeromobile può essere chiesto di comunicare l'accettazione delle misure correttive adottate dall'operatore aereo. Ciononostante, ciascuna parte consente l'accesso ai risultati delle ispezioni di rampa effettuate su operatori di aeromobili soggetti alla sorveglianza in materia di sicurezza dell'altra parte.

7. Ciascuna parte ha il diritto di adottare misure immediate, compreso il diritto di revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o di sospendere o limitare altrimenti le operazioni di un vettore aereo dell'altra parte, se ritiene che ciò sia necessario in vista di una minaccia immediata per la sicurezza aerea. La parte che adotta tali misure ne informa immediatamente l'altra parte, motivando la sua azione.

8. Qualsiasi misura adottata da una parte a norma dei paragrafi 4, 6 o 7 del presente articolo è proporzionata e necessaria per affrontare una questione di sicurezza ed è sospesa nel momento in cui vengono meno i motivi che l'hanno determinata.

## ARTICOLO 14

### Sicurezza dell'aviazione (security)

1. Le parti sottolineano il loro impegno a raggiungere i livelli più elevati di norme in materia di sicurezza dell'aviazione e possono, se del caso, avviare un dialogo e una cooperazione ulteriori in questo settore.

2. Le parti riaffermano il reciproco obbligo di tutelare la sicurezza dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita, in particolare gli obblighi nel quadro della Convenzione, della Convenzione relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la repressione degli atti illeciti di violenza

negli aeroporti adibiti all'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici ed in foglie ai fini del rilevamento, firmata a Montreal il 1° marzo 1991, se e in quanto le parti sono firmatarie di tali convenzioni, nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono firmatarie entrambe le parti.

3. Su richiesta le parti si forniscono reciprocamente tutta l'assistenza necessaria per contrastare qualunque minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile, compresa la prevenzione degli atti di cattura illecita di aeromobili civili e degli altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti e delle infrastrutture di navigazione aerea, così come ogni altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

4. Nelle loro reciproche relazioni le parti agiscono in conformità delle norme internazionali di sicurezza dell'aviazione e delle opportune pratiche raccomandate istituite dall'ICAO. Esse impongono agli operatori di aeromobili figuranti nei loro registri, agli operatori di aeromobili che hanno nel loro territorio il centro di attività principale o la residenza permanente e agli operatori di aeroporti situati nel loro territorio di agire almeno nel rispetto delle predette disposizioni sulla sicurezza dell'aviazione.

5. Ciascuna parte si adopera affinché nel proprio territorio vengano prese misure efficaci per proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita, tra cui i controlli dei passeggeri e dei bagagli a mano, i controlli dei bagagli da stiva, i controlli di sicurezza delle persone diverse dai passeggeri, compreso l'equipaggio, e degli oggetti da essi trasportati, delle merci, della posta, delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto nonché dell'accesso all'area lato volo e alle zone sterili. Tali misure devono essere adeguate per affrontare un aumento delle minacce alla sicurezza dell'aviazione civile. Ciascuna parte conviene che devono essere rispettate le disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione richieste dall'altra parte in relazione all'entrata e alle operazioni nel suo territorio o all'uscita dallo stesso dell'aeromobile.

6. Con piena considerazione e mutuo rispetto per la rispettiva sovranità, ogni parte può adottare misure di sicurezza, da comunicare senza indugio all'altra parte, relativamente all'entrata nel proprio territorio nonché misure di emergenza per far fronte a specifiche minacce per la sicurezza. Ciascuna parte considera favorevolmente qualsiasi richiesta dell'altra parte di adottare ragionevoli misure speciali in materia di sicurezza, tenendo conto delle misure di sicurezza già applicate dall'altra parte e dell'eventuale punto di vista dell'altra parte nonché dei possibili effetti avversi sul trasporto aereo tra le parti. Tranne quando ciò non sia ragionevolmente possibile in caso di emergenza, ciascuna parte informa preventivamente l'altra parte delle eventuali misure speciali di sicurezza che intende adottare e che potrebbero avere un impatto operativo o finanziario significativo sui servizi di trasporto aereo forniti nel quadro del presente accordo. Ciascuna parte può richiedere, se necessario anche in via urgente, la convocazione del comitato misto per discutere di tali misure di sicurezza secondo quanto previsto dall'articolo 22 del presente accordo.

7. Ciascuna parte riconosce, tuttavia, che nessuna disposizione del presente articolo limita la facoltà di una parte di rifiutare l'ingresso nel suo territorio a uno o più voli che, a suo

giudizio, presentano una minaccia per la propria sicurezza.

8. Quando si verifica un sequestro illegale di un aeromobile civile o una minaccia di sequestro o altri atti illeciti nei confronti della sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni di aeronavigazione, le parti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di altri provvedimenti appropriati volti a porre fine rapidamente e in condizioni di sicurezza a tale incidente o minaccia di incidente.

9. Ciascuna parte adotta tutte le misure che ritiene praticabili per garantire che un aeromobile oggetto di un sequestro illegale o di altri atti di interferenza illecita che si trova a terra sul suo territorio sia trattenuto sullo stesso, a meno che la sua partenza sia resa necessaria dall'imperativo assoluto di proteggere vite umane. Ogniqualvolta ciò sia possibile, tali misure sono adottate sulla base di consultazioni reciproche.

10. La parte che abbia ragionevoli motivi di ritenere che l'altra parte abbia disatteso le disposizioni previste dal presente articolo richiede consultazioni immediate con l'altra parte. Tali consultazioni hanno inizio entro trenta (30) giorni dal ricevimento della richiesta o entro un termine più esteso eventualmente convenuto. In caso di mancato raggiungimento di un accordo soddisfacente entro trenta (30) giorni o entro il termine più esteso eventualmente convenuto di cui sopra, la parte che ha chiesto le consultazioni può adottare misure per rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare le autorizzazioni di esercizio e i permessi tecnici di un vettore aereo dell'altra parte per garantire il rispetto delle disposizioni del presente articolo. In caso di emergenza o per impedire ulteriori violazioni delle disposizioni del presente articolo, una parte può prendere misure provvisorie immediate.

11. Le azioni intraprese in conformità del presente articolo sono proporzionate e necessarie per far fronte a una minaccia per la sicurezza e sono revocate non appena l'altra parte si conforma alle disposizioni del presente articolo o qualora tali azioni non siano più necessarie.

## ARTICOLO 15

### Gestione del traffico aereo

1. Le parti cooperano su questioni di regolamentazione relative ai servizi di navigazione aerea, compresa la loro supervisione. Esse affrontano tutte le questioni strategiche relative alla performance della gestione del traffico aereo, al fine di ottimizzare l'efficienza complessiva dei voli, ridurre i costi, ridurre al minimo l'impatto ambientale e migliorare la sicurezza e la capacità dei sistemi.

2. Le parti incoraggiano le autorità competenti e i fornitori di servizi di navigazione

aerea a cooperare in materia di interoperabilità per integrare ulteriormente, ove possibile, i sistemi delle parti, ridurre l'impatto ambientale del trasporto aereo e condividere informazioni ove opportuno.

3. Le parti promuovono la cooperazione tra i loro fornitori di servizi di navigazione aerea al fine di scambiare i dati di volo e coordinare i flussi di traffico per ottimizzare l'efficienza dei voli, con l'obiettivo di migliorare l'uso delle risorse e di conseguire la prevedibilità, la puntualità e la continuità del servizio.

4. Le parti convengono di collaborare per quanto riguarda i programmi di modernizzazione, la loro elaborazione e diffusione e le migliori pratiche per l'efficienza economica, la gestione del traffico aereo e gli aspetti pertinenti degli aeroporti, nonché di incoraggiare la partecipazione incrociata alle attività di convalida e dimostrazione.

## ARTICOLO 16

## Ambiente

1. Le parti sostengono la necessità di tutelare l'ambiente promuovendo uno sviluppo sostenibile dell'aviazione. Esse intendono collaborare per individuare le sfide legate all'impatto dell'aviazione sull'ambiente.

2. Le parti riconoscono l'importanza della cooperazione al fine di considerare e di ridurre al minimo gli effetti dell'aviazione sull'ambiente, conformemente agli obiettivi del presente accordo.

3. Le parti riconoscono l'importanza di affrontare i cambiamenti climatici e, di conseguenza, di limitare o ridurre le emissioni di gas a effetto serra associate al trasporto aereo nazionale e internazionale. Esse convengono di cooperare su tali questioni al fine di sviluppare e attuare strumenti come le norme di attuazione per lo sviluppo del sistema di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), e di trattare qualsiasi altro aspetto di particolare rilevanza per affrontare le emissioni di gas a effetto serra nel settore dell'aviazione.

4. Le parti s'impegnano a scambiarsi informazioni e a mantenere un dialogo regolare tra esperti allo scopo di migliorare la collaborazione volta ad affrontare gli effetti dell'aviazione sull'ambiente, anche in materia di:

a) ricerca e sviluppo di tecnologie rispettose dell'ambiente nel settore dell'aviazione;

b) innovazione della gestione del traffico aereo, nella prospettiva di ridurre l'impatto ambientale dell'aviazione;

c) ricerca e sviluppo di combustibili alternativi sostenibili per l'aviazione;

d) attraverso lo scambio di opinioni su questioni relative agli effetti ambientali dell'aviazione e alla riduzione delle emissioni provenienti dall'aviazione che incidono sul clima; e

e) attenuazione e monitoraggio dell'inquinamento acustico, nella prospettiva di ridurre l'impatto ambientale dell'aviazione.

5. Inoltre, nel rispetto dei rispettivi diritti e obblighi a livello multilaterale in materia di ambiente, le parti s'impegnano a migliorare la collaborazione, anche a livello finanziario e tecnologico, riguardo alle misure intese a ridurre le emissioni di gas a effetto serra provenienti dall'aviazione internazionale.

6. Le parti riconoscono la necessità di adottare misure opportune per prevenire o comunque affrontare gli effetti del trasporto aereo sull'ambiente, a condizione che tali misure siano pienamente compatibili con i diritti e gli obblighi delle parti in base al diritto internazionale.

## ARTICOLO 17

### Responsabilità dei vettori aerei

Le parti ribadiscono i propri obblighi nel quadro della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 (Convenzione di Montreal).

## ARTICOLO 18

### Protezione dei consumatori

Le parti collaborano per tutelare gli interessi dei consumatori nel trasporto aereo. Tale cooperazione mira a conseguire un livello elevato di protezione dei consumatori. A tal fine, le parti si consultano nell'ambito del comitato misto sulle questioni attinenti agli interessi dei consumatori, comprese le misure che prevedono di adottare, al fine di conseguire, nella

misura del possibile, una maggiore convergenza e compatibilità normativa.

## ARTICOLO 19

### Sistemi telematici di prenotazione

1. I venditori di sistemi telematici di prenotazione (computer reservation systems - CRS) operanti nel territorio di una delle parti sono autorizzati a introdurre i propri sistemi, effettuarne la manutenzione e metterli a disposizione delle agenzie di viaggio o degli operatori turistici la cui attività principale consiste nella distribuzione di prodotti nel settore dei viaggi nel territorio dell'altra parte, purché tali sistemi siano conformi alle pertinenti prescrizioni regolamentari dell'altra parte.

2. Le parti abrogano le prescrizioni vigenti che potrebbero limitare il libero accesso dei CRS di una parte al mercato dell'altra parte o comunque limitare la concorrenza. Le parti si astengono dall'adottare prescrizioni analoghe in futuro.

3. Le parti non impongono nel proprio territorio né consentono che siano ivi imposte ai venditori di CRS dell'altra parte prescrizioni relative alla presentazione dei dati diverse da quelle imposte ai propri venditori di CRS o ad altri CRS operanti sul loro mercato. Le parti non impediscono la conclusione, tra i venditori di CRS, i loro fornitori e i loro abbonati, di accordi relativi allo scambio di informazioni sui servizi di viaggio atti ad agevolare la presentazione ai consumatori di informazioni complete e imparziali o il rispetto di prescrizioni normative in merito alla presentazione neutra di informazioni.

4. I proprietari e gli operatori di CRS di una parte che rispettano le prescrizioni normative pertinenti dell'altra parte hanno la stessa possibilità di possedere CRS nel territorio dell'altra parte rispetto ai proprietari e agli operatori di qualsiasi altro CRS operante sul mercato di tale parte.

## ARTICOLO 20

### Aspetti sociali

1. Le parti riconoscono l'importanza di tenere presente l'impatto del presente accordo sulla forza lavoro, sull'occupazione e sulle condizioni lavorative. Le parti si impegnano a collaborare sulle questioni attinenti al lavoro nell'ambito del presente accordo, anche per quanto riguarda l'incidenza sull'occupazione, i diritti fondamentali nel lavoro, le condizioni lavorative, la tutela sociale e il dialogo sociale.

2. Le parti si riconoscono reciprocamente il diritto di stabilire il proprio livello di protezione nazionale del lavoro nel modo che ritengono opportuno e di adottare o modificare di conseguenza le proprie leggi e politiche in materia, coerentemente con i loro obblighi internazionali. Le parti provvedono affinché i diritti e i principi contenuti nelle rispettive disposizioni legislative e regolamentari non siano compromessi ma vengano applicati in modo efficace.

3. Ciascuna parte continua a migliorare tali leggi e politiche in linea con i propri obblighi internazionali e si adopera per fornire e promuovere livelli elevati di protezione del lavoro nel settore dell'aviazione. Le parti riconoscono che la violazione dei principi e dei diritti fondamentali nel lavoro non può essere invocata o altrimenti utilizzata quale vantaggio comparativo legittimo, e che le norme in materia di lavoro non devono essere utilizzate per scopi protezionistici.

4. Le parti riaffermano il loro impegno, conformemente ai loro obblighi derivanti dall'appartenenza all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) e dalla dichiarazione dell'OIL sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e il relativo seguito, adottata dalla Conferenza internazionale del lavoro nel corso della sua 86a sessione nel 1998, al fine di rispettare, promuovere, attuare ed applicare in modo efficace i diritti e i principi fondamentali nel lavoro.

5. Le parti promuovono gli obiettivi inclusi nell'agenda dell'OIL per il lavoro dignitoso e nella dichiarazione dell'OIL sulla giustizia sociale per una globalizzazione equa del 2008, adottate dalla Conferenza internazionale del lavoro nel corso della sua 97a sessione.

6. Ciascuna parte si impegna ad adoperarsi al massimo per ratificare, se non l'ha ancora fatto, le convenzioni fondamentali dell'OIL. Le parti prenderanno inoltre in considerazione la ratifica di altre convenzioni dell'OIL e, di conseguenza, l'effettiva attuazione delle corrispondenti norme internazionali nel settore sociale e del lavoro rilevanti per il settore dell'aviazione civile, tenendo conto delle circostanze nazionali.

7. Ciascuna parte può chiedere che in una riunione del comitato misto siano esaminate questioni attinenti al lavoro che ritiene significative.

## TITOLO III

## DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI

### ARTICOLO 21

Interpretazione e attuazione

1. Le parti si concedono reciprocamente i diritti stabiliti nel presente accordo. Qualsiasi riferimento, nel presente accordo, ai diritti concessi ai vettori aerei di una parte si intende unicamente come riferimento ai diritti concessi a tale parte. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata come intesa a conferire diritti o ad imporre obblighi che possano essere direttamente invocati dai cittadini di una parte dinanzi agli organi giurisdizionali dell'altra parte.

2. Le parti adottano tutte le misure di carattere generale e particolare atte ad assicurare l'esecuzione degli obblighi derivanti dal presente accordo.

3. Nell'esercizio dei loro diritti ai sensi del presente accordo, le parti adottano misure appropriate e proporzionate agli obiettivi di tali misure.

4. Le parti si astengono da qualsiasi misura che possa compromettere il conseguimento degli obiettivi del presente accordo.

5. Ciascuna parte è responsabile sul proprio territorio della corretta attuazione del presente accordo.

6. Qualora una delle parti nutra preoccupazioni in merito a una possibile violazione del presente accordo, essa può chiedere informazioni e assistenza all'altra parte. Una volta ricevuta tale richiesta, l'altra parte fornisce tutte le informazioni e l'assistenza necessarie, nel rispetto delle leggi e dei regolamenti applicabili.

7. Il presente accordo non osta a consultazioni e discussioni tra le autorità competenti delle parti in contesti diversi dal comitato misto, in particolare nell'ambito dello sviluppo del trasporto aereo, della sicurezza e della security, dell'ambiente, della politica sociale, della gestione del traffico aereo, delle infrastrutture aeroportuali, della concorrenza e della tutela dei consumatori. Le parti informano il comitato misto degli esiti di queste iniziative di cooperazione e discussioni che potrebbero ripercuotersi sull'interpretazione o sull'applicazione del presente accordo.

8. Nei casi in cui nel presente accordo si fa riferimento alla cooperazione tra le parti, anche per quanto riguarda, a titolo esemplificativo, i settori delle opportunità commerciali, della sicurezza, della security, dell'ambiente, della gestione del traffico aereo e della tutela dei consumatori, le parti si adoperano per trovare un terreno comune per un'azione congiunta intesa a sviluppare ulteriormente il presente accordo e/o a migliorarne il funzionamento nei settori interessati, sulla base del consenso reciproco.

ARTICOLO 22

Il comitato misto

1. Un comitato misto, composto da rappresentanti delle parti, è responsabile della gestione e della corretta attuazione del presente accordo.

2. Il comitato misto adotta il proprio regolamento di procedura.

3. Il comitato misto si riunisce ogniqualvolta necessario e almeno una volta all'anno. Ciascuna parte può chiedere in qualsiasi momento la convocazione di una riunione del comitato misto. Tale riunione del comitato ha luogo il più presto possibile, e comunque non oltre due (2) mesi dalla data di ricevimento della richiesta, salvo se concordato diversamente dalle parti.

4. Ai fini della corretta attuazione del presente accordo, il comitato misto:

a) scambia informazioni, anche in merito a modifiche delle leggi, dei regolamenti e delle politiche di ciascuna parte che possono incidere sui servizi aerei e alle informazioni statistiche relative al trasporto aereo;

b) formula raccomandazioni e adotta decisioni nei casi espressamente previsti dal presente accordo;

c) sviluppa la cooperazione, anche su questioni di regolamentazione;

d) tiene consultazioni su questioni inerenti all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo, nonché, se del caso, su questioni relative al trasporto aereo affrontate nell'ambito delle organizzazioni internazionali, nei rapporti con i paesi terzi e nelle intese multilaterali, anche allo scopo di valutare se adottare un approccio comune;

e) prende in considerazione settori potenzialmente idonei a un ulteriore sviluppo del presente accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso per l'adesione di paesi terzi al medesimo.

5. Le raccomandazioni e le decisioni del comitato misto sono adottate mediante consenso tra le parti. Le decisioni adottate dal comitato misto sono vincolanti per le parti.

ARTICOLO 23

Composizione delle controversie e arbitrato

1. Fatto salvo l'articolo 4 del presente accordo, qualsiasi controversia relativa all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo può essere deferita dalle parti al meccanismo di composizione delle controversie di cui al presente articolo.

2. Fatte salve eventuali consultazioni tenutesi in precedenza tra le parti ai sensi del presente accordo, se una parte desidera ricorrere al meccanismo di composizione delle controversie previsto dal presente articolo, essa notifica per iscritto all'altra parte la propria intenzione e chiede una riunione del comitato misto per le consultazioni.

3. Qualora la riunione del comitato misto non si tenga entro due (2) mesi dal ricevimento della richiesta di cui al paragrafo precedente o entro la data convenuta delle parti, oppure qualora la controversia non sia risolta in sede di comitato misto entro un termine di sei (6) mesi a decorrere dalla suddetta richiesta, la controversia può essere rimessa per decisione a una persona o un organismo con il consenso delle parti. Se le parti non giungono a un accordo per sottoporre la controversia alla decisione di una persona o di un organismo, su richiesta di una delle parti la controversia è sottoposta ad arbitrato.

4. Fatto salvo il paragrafo 2 del presente articolo, se una parte ha adottato misure per rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici di un vettore aereo dell'altra parte, la controversia può essere immediatamente rimessa per decisione a una persona o a un organismo o sottoposta ad arbitrato.

5. La richiesta di arbitrato deve essere presentata per iscritto da una parte ("parte che ha dato avvio all'arbitrato") all'altra parte ("parte chiamata a rispondere"). Nella sua richiesta, la parte che ha dato avvio all'arbitrato presenta le questioni da risolvere, descrive la misura in questione e spiega i motivi per cui ritiene che tale misura non sia compatibile con le disposizioni del presente accordo.

6. Salvo diverso accordo tra la parte che ha dato avvio all'arbitrato e la parte chiamata a rispondere, l'arbitrato è condotto da un collegio composto da tre arbitri, costituito nel modo seguente:

a) entro sessanta (60) giorni dal ricevimento di una richiesta di arbitrato, la parte che ha dato avvio all'arbitrato e la parte chiamata a rispondere designano ciascuna un arbitro. Entro 30 (trenta) giorni dalla nomina dei due arbitri, la parte che ha dato avvio all'arbitrato e la parte chiamata a rispondere nominano consensualmente un terzo arbitro, il quale funge da presidente del collegio;

b) qualora la parte che ha dato avvio all'arbitrato o la parte chiamata a rispondere non effettui alcuna nomina o qualora il terzo arbitro non sia nominato come previsto alla lettera a) del presente paragrafo, la parte che ha dato avvio all'arbitrato o la parte chiamata a rispondere può chiedere al presidente del consiglio dell'ICAO di procedere alla nomina dell'arbitro o degli arbitri necessari entro trenta (30) giorni dal ricevimento di tale richiesta. Se il presidente del consiglio dell'ICAO è un cittadino del Qatar o di uno Stato membro dell'UE, la nomina è effettuata dal vicepresidente

più anziano del consiglio, non escluso per questo motivo.

7. Il collegio viene considerato istituito alla data in cui l'ultimo dei tre arbitri accetta la propria nomina.

8. Il procedimento è condotto conformemente al regolamento di procedura, che il comitato misto deve adottare al più presto, fatte salve le disposizioni del presente articolo e in conformità dell'articolo 22, paragrafo 4, lettera b), e paragrafo 5, del presente accordo. Fino all'adozione del regolamento di procedura da parte del comitato misto, il collegio stabilisce le proprie norme procedurali.

9. Su richiesta della parte che ha dato avvio all'arbitrato il collegio, in attesa della sua decisione definitiva, può autorizzare la parte che ha dato avvio all'arbitrato ad adottare o a chiedere alla parte chiamata a rispondere di adottare provvedimenti correttivi provvisori.

10. Il collegio notifica alla parte che ha dato avvio all'arbitrato e alla parte chiamata a rispondere una relazione interinale che espone le conclusioni di fatto, l'applicabilità delle disposizioni pertinenti e le motivazioni alla base delle conclusioni e delle raccomandazioni in essa contenute, entro novanta (90) giorni dalla data di costituzione del collegio stesso. Qualora il collegio non ritenga possibile rispettare questa scadenza, il suo presidente informa per iscritto la parte che ha dato avvio all'arbitrato e la parte chiamata a rispondere precisando i motivi del ritardo e la data in cui il collegio prevede di presentare la relazione interinale. In ogni caso tale relazione è presentata dal collegio entro centoventi (120) giorni dalla data della sua costituzione.

11. La parte che ha dato avvio all'arbitrato o la parte chiamata a rispondere può presentare al collegio una richiesta scritta di riesame di aspetti precisi della relazione interinale entro quattordici (14) giorni dalla data in cui è stata presentata. Dopo aver esaminato le osservazioni scritte della parte che ha dato avvio all'arbitrato e della parte chiamata a rispondere sulla relazione interinale, il collegio può modificare la sua relazione e procedere a ogni ulteriore esame che ritenga opportuno. Le conclusioni della decisione finale del collegio comprendono una discussione adeguata delle argomentazioni presentate in fase di riesame interinale e rispondono con chiarezza alle domande e alle osservazioni della parte che ha dato avvio all'arbitrato e della parte chiamata a rispondere.

12. Il collegio notifica alla parte che ha dato avvio all'arbitrato e alla parte chiamata a rispondere la decisione finale entro centoventi (120) giorni dalla data della sua costituzione. Qualora il collegio non ritenga possibile rispettare questa scadenza, il suo presidente informa per iscritto la parte che ha dato avvio all'arbitrato e la parte chiamata a rispondere precisando i motivi del ritardo e la data in cui il collegio prevede di adottare la decisione. In ogni caso tale decisione è adottata dal collegio entro centocinquanta (150) giorni dalla data della sua costituzione.

13. Se una parte ha adottato misure per rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici di un vettore aereo dell'altra parte oppure, su richiesta della parte che ha dato avvio all'arbitrato o della parte chiamata a rispondere, se il collegio decide che il caso è urgente, i termini di cui ai paragrafi 10, 11 e 12 del presente articolo sono dimezzati.

14. La parte che ha dato avvio all'arbitrato e la parte chiamata a rispondere possono

presentare richieste di chiarimento della decisione finale del collegio entro dieci (10) giorni dalla data di notifica e tale chiarimento è fornito entro quindici (15) giorni dalla data di tale richiesta.

15. Se il collegio stabilisce che è stata commessa una violazione del presente accordo e se la parte responsabile non si conforma alla decisione finale del collegio o non raggiunge un accordo con l'altra parte in merito a una soluzione reciprocamente soddisfacente entro sessanta (60) giorni dalla comunicazione della decisione definitiva del collegio, l'altra parte può sospendere l'applicazione di vantaggi comparabili derivanti dal presente accordo fino a quando la parte responsabile non si sarà conformata alla decisione definitiva del collegio o fino a quando la parte che ha dato avvio all'arbitrato e la parte chiamata a rispondere non saranno giunte a un accordo su una soluzione reciprocamente soddisfacente.

16. Ciascuna parte si fa carico delle spese dell'arbitro da essa designato. Le altre spese del collegio sono ripartite equamente tra le parti.

## ARTICOLO 24

### Relazioni con altri accordi

1. Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 2 e 7 del presente articolo, il presente accordo sospende gli accordi e le intese precedenti tra le parti riguardanti la stessa materia, a meno che il presente accordo non sia denunciato.

2. Le disposizioni di accordi o intese precedenti sui servizi aerei tra uno Stato membro dell'UE e il Qatar riguardanti le questioni di cui agli articoli 2, 3, 8 e 11 del presente accordo continuano ad applicarsi quali parte del presente accordo nei casi in cui sono più favorevoli e/o più flessibili per i vettori aerei interessati. Tutti i diritti e i vantaggi di cui godono i vettori aerei dello Stato membro dell'UE interessato ai sensi di tali disposizioni spettano a tutti i vettori dell'Unione europea.

3. Ai fini del paragrafo precedente, qualsiasi controversia tra le parti sulla questione se le disposizioni o i trattamenti previsti da accordi o intese precedenti tra le parti siano più favorevoli e/o flessibili è risolta nell'ambito del meccanismo di composizione delle controversie di cui all'articolo 23 del presente accordo.

4. Eventuali diritti di traffico aggiuntivi che possano essere concessi a uno Stato membro dell'UE dal Qatar o viceversa, dopo la data di entrata in vigore del presente accordo, sono soggetti al presente accordo e non operano discriminazioni tra vettori aerei dell'Unione europea. Tali intese sono comunicate senza indugio al comitato misto.

5. Il comitato misto redige e tiene aggiornato un elenco informativo delle disposizioni e delle intese relative ai diritti di traffico di cui ai paragrafi 2 e 4 del presente articolo.

6. Se le parti diventano parti di un accordo multilaterale o approvano una decisione

adottata dall'ICAO nel settore del trasporto aereo che contempli materie disciplinate dal presente accordo, esse si consultano nel comitato misto a norma dell'articolo 22 del presente accordo allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tenere conto di tali sviluppi.

7. Nessuna disposizione del presente accordo pregiudica la validità e l'applicazione degli accordi esistenti e futuri tra gli Stati membri dell'UE e il Qatar per quanto riguarda i territori soggetti alla loro rispettiva sovranità che non rientrano nella definizione di "territorio" di cui all'articolo 1 del presente accordo.

## ARTICOLO 25

### Modifiche

Eventuali modifiche del presente accordo possono essere decise dalle parti a seguito di consultazioni tenute in conformità dell'articolo 22 del presente accordo. Le modifiche entrano in vigore secondo le disposizioni dell'articolo 29 del presente accordo.

## ARTICOLO 26

### Adesione di nuovi Stati membri dell'Unione europea

1. Il presente accordo è aperto all'adesione degli Stati che sono diventati Stati membri dell'UE dopo la data della firma dello stesso.

2. In tal caso l'adesione di tale Stato membro dell'Unione europea all'accordo si realizza mediante il deposito di uno strumento di adesione presso il Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea, che informa il Qatar del deposito dello strumento di adesione e della data di tale deposito. L'adesione di tale Stato membro dell'Unione europea ha effetto a decorrere dal 30º giorno successivo alla data del deposito dello strumento di adesione.

3. I paragrafi 1, 2, 3 e 7 dell'articolo 24 del presente accordo si applicano mutatis mutandis agli accordi e alle intese esistenti al momento dell'adesione all'accordo di uno Stato membro dell'UE.

## ARTICOLO 27

Denuncia

Ciascuna parte può comunicare per iscritto all'altra parte in qualsiasi momento, attraverso i canali diplomatici, la propria decisione di porre fine al presente accordo. Detta comunicazione viene trasmessa contemporaneamente all'ICAO e al segretariato delle Nazioni Unite. Il presente accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un (1) anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che questo non sia ritirato di comune accordo dalle parti prima dello scadere del periodo in questione.

ARTICOLO 28

Registrazione dell'accordo

Il presente accordo e tutte le sue eventuali modifiche sono registrati presso l'ICAO, conformemente all'articolo 83 della Convenzione, e presso il segretariato delle Nazioni Unite, conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 29

Entrata in vigore, applicazione provvisoria e depositario

1. Il presente accordo entra in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data in cui le parti si sono notificate reciprocamente l'avvenuto completamento delle procedure giuridiche necessarie a tal fine.

2. Ai fini del paragrafo 1 il Qatar informa il segretario generale del Consiglio dell'Unione europea e il segretario generale del Consiglio dell'Unione europea informa il Qatar attraverso i canali diplomatici.

3. Fatto salvo il paragrafo 1 del presente articolo, le parti applicano in via provvisoria il presente accordo conformemente alle loro procedure interne e/o alla loro legislazione nazionale applicabili, a decorrere dalla data della firma del presente accordo.

4. Il segretario generale del Consiglio dell'Unione europea è depositario del presente accordo.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a […] il […] dell'anno […], in duplice copia, nelle lingue bulgara, ceca, croata, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, irlandese, italiana, lettone, lituana, maltese, neerlandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca, ungherese e araba, ciascun testo facente ugualmente fede. In caso di divergenze tra versioni linguistiche, il comitato misto decide in merito alla lingua del testo da utilizzare.

Per lo Stato del Qatar

Per l'Unione europea

Per il Regno del Belgio,

Per la Repubblica di Bulgaria,

Per la Repubblica ceca,

Per il regno di Danimarca,

Per la Repubblica Federale di Germania,

Per la Repubblica di Estonia,

Per l'Irlanda,

Per la Repubblica ellenica,

Per il Regno di Spagna,

Per la Repubblica francese,

Per la Repubblica di Croazia,

Per la Repubblica italiana,

Per la Repubblica di Cipro,

Per la Repubblica di Lettonia,

Per la Repubblica di Lituania,

Per il Granducato di Lussemburgo,

Per l'Ungheria,

Per Malta,

Per il Regno dei Paesi Bassi,

Per la Repubblica d'Austria,

Per la Repubblica di Polonia,

Per la Repubblica portoghese,

Per la Romania,

Per la Repubblica di Slovenia,

Per la Repubblica slovacca,

Per la Repubblica di Finlandia,

Per il Regno di Svezia.

ALLEGATO 1

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

1. In deroga all'articolo 2, paragrafo 2, del presente accordo, l'esercizio dei diritti di traffico di terza e quarta libertà in relazione ai servizi passeggeri, servizi combinati e servizi "all-cargo" e dei diritti di traffico di quinta libertà in relazione ai servizi "all-cargo" sulle rotte specificate è soggetto alle disposizioni transitorie del presente allegato.

2. I diritti di traffico di terza e quarta libertà tra punti in Qatar e punti in Belgio, Germania, Francia, Italia e Paesi Bassi sono gradualmente liberalizzati in conformità ai paragrafi da 4 a 8 seguenti.

3. I diritti di traffico di quinta libertà per i servizi "all-cargo" sono gradualmente ampliati in conformità del paragrafo 9 seguente, per raggiungere il diritto di frequenza concordato di sette (7) frequenze settimanali alla fine del periodo transitorio.

4. Per i servizi da/per gli Stati membri dell'UE di cui al paragrafo 2 i vettori aerei delle parti, a decorrere dalla data della firma del presente accordo, hanno il diritto di esercitare i diritti di traffico di terza e quarta libertà in base ai diritti di frequenza settimanale indicati come "Situazione di riferimento" nelle tabelle di cui ai paragrafi 7 e 8 e alle relative rotte.

5. I diritti di frequenza per i servizi da/verso gli Stati membri dell'UE di cui al paragrafo 2 sono sottoposti alle fasi previste nelle tabelle di cui ai successivi punti 7 e 8. La "Fase 1" ha effetto il primo giorno della stagione invernale IATA 2020/2021; le fasi successive ("Fasi da 2 a 5") hanno effetto rispettivamente il primo giorno delle stagioni invernali IATA 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 e 2024/2025.

6. A partire dal primo giorno della stagione invernale IATA 2024/2025 ("Fase 5"), i vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di esercitare i diritti di traffico di terza e quarta libertà di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera c), del presente accordo senza limitazioni di rotte, capacità e/o frequenza tra punti del Qatar e punti in tutti gli Stati membri dell'UE.

7. Per i servizi passeggeri e i servizi combinati di terza e quarta libertà, i vettori aerei delle parti sono autorizzati a gestire il seguente numero di frequenze settimanali:

a. Tra punti in Qatar e punti in Belgio e viceversa

| **Rotte** | **Situazione di riferimen** | **Fase 1** | **Fase 2** | **Fase 3** | **Fase 4** | **Fase 5** |
|---|---|---|---|---|---|---|

| | to | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Da/verso tutti i punti | 14 | 19 | 24 | 29 | 34 | Senza limitazioni |

b. Tra punti in Qatar e punti in Francia e viceversa

| Rotte | Situazione di riferimento | Fase 1 | Fase 2 | Fase 3 | Fase 4 | Fase 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Da/verso tutti i punti in Qatar e Parigi | 21 | 24 | 27 | 30 | 33 | Senza limitazioni |
| Da/verso tutti i punti in Qatar e Nizza | 7 | 10 | 14 | 17 | 21 | Senza limitazioni |
| Da/verso tutti i punti in Qatar e Lione | 7 | 10 | 14 | 17 | 21 | Senza limitazioni |
| Da/verso tutti gli altri punti | 7 | 10 | 14 | 17 | 21 | Senza limitazioni |

c. Tra punti in Qatar e punti in Germania e viceversa

| Rotte | Situazione di riferimento | Fase 1 | Fase 2 | Fase 3 | Fase 4 | Fase 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Da/verso tutti i punti in Qatar e Francoforte | 14 | 18 | 21 | 24 | 28 | Senza limitazioni |
| Da/verso tutti i punti in Qatar e Monaco | 14 | 18 | 21 | 24 | 28 | Senza limitazioni |
| Da/verso tutti gli altri punti | 7 | 11 | 14 | 17 | 21 | Senza limitazioni |

d. Tra punti in Qatar e punti in Italia e viceversa

| Rotte | Situazione di riferimento | Fase 1 | Fase 2 | Fase 3 | Fase 4 | Fase 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Da/verso tutti i punti | 81 | 84 | 84 | 89 | 92 | Senza limitazioni |

e. Tra punti in Qatar e punti nei Paesi Bassi e viceversa

| **Rotte** | **Situazione di riferimento** | **Fase 1** | **Fase 2** | **Fase 3** | **Fase 4** | **Fase 5** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Da/verso tutti i punti in Qatar e Amsterdam | 10 | 12 | 14 | 14 | 17 | Senza limitazioni |
| Da/verso tutti gli altri punti | 7 | 7 | 14 | 17 | 21 | Senza limitazioni |

8. Per i servizi "all-cargo" di terza e quarta libertà, i vettori aerei delle parti sono autorizzati a gestire il seguente numero di frequenze settimanali:

a. Tra punti in Qatar e punti in Belgio e viceversa

| **Rotte** | **Situazione di riferimento** | **Fase 1** | **Fase 2** | **Fase 3** | **Fase 4** | **Fase 5** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Da/verso tutti i punti | 35 | 39 | 42 | 45 | 49 | Senza limitazioni |

b. Tra punti in Qatar e punti in Francia e viceversa

| **Rotte** | **Situazione di riferimento** | **Fase 1** | **Fase 2** | **Fase 3** | **Fase 4** | **Fase 5** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Da/verso tutti i punti | 7 | 10 | 14 | 17 | 21 | Senza limitazioni |

c. Tra punti in Qatar e punti in Germania e viceversa

| **Rotte** | **Situazio** | **Fase 1** | **Fase 2** | **Fase 3** | **Fase 4** | **Fase 5** |
|---|---|---|---|---|---|---|

| | ne di riferimento | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Da/verso tutti i punti | 10 | 14 | 14 | 17 | 21 | Senza limitazioni |

d. Tra punti in Qatar e punti in Italia e viceversa

| Rotte | Situazione di riferimento | Fase 1 | Fase 2 | Fase 3 | Fase 4 | Fase 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Da/verso tutti i punti | 19 | 21 | 21 | 24 | 28 | Senza limitazioni |

e. Tra punti in Qatar e punti nei Paesi Bassi e viceversa

| Rotte | Situazione di riferimento | Fase 1 | Fase 2 | Fase 3 | Fase 4 | Fase 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Da/verso tutti i punti | 10 | 14 | 14 | 17 | 21 | Senza limitazioni |

9. Per i servizi "all-cargo" di quinta libertà, i vettori aerei delle parti hanno il diritto, a decorrere dalla data della firma del presente accordo, di esercitare i diritti di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera c), del presente accordo per tre (3) frequenze settimanali ("Situazione di riferimento") tra ciascuno Stato membro dell'UE e il Qatar. Tale diritto di frequenza è soggetto alle fasi previste nella tabella seguente, fino a giungere a un diritto di frequenza definitiva pari a sette (7) frequenze settimanali in totale. La "Fase 1" ha effetto il primo giorno della stagione invernale IATA 2020/2021; le fasi successive ("Fasi da 2 a 4") hanno effetto rispettivamente il primo giorno delle stagioni invernali IATA 2021/2022, 2022/2023 e 2023/2024.

| Situazione di riferimento | Fase 1 | Fase 2 | Fase 3 | Fase 4 |
|---|---|---|---|---|
| 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

10. Conformemente all'articolo 24, paragrafo 2, del presente accordo, qualora i diritti di traffico di quinta libertà per i servizi "all-cargo" concessi prima della firma dell'accordo abbiano una copertura geografica diversa da quella di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera c), del presente accordo, tale copertura geografica può continuare a essere utilizzata al posto della copertura geografica di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera c), del presente accordo per i diritti di frequenza concessi prima della firma del presente accordo.

ALLEGATO 2

APPLICABILITÀ GEOGRAFICA DEI DIRITTI DI TRAFFICO DI QUINTA LIBERTÀ PER I SERVIZI "ALL-CARGO"

**SEZIONE 1**

L'ambito geografico per l'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera c), punto i), lettera B), del presente accordo comprende l'intero continente nordamericano e sudamericano e le isole limitrofe, le Bermuda, alcune isole del mare dei Caraibi, le isole Hawaii (compresi gli atolli di Midway e Palmyra). Al momento della firma dell'accordo, ciò comprende:

**America settentrionale**
Canada, Stati Uniti, Messico

**Isole dei Caraibi e Bermuda**
Anguilla, Antigua e Barbuda, Bahamas, Barbados, Bermuda, Isole Cayman, Cuba, Dominica, Repubblica dominicana, Grenada, Haiti, Giamaica, Montserrat, St. Kitts-Nevis, Santa Lucia, St. Vincent e Grenadine, Trinidad e Tobago, Isole Turks e Caicos, Isole Vergini (Regno Unito)

**America centrale**
Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua e Panama

**America meridionale**
Argentina, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perù, Suriname, Uruguay, Venezuela

**SEZIONE 2**

L'ambito geografico per l'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera c), punto ii), lettera B), del presente accordo comprende tutti i paesi asiatici ad est dell'Iran (Iran compreso) e le isole limitrofe, l'Australia, la Nuova Zelanda e le isole limitrofe e alcune isole dell'Oceano Pacifico. Al momento della firma dell'accordo, ciò comprende:

**Asia meridionale**
Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India (comprese le isole Andaman), Maldive, Nepal, Pakistan e Sri Lanka

**Asia centrale**
Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolia, Russia, Tagikistan, Turkmenistan, Uzbekistan.

**Asia orientale**
Cina, RAS di Hong Kong, Giappone, Corea del Nord, Corea del Sud, RAS di Macao, Taiwan

**Sud-est asiatico**
Brunei Darussalam, Cambogia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar/Birmania, Papua Nuova Guinea, Filippine, Singapore, Thailandia, Vietnam.

**Asia-Pacifico**

Samoa americane, Australia, Isola Christmas, Isole Cocos (Keeling), Isole Cook, Figi, Guam, Kiribati, Isole Marshall, Micronesia, Nauru, Nuova Zelanda, Niue, Isola Norfolk, Isole Marianne settentrionali, Palau, Samoa, Isole Salomone, Tonga, Tuvalu e Vanuatu.