COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.4.2006
COM(2006) 169 definitivo

2006/0058 (CNS)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO E DEI RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA, RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

concernente la firma e l'applicazione provvisoria dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO E DEI RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA, RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

concernente la conclusione dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro

(presentate dalla Commissione)

RELAZIONE

1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

L'accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro, è stato negoziato sulla base di un mandato ricevuto dal Consiglio dell'UE nel giugno 2003. Attualmente i servizi aerei tra l'UE e gli Stati Uniti sono operati sulla base di accordi bilaterali tra i singoli Stati membri e gli Stati Uniti. Questi accordi bilaterali contengono disposizioni che, nel novembre 2002, la Corte di giustizia delle Comunità europee ha giudicato incompatibili con il diritto comunitario; per tale motivo è necessario istituire a livello comunitario un nuovo quadro di regole per i servizi aerei tra l'Unione europea e gli Stati Uniti. Il presente accordo regola numerosi aspetti e costituisce una prima fase delle relazioni UE-USA in materia di servizi aerei, poiché contiene l'impegno esplicito delle due parti di avviare negoziati in vista di una seconda fase entro un preciso termine temporale. L'accordo rispetta la normativa comunitaria e apporterà vantaggi economici immediati ai passeggeri aerei e agli spedizionieri sulle rotte aeree transatlantiche.

- **Contesto generale**

Il mandato di negoziato fissava l'obiettivo di istituire uno spazio aereo senza frontiere tra l'Unione europea e gli Stati Uniti in vista della realizzazione di un mercato unico del trasporto aereo tra l'Unione europea e gli Stati Uniti all'interno del quale gli investimenti possano muoversi liberamente e le compagnie aeree europee e degli Stati Uniti siano in grado di fornire servizi aerei senza alcuna restrizione, anche nel mercato domestico di ciascuna regione. La realizzazione completa del mandato richiederà modifiche significative della legislazione degli Stati Uniti, in particolare la rimozione delle attuali restrizioni giuridiche in materia di proprietà e controllo delle compagnie aeree degli Stati Uniti e in materia di cabotaggio. Si tratta di questioni particolarmente delicate sul piano politico negli Stati Uniti. Per tale ragione, il mandato riconosce esplicitamente la possibilità di attuare un accordo in più fasi, benché ciò richieda la previsione di meccanismi che garantiscano il passaggio alle fasi successive.

Nel corso dei negoziati, pur accettando l'esclusione del cabotaggio dalla prima fase dell'accordo, l'UE ha indicato chiaramente agli Stati Uniti che avrebbe considerato accettabile questa prima fase solo se fossero stati compiuti progressi significativi verso la soppressione delle restrizioni in materia di proprietà e controllo delle compagnie aeree degli Stati Uniti. Il 2 novembre 2005 il Ministero dei Trasporti (DOT, Department of Transportation) degli Stati Uniti ha pubblicato un avviso di proposta legislativa ("*Notice of Proposed Rulemaking*", NPRM) che reinterpreta l'obbligo giuridico imposto alle compagnie aeree degli Stati Uniti di essere sotto il controllo effettivo dei cittadini degli Stati Uniti nel senso che amplia le possibilità dei cittadini stranieri di investire nelle compagnie aeree degli Stati Uniti e di partecipare alla loro gestione.

In base alle direttive negoziali, il testo dell'accordo con gli Stati Uniti d'America è stato finalizzato dalla Commissione il 18 novembre 2005, durante l'ultima tornata di negoziati. All'atto della finalizzazione del testo dell'accordo, l'Unione europea ha

dichiarato che, per raggiungere la decisione di adottare o meno l'accordo, la Comunità europea e i suoi Stati membri avrebbero esaminato al legislazione definitiva che sarebbe scaturita dal suddetto NPRM. Di conseguenza, l'adozione della decisione da parte del Consiglio resta condizionata dall'adozione preliminare, da parte del Ministero dei Trasporti degli Stati Uniti, di una regolamentazione definitiva che il Consiglio dell'UE giudicherà come un cambiamento chiaro, significativo ed inequivocabile della politica degli Stati Uniti in questo settore. Se la regolamentazione definitivamente emanata del Ministero dei Trasporti degli Stati Uniti sarà pubblicata in tempo utile e se la valutazione del Consiglio sarà favorevole, si prevede che la firma dell'accordo potrà avvenire nel corso del primo semestre del 2006.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Le disposizioni dell'accordo sostituiscono i 20 accordi bilaterali esistenti tra gli Stati membri e gli Stati Uniti in materia di servizi aerei.

- **Coerenza con gli altri obiettivi e le altre politiche dell'Unione**

La conclusione di un accordo sui servizi aerei con gli Stati Uniti rappresenta da tempo una priorità per l'UE e costituisce un elemento fondamentale nell'elaborazione della sua politica estera in materia di aviazione, come traspare dalla comunicazione della COM(2005) 79 definitivo della Commissione, intitolata "Sviluppare l'agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione". L'accordo risponderà inoltre a un obiettivo fondamentale della politica estera comunitaria in materia di aviazione: rendere conformi al diritto comunitario gli accordi bilaterali esistenti in materia di servizi aerei.

2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

Nel corso dei negoziati la Commissione ha ampiamente consultato le parti interessate, in particolare mediante riunioni periodiche del forum consultivo che riunisce i rappresentanti delle compagnie aeree, degli aeroporti e delle organizzazioni sindacali.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Il forum consultivo ha tenuto più di 10 riunioni durante le quali sono stati discussi in dettaglio tutti gli elementi del negoziato con gli USA. Nella preparazione della posizione negoziale della Comunità sono state tenute in debita considerazione tutte le osservazioni delle parti interessate.

- **Ricorso al parere di esperti**

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

- **Valutazione dell'impatto**

L'accordo rappresenta un primo passo significativo verso l'obiettivo ultimo dell'UE, vale a dire l'istituzione di uno spazio aereo senza frontiere tra l'Unione europea e gli Stati Uniti. Secondo una relazione elaborata nel 2002 dal gruppo Brattle (consulente americano) per la Commissione, questo spazio aereo senza frontiere potrebbe far aumentare il numero annuale di passeggeri di 17 milioni di unità, garantire vantaggi economici ai consumatori per almeno 5 miliardi di euro all'anno e stimolare l'occupazione su entrambe le sponde dell'Atlantico.

L'accordo istituisce un Comitato misto che sarà responsabile del riesame dell'attuazione dell'accordo e dei suoi effetti.

3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi delle misure proposte**

Il presente accordo è un accordo di ampia portata, scaturito da una prima fase negoziale; esso sostituirà gli accordi bilaterali esistenti conclusi dagli Stati membri dell'UE con gli Stati Uniti. Esso sopprime tutte le disposizioni che attualmente limitano i diritti delle compagnie aeree della Comunità e degli Stati Uniti di operare tra punti nella Comunità europea e punti negli Stati Uniti. In tal senso, l'accordo rimuove gli ostacoli che impediscono alle compagnie aeree della Comunità di beneficiare del diritto di stabilimento all'interno della Comunità, compreso il diritto di accesso non discriminatorio al mercato, in relazione alla fornitura di servizi aerei da e verso gli Stati Uniti, ostacoli che sono stati evidenziati nelle sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee nelle cause C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 e C-476/98.

- **Base giuridica**

L'articolo 80, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, prima frase, e paragrafo 3, primo comma.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non ricade nell'ambito di competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere sufficientemente perseguiti dagli Stati membri per la ragione che segue.

L'accordo stabilisce, a livello comunitario, nuove regole che disciplinano la fornitura di servizi aerei transatlantici in sostituzione degli accordi esistenti conclusi dai singoli Stati membri. L'accordo crea contemporaneamente, per tutte le compagnie aeree comunitarie, condizioni uniformi per l'accesso al mercato e fissa nuove regole per la cooperazione tra la Comunità europea e gli Stati Uniti in materia di regolamentazione, nei settori di fondamentale importanza per il funzionamento sicuro ed efficiente dei servizi aerei transatlantici. In particolare, la cooperazione sarà rafforzata nel campo della sicurezza dell'aviazione. Sono inoltre previste nuove disposizioni per la cooperazione tra le autorità garanti della concorrenza di ciascuna delle parti per quanto riguarda l'applicazione, al mercato transatlantico, dei rispettivi regimi di concorrenza in materia di trasporto aereo internazionale. Tali disposizioni possono essere adottate

esclusivamente a livello comunitario in quanto implicano numerosi settori di competenza esclusiva della Comunità.

Un'azione comunitaria permetterà di meglio realizzare gli obiettivi della proposta per le ragioni che seguono.

L'accordo prevede l'estensione simultanea delle sue disposizioni ai 25 Stati membri, con l'applicazione di norme identiche, senza alcuna discriminazione, a vantaggio di tutte le compagnie aeree comunitarie indipendentemente dalla loro nazionalità. Le nostre compagnie possono ora operare liberamente da qualsiasi punto dell'Unione europea verso qualsiasi punto negli Stati Uniti.

La soppressione di tutte le restrizioni all'accesso al mercato tra l'Unione europea e gli Stati Uniti, non solo attirerà nuovi operatori sul mercato e creerà l'opportunità di servire aeroporti poco utilizzati fino ad ora, ma faciliterà anche il consolidamento tra le compagnie aeree della Comunità.

L'accordo garantisce a tutte le compagnie aeree comunitarie l'accesso ad opportunità commerciali, quale la fornitura di aeromobili con equipaggio alle compagnie aeree degli Stati Uniti, possibilità, questa, che nessuno Stato membro era riuscito a ottenere attraverso i negoziati individuali. Uno dei principali obiettivi del mandato negoziale consiste nel creare condizioni di concorrenza omogenee tra tutte le compagnie aeree dell'Unione europea e degli Stati Uniti; ciò richiede una solida cooperazione nel settore della regolamentazione che può essere raggiunta esclusivamente a livello comunitario.

La proposta è quindi conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità per le ragioni che seguono.

Sarà istituito un Comitato misto con l'incarico di discutere delle questioni legate all'attuazione dell'accordo. Il Comitato misto promuove gli scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari e prende in considerazione i settori potenzialmente propizi ad un ulteriori sviluppo dell'accordo. Il Comitato misto è composto da rappresentanti della Commissione e degli Stati membri.

Gli Stati membri continueranno inoltre a svolgere i loro tradizionali compiti amministrativi nell'ambito del trasporto aereo internazionale, ma in forza di norme comuni applicate in modo uniforme.

- **Scelta degli strumenti**

Strumenti proposti: altro.

Altri strumenti non sarebbero stati adeguati per il seguente motivo:

Solo gli accordi internazionali possono avere effetto sulle relazioni estere in materia di aviazione.

4) IMPLICAZIONI DI BILANCIO

La proposta non ha implicazioni per il bilancio comunitario.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO E DEI RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA, RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

concernente la firma e l'applicazione provvisoria dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA E I RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

Visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, prima frase,

considerando quanto segue:

(1) La Commissione ha negoziato, a nome della Comunità e degli Stati membri, un accordo sui servizi aerei con gli Stati Uniti d'America (nel seguito denominato "l'Accordo").

(2) L'Accordo è stato siglato il ……

(3) L'Accordo deve essere siglato e applicato in via provvisoria dalla Comunità e dagli Stati membri, fatta salva la sua eventuale conclusione in data successiva.

(4) Attualmente la legislazione degli Stati Uniti prevede, fra l'altro, che una compagnia aerea debba trovarsi sotto "il controllo effettivo" dei cittadini degli Stati Uniti per poter ottenere una licenza di vettore aereo degli Stati Uniti. Questa disposizione è stata interpretata dal Ministero dei Trasporti degli Stati Uniti in una dichiarazione di politica generale contenuta nel "Code of Federal Regulations" (nel prosieguo "CFR 14 Part 399.88").

(5) L'Accordo è basato sulla condizione che gli Stati Uniti applichino l'interpretazione della norma di legge relativa al "controllo effettivo" quale enunciata dal Ministero dei Trasporti nella CFR 14 Part 399.88 – precedentemente citata –, in modo tale da offrire ai cittadini degli Stati membri che hanno investito in una compagnia aerea degli Stati Uniti la possibilità di esercitare un'influenza proporzionata sulle attività commerciali della compagnia stessa. Pertanto, se le autorità dell'aviazione o i tribunali degli Stati Uniti non dovessero interpretare o non dovessero applicare le disposizioni della CF 14 399.88 nel modo suddetto, ovvero se tale disposizione venisse modificata, revocata, ritirata o annullata, salvo il caso in cui sia sostituita da altre disposizioni che garantiscano un trattamento almeno altrettanto favorevole agli investitori della Comunità, la Comunità e gli Stati membri dovranno porre fine all'applicazione in via provvisoria dell'Accordo.

(6) È necessario fissare le opportune procedure per decidere, se necessario, le modalità per mettere fine all'applicazione in via provvisoria dell'Accordo. È inoltre necessario stabilire le procedure adeguate per la partecipazione della Comunità e degli Stati membri al Comitato misto istituito a norma dell'articolo 17 dell'Accordo e alle procedure arbitrali di cui all'articolo 18 dell'Accordo, nonché per l'attuazione di determinate disposizioni dell'Accordo relative alla sicurezza, ai diritti di traffico e agli aiuti pubblici.

DECIDONO:

Articolo 1 (Firma)

Fatta salva l'eventuale conclusione in data successiva, il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona abilitata a firmare, a nome della Comunità europea, l'Accordo sui servizi aerei tra la Comunità europea e gli Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro. Il testo dell'Accordo è allegato alla presente decisione.

Articolo 2 (Applicazione in via provvisoria)

1. In attesa della sua entrata in vigore, l'Accordo è applicato in via provvisoria dalla Comunità e dagli Stati membri a partire dal […].

2. La decisione di porre fine all'applicazione in via provvisoria dell'Accordo e di notificare tale decisione agli Stati Uniti conformemente all'articolo 24, paragrafo 2, dell'Accordo, nonché la decisione di ritirare tale notifica, sono prese, a nome della Comunità e degli Stati membri, dal Consiglio che si pronuncia all'unanimità su proposta della Commissione.

3. Se il Consiglio stabilisce, conformemente alla procedura di cui al paragrafo 2, che

   a) le disposizioni della CFR 14 Part 399.88, o quelle che eventualmente la sostituiranno, sono interpretate o applicate dalle autorità aeronautiche o dai tribunali degli Stati Uniti in modo tale da impedire ai cittadini degli Stati membri che hanno investito in una compagnia di trasporto aereo degli Stati Uniti di esercitare un'influenza proporzionata sulle attività commerciali di quest'ultima, ad esclusione delle questioni relative alla sicurezza e agli impegni nei confronti della flotta aerea delle riserva civile; oppure

   b) le disposizioni della CFR 14 Part 399.88, o quelle che eventualmente la sostituiranno, sono modificate in modo da riservare un trattamento meno favorevole rispetto a quello garantito dalla CFR 14 Part 399.88 ai cittadini degli Stati membri che hanno investito in una compagnia di trasporto aereo degli Stati Uniti; oppure

   c) le disposizioni della CFR 14 Part 399.88, o quelle che eventualmente la sostituiranno, sono ritirate, revocate o annullate, salvo il caso in cui siano sostituite da un'altra disposizione che garantisca un trattamento non meno favorevole rispetto a quello previsto dalla CFR 14 Part 399.88 ai cittadini degli Stati membri che hanno investito in una compagnia di trasporto aereo degli Stati Uniti,

procede alla notifica di cui all'articolo 24, paragrafo 2, dell'Accordo.

Articolo 3 (Comitato misto)

1. In seno al comitato misto istituito a norma dell'articolo 17 dell'Accordo la Comunità e gli Stati membri sono rappresentati dalla Commissione assistita da rappresentanti degli Stati membri.

2. La posizione che la Comunità e i suoi Stati membri devono adottare in seno al comitato misto sulle questioni relative agli articoli 17 o 19 dell'Accordo o su questioni che non richiedono l'adozione di una decisione avente effetti giuridici è stabilita dalla Commissione. In tutti gli altri casi la posizione della Comunità e dei suoi Stati membri è adottata dal Consiglio che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione.

Articolo 4 (Arbitrato)

1. La Commissione rappresenta la Comunità e gli Stati membri nelle procedure d'arbitrato di cui all'articolo 18 dell'Accordo.

2. La decisione di sospendere l'applicazione dei vantaggi a norma dell'articolo 18, paragrafo 7, dell'Accordo, è presa dal Consiglio su proposta della Commissione. Il Consiglio decide a maggioranza qualificata.

3. Ogni altra misura appropriata da adottare a norma dell'articolo 18 dell'Accordo è decisa dalla Commissione, assistita da un comitato speciale di rappresentanti degli Stati membri nominati dal Consiglio.

Articolo 5 (Diritti di traffico)

1. Gli Stati membri informano in anticipo la Commissione di ogni eventuale decisione che intendono adottare a norma degli articoli 4 o 5 dell'Accordo.

2. Se stabilisce, in qualsiasi momento, che una decisione che uno Stato membro ha adottato o ha l'intenzione di adottare a norma degli articoli 4 o 5 dell'Accordo è incompatibile con l'Accordo stesso, la Commissione adotta una decisione che impone allo Stato membro di prendere le misure adeguate per conformarsi all'Accordo. La Commissione informa il Consiglio e gli altri Stati membri di questa decisione. Ogni Stato membro può sottoporre la decisione della Commissione al Consiglio entro 10 giorni lavorativi dalla sua notifica. Il Consiglio può adottare una decisione differente entro un mese dalla notifica. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Articolo 6 (Sicurezza)

Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione di ogni domanda o notifica da essi presentata o ricevuta a norma dell'articolo 7 dell'Accordo.

Articolo 7 (Protezione contro atti di interferenza illecita)

Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione di ogni domanda o notifica da essi presentata o ricevuta a norma dell'articolo 8 dell'Accordo.

Articolo 8 (Sovvenzioni e aiuti pubblici)

1. Se ritiene che una sovvenzione o un aiuto previsto o accordato da un'amministrazione pubblica sul territorio degli Stati Uniti avrà, sulla concorrenza, gli effetti negativi di cui all'articolo 13, paragrafo 2, dell'Accordo, uno Stato membro può portare la questione all'attenzione della Commissione che può prendere contatto con tale amministrazione o chiedere una riunione del Comitato misto istituito a norma dell'articolo 17 dell'Accordo.

2. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione quando sono contattati dagli Stati Uniti a norma dell'articolo 13, paragrafo 3, dell'Accordo.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il Presidente

2006/0058 (CNS)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO E DEI RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA, RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

concernente la conclusione dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA E I RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, prima frase e paragrafo 3, primo comma,

visto il parere del Parlamento europeo[1],

considerando quanto segue:

(1) La Commissione ha negoziato, a nome della Comunità e degli Stati membri, un Accordo sui servizi aerei con gli Stati Uniti d'America (nel seguito denominato "l'Accordo").

(2) L'Accordo è stato siglato il ……

(3) L'Accordo deve essere approvato dalla Comunità e dagli Stati membri.

(4) Attualmente la legislazione degli Stati Uniti prevede, fra l'altro, che una compagnia aerea debba trovarsi sotto il "controllo effettivo" dei cittadini degli Stati Uniti per poter ottenere una licenza di vettore aereo degli Stati Uniti. Questa disposizione è stata interpretata dal Ministero dei Trasporti degli Stati Uniti in una dichiarazione di politica generale contenuta nel "Code of Federal Regulations" (nel prosieguo "CFR 14 Part 399.88").

(5) L'Accordo è basato sulla condizione che gli Stati Uniti applichino l'interpretazione della norma di legge relativa al "controllo effettivo" quale enunciata dal Ministero dei Trasporti nella CFR 14 Part 399.88 – precedentemente citata –, in modo tale da offrire ai cittadini degli Stati membri che hanno investito in una compagnia aerea degli Stati Uniti la possibilità di esercitare un'influenza proporzionata sulle attività commerciali della compagnia stessa. Pertanto, se le autorità dell'aviazione o i tribunali degli Stati Uniti non dovessero interpretare o non dovessero applicare le disposizioni della CF 14 399.88 nel modo suddetto, ovvero se tale disposizione venisse modificata, revocata, ritirata o annullata, salvo il caso in cui sia sostituita da altre disposizioni che

[1] GU C …

garantiscano un trattamento almeno altrettanto favorevole agli investitori della Comunità, la Comunità e gli Stati membri dovranno porre fine all'applicazione in via provvisoria dell'Accordo.

(6) È necessario fissare le opportune procedure per decidere, se necessario, le modalità per mettere fine all'Accordo. È inoltre necessario stabilire le procedure adeguate per la partecipazione della Comunità e degli Stati membri al Comitato misto istituito a norma dell'articolo 17 dell'Accordo e alle procedure arbitrali di cui all'articolo 18 dell'Accordo, nonché per l'attuazione di determinate disposizioni dell'Accordo relative alla sicurezza, ai diritti di traffico e agli aiuti pubblici.

DECIDONO:

Articolo 1 (Approvazione)

1. L'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro è approvato a nome della Comunità europea. Il testo dell'Accordo è allegato alla presente decisione.

2. Una volta completate le proprie procedure interne per l'entrata in vigore dell'Accordo, ogni Stato membro trasmette al Segretariato del Consiglio la nota diplomatica di cui all'articolo 25 dell'Accordo.

3. Il presidente del Consiglio è autorizzato a trasmettere agli Stati Uniti, a nome della Comunità e degli Stati membri, la nota diplomatica di cui all'articolo 25.

Articolo 2 (Cessazione)

1. La decisione di porre fine all'Accordo e di notificare tale decisione agli Stati Uniti conformemente all'articolo 22, paragrafo 2, dell'Accordo, nonché la decisione di ritirare tale notifica, sono prese, a nome della Comunità e degli Stati membri, dal Consiglio che si pronuncia all'unanimità su proposta della Commissione.

2. Se il Consiglio stabilisce, conformemente alla procedura di cui al paragrafo 2, che

   a) le disposizioni della CFR 14 Part 399.88, o quelle che eventualmente la sostituiranno, sono interpretate o applicate dalle autorità aeronautiche o dai tribunali degli Stati Uniti in modo tale da impedire ai cittadini degli Stati membri che hanno investito in una compagnia di trasporto aereo degli Stati Uniti di esercitare un'influenza proporzionata sulle attività commerciali di quest'ultima, ad esclusione delle questioni relative alla sicurezza e agli impegni nei confronti della flotta aerea delle riserva civile; oppure

   b) le disposizioni della CFR 14 Part 399.88, o quelle che eventualmente la sostituiranno, sono modificate in modo tale da riservare un trattamento meno favorevole rispetto a quello garantito dalla CFR 14 Part 399.88 ai cittadini degli Stati membri che hanno investito in una compagnia di trasporto aereo degli Stati Uniti; oppure

c) le disposizioni della CFR 14 Part 399.88, o quelle che eventualmente la sostituiranno, sono ritirate, revocate o annullate, salvo il caso in cui siano sostituite da un'altra disposizione che garantisca un trattamento non meno favorevole rispetto a quello previsto dalla CFR 14 Part 399.88 ai cittadini degli Stati membri che hanno investito in una compagnia di trasporto aereo degli Stati Uniti,

procede alla notifica di cui all'articolo 22 dell'Accordo.

Articolo 3 (Comitato misto)

1. In seno al comitato misto istituito a norma dell'articolo 17 dell'Accordo la Comunità e gli Stati membri sono rappresentati dalla Commissione e da rappresentanti degli Stati membri.

2. La posizione che la Comunità e i suoi Stati membri devono adottare in seno al Comitato misto sulle questioni relative agli articoli 17 o 19 dell'Accordo o su questioni che non richiedono l'adozione di una decisione avente effetti giuridici è stabilita dalla Commissione. In tutti gli altri casi la posizione della Comunità è adottata dal Consiglio che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione.

Articolo 4 (Arbitrato)

1. La Commissione rappresenta la Comunità e gli Stati membri nelle procedure d'arbitrato di cui all'articolo 18 dell'Accordo.

2. La decisione di sospendere l'applicazione dei vantaggi a norma dell'articolo 18, paragrafo 7, dell'Accordo, è presa dal Consiglio su proposta della Commissione. Il Consiglio decide a maggioranza qualificata.

3. Ogni altra misura appropriata da adottare a norma dell'articolo 18 dell'Accordo è decisa dalla Commissione, assistita da un comitato speciale di rappresentanti degli Stati membri nominati dal Consiglio.

Articolo 5 (Diritti di traffico)

1. Gli Stati membri informano in anticipo la Commissione di ogni eventuale decisione che intendono adottare a norma degli articoli 4 o 5 dell'Accordo.

2. Se stabilisce, in qualsiasi momento, che una decisione che uno Stato membro ha adottato o ha l'intenzione di adottare a norma degli articoli 4 o 5 dell'Accordo è incompatibile con l'Accordo stesso, la Commissione adotta una decisione che impone allo Stato membro di prendere le misure adeguate per conformarsi all'Accordo. La Commissione informa il Consiglio e gli altri Stati membri di questa decisione. Ogni Stato membro può sottoporre la decisione della Commissione al Consiglio entro 10 giorni lavorativi dalla sua notifica. Il Consiglio può adottare una decisione differente entro un mese dalla notifica. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Articolo 6 (Sicurezza)

Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione di ogni domanda o notifica da essi presentata o ricevuta a norma dell'articolo 7 dell'Accordo.

Articolo 7 (Protezione contro atti di interferenza illecita)

Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione di ogni domanda o notifica da essi presentata o ricevuta a norma dell'articolo 8 dell'Accordo.

Articolo 8 (Sovvenzioni e aiuti pubblici)

1. Se ritiene che una sovvenzione o un aiuto previsto o accordato da un'amministrazione pubblica sul territorio degli Stati Uniti avrà sulla concorrenza gli effetti negativi di cui all'articolo 13, paragrafo 2, dell'Accordo, uno Stato membro può portare la questione all'attenzione della Commissione che può prendere contatto con tale amministrazione o chiedere una riunione del Comitato misto istituito a norma dell'articolo 17 dell'Accordo.

2. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione quando sono contattati dagli Stati Uniti a norma dell'articolo 13, paragrafo 3, dell'Accordo.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO

ACCORDO SUL TRASPORTO AEREO

GLI STATI UNITI D'AMERICA (nel seguito denominati "gli Stati Uniti" o "USA"), da un lato, e

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

LA REPUBBLICA DI MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA DEL PORTOGALLO,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

IL REGNO DI SPAGNA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

Parti del trattato che istituisce la COMUNITÀ EUROPEA e Stati membri dell'Unione europea (nel seguito denominati "Stati membri"),

e la COMUNITÀ EUROPEA, d'altro lato;

DESIDERANDO promuovere un sistema dell'aviazione internazionale basato sulla concorrenza tra compagnie aeree nel mercato, con un minimo di regolamentazioni e interventi governativi;

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo internazionale, in particolare tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo capaci di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati;

DESIDERANDO permettere alle compagnie aeree di offrire ai passeggeri e ai trasportatori prezzi competitivi in mercati aperti;

DESIDERANDO provvedere affinché tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti delle compagnie aeree, beneficino di un Accordo liberalizzato;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza nei trasporti aerei internazionali e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, incidono negativamente sul funzionamento del trasporto aereo e minano la fiducia del pubblico nella sicurezza dell'aviazione civile;

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

RICONOSCENDO che le sovvenzioni pubbliche possono falsare la concorrenza tra compagnie aeree e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente Accordo;

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

PRESO ATTO dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montreal il 28 maggio 1999;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo costituito dagli accordi esistenti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità sulle due sponde dell'Atlantico;

INTENZIONATI a stabilire un precedente di valore mondiale destinato a promuovere i benefici della liberalizzazione in questo settore economico cruciale;

hanno convenuto le disposizioni seguenti:

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 ogni loro emendamento;

2. "Trasporto aereo", il trasporto, effettuato per mezzo di aeromobili, di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione;

3. "Convenzione", la Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, la quale include:

   a. ogni emendamento che sia entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a) della Convenzione stessa e che sia stato ratificato sia dagli Stati Uniti che dallo Stato membro o dagli Stati membri, in quanto sia pertinente per la questione di cui trattasi, e

   b. tutti gli allegati e i relativi emendamenti, adottati a norma dell'articolo 90 della Convenzione stessa, qualora tale allegato o emendamento sia entrato in vigore simultaneamente per gli Stati Uniti e per lo Stato membro o per gli Stati membri, in quanto sia pertinente per la questione di cui trattasi;

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

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

6. "Parte contraente", gli Stati Uniti o la Comunità europea e i suoi Stati membri;

7. "Prezzo", qualsiasi tariffa, importo, diritto o onere riscosso a fronte del trasporto di passeggeri, bagaglio e/o merci (ad esclusione della posta) per via aerea, compreso, se applicabile, il trasporto in superficie effettuato in collegamento con un trasporto aereo internazionale, fatturato da compagnie aeree, compresi i loro agenti, nonché le condizioni che disciplinano la disponibilità di tariffe, importi, diritti o oneri;

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

9. "Territorio", nel caso degli Stati Uniti, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne ed il mare territoriale sotto la loro sovranità o giurisdizione e, nel caso della Comunità europea e dei suoi Stati membri, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale ai quali si applica il trattato che istituisce la Comunità europea e alle condizioni sancite da tale trattato e da ogni strumento che dovesse succedergli; resta inteso che l'applicazione del presente Accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni assunte sul piano giuridico dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia

relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; l'applicazione del presente Accordo all'aeroporto di Gibilterra resta sospesa fino al momento in cui entrerà in vigore il regime previsto dalla Dichiarazione congiunta dei ministri degli Esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987; e

10. "Onere di uso", un onere imposto alle compagnie aeree 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 connesse.

Articolo 2

Eque e pari opportunità

Ciascuna Parte contraente accorda alle compagnie aeree di entrambe le Parti eque e pari opportunità di competere nella fornitura del trasporto aereo internazionale disciplinato dal presente Accordo.

Articolo 3

Concessione di diritti

1. Ciascuna Parte contraente concede all'altra Parte i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte delle compagnie aeree dell'altra Parte:

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

   b. il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per scopi non di traffico;

   c. il diritto di effettuare trasporti aerei internazionali tra punti situati sulle seguenti rotte:

      i. nel caso delle compagnie aeree degli Stati Uniti (nel seguito: "compagnie aeree USA"), da punti situati prima degli Stati Uniti, attraverso gli Stati Uniti e punti intermedi verso qualsiasi punto o punti situati in uno Stato membro o più Stati membri e oltre; e per il servizio tutto-merci, fra qualsiasi Stato membro e uno o più punti qualsiasi (compresi quelli in qualsiasi altro Stato membro);

      ii. nel caso delle compagnie aeree della Comunità europea e dei suoi Stati membri (nel seguito: "compagnie aeree comunitarie"), da punti situati prima degli Stati membri, attraverso gli Stati membri e da punti intermedi verso uno o più punti qualsiasi degli Stati Uniti e oltre; e per il servizio tutto-merci, fra gli Stati Uniti e uno o più punti qualsiasi; e

   d. gli altri diritti specificati nel presente Accordo.

2. Ciascuna compagnia aerea può, su uno o su tutti i collegamenti, a sua scelta:

a. operare voli in una sola o nelle due direzioni;

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

c. servire punti situati prima, punti intermedi e punti situati oltre, nonché punti nei territori delle Parti contraenti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine;

d. omettere scali in qualsiasi punto;

e. trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili ad un qualsiasi altro suo aeromobile in qualsiasi punto;

f. servire punti situati prima di qualsiasi punto del proprio territorio con o senza cambio di aeromobile o di numero di volo e offrire e pubblicizzare tali servizi al pubblico come servizi diretti;

g. effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle Parti contraenti;

h. trasportare traffico in transito attraverso il territorio dell'altra Parte contraente; e

i. combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine

senza limiti di direzione né limiti geografici e senza perdita di qualsivoglia diritto di trasportare traffico concesso dal presente Accordo.

3. Le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo si applicano solamente quando, ad eccezione dei servizi tutto-merci, il trasporto faccia parte di un servizio che colleghi gli Stati Uniti d'America nel caso delle compagnie aeree USA o a un servizio che collega uno Stato membro nel caso delle compagnie aeree comunitarie.

4. Ciascuna Parte contraente accorda a ciascuna compagnia aerea la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che essa offre in base a considerazioni commerciali di mercato. In virtù di tale diritto, nessuna delle Parti contraenti limita unilateralmente il volume del traffico, la frequenza o la regolarità del servizio né il tipo o i tipi di aeromobili operati dalle compagnie aeree dell'altra Parte contraente, né impone la notificazione ufficiale di orari, programmi di voli charter o piani operativi da parte delle compagnie aeree dell'altra Parte, salvo che per motivi doganali, tecnici, operativi o ambientali (in coerenza con quanto disposto dall'articolo 14) a condizioni uniformi in coerenza con l'articolo 15 della Convenzione.

5. Tutte le compagnie aeree possono effettuare trasporti aerei internazionali senza alcun limite in relazione al cambiamento, in qualsiasi punto, del tipo o numero di aeromobili operati a condizione che, con l'eccezione dei servizi tutto-merci, il trasporto faccia parte di un servizio che collega gli Stati nel caso delle linee USA, o di un servizio che collega uno Stato membro, nel caso delle compagnie aeree comunitarie.

6. Nessuna disposizione del presente Accordo potrà essere interpretata in modo da conferire:

a) alle compagnie aeree USA il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio di tale Stato membro;

b) alle compagnie aeree comunitarie il diritto di imbarcare, nel territorio degli Stati Unti, passeggeri, bagaglio, merci e posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio degli Stati Uniti.

Articolo 4

Autorizzazione

Una volta ricevute le domande di una compagnia aerea di una delle Parti contraenti, presentate nelle forme e secondo le modalità prescritte per le autorizzazioni di esercizio e i permessi tecnici, l'altra Parte contraente concede le autorizzazioni e i permessi adeguati, con un minimo di ritardo procedurale, a condizione che:

a. nel caso delle compagnie aeree USA, una parte sostanziale della proprietà ed il controllo effettivo dell'impresa appartenga agli Stati Uniti, a cittadini degli Stati Uniti o a entrambi;

b. nel caso delle compagnie aeree della Comunità, una parte sostanziale della proprietà ed il controllo effettivo dell'impresa appartengano ad uno o più Stati membri, ai cittadini di tali Stati o a entrambi;

c. l'impresa soddisfi i requisiti prescritti dalle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative applicate di norma all'esercizio del trasporto aereo internazionale dalla Parte contraente che esamina la domanda o le domande;

d. le disposizioni di cui all'articolo 7 (Sicurezza) ed all'articolo 8 (Protezione contro atti di interferenza illecita) vengano osservate e fatte osservare.

Articolo 5

Revoca dell'autorizzazione

1. Ciascuna Parte contraente ha il diritto di revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o i permessi tecnici o di sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di una compagnia aerea appartenente all'altra Parte contraente qualora:

a. nel caso delle compagnie aeree USA, una parte sostanziale della proprietà ed il controllo effettivo dell'impresa non appartengano agli Stati Uniti, a cittadini degli Stati Uniti o a entrambi;

b. nel caso delle compagnie aeree della Comunità, una parte sostanziale della proprietà ed il controllo effettivo dell'impresa non appartengano ad uno o più Stati membri, ai cittadini di tali Stati o a entrambi;

c. la suddetta compagnia aerea non abbia ottemperato alle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di cui all'articolo 6 del presente Accordo.

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettera c) del presente articolo, i diritti conferiti dal presente articolo possono essere esercitati solamente dopo consultazioni con l'altra Parte contraente.

3. Il presente articolo non limita il diritto di ciascuna Parte contraente di ritirare, revocare, limitare o imporre condizioni all'autorizzazione di esercizio o al permesso tecnico di una o più compagnie aeree dell'altra Parte contraente in applicazione delle disposizioni dell'articolo 7 (Sicurezza) e dell'articolo 8 (Protezione contro atti di interferenza illecita).

Articolo 6

Applicazione della legislazione

1. Le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di una Parte contraente che disciplinano l'ammissione o la partenza dal proprio territorio di aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o l'esercizio e la navigazione di tali aeromobili durante la permanenza all'interno del proprio territorio si applicano agli aeromobili utilizzati dalla compagnie aeree dell'altra Parte contraente e dovranno essere osservate da tali aeromobili all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima Parte contraente.

2. Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di una Parte contraente che disciplinano sul suo territorio l'ingresso o l'uscita di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili (quali regolamenti riguardanti l'entrata, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, la materia doganale e le misure sanitarie (quarantena) o, nel caso della posta, i regolamenti postali) devono essere osservate da, o per conto di, tali passeggeri, equipaggi o merci dalle compagnie aeree dell'altra Parte contraente all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima Parte contraente.

Articolo 7

Sicurezza

1. I certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una Parte contraente ed ancora in vigore sono riconosciuti validi dalle autorità competenti dell'altra Parte contraente ai fini dell'esercizio del trasporto aereo contemplato dal presente Accordo, a condizione che i requisiti prescritti per il rilascio di tali certificati o licenze siano uguali ai livelli minimi che possono essere stabiliti in base alla Convenzione. Le autorità competenti hanno tuttavia facoltà di rifiutare di riconoscere la validità, ai fini del sorvolo del proprio territorio, dei

brevetti di idoneità e delle licenze concessi o convalidati ai propri cittadini dalle autorità competenti dell'altra Parte contraente.

2. Le autorità competenti di ciascuna Parte contraente possono chiedere che si svolgano consultazioni con altre autorità competenti in merito alle norme di sicurezza osservate da queste ultime autorità in relazione alle infrastrutture aeronautiche, agli equipaggi, agli aeromobili e all'esercizio delle compagnie aeree soggette al controllo di queste autorità. Le suddette consultazioni si svolgono entro 45 (quarantacinque) giorni dalla domanda, salvo diverso accordo. A seguito di tali consultazioni, le autorità richiedenti, se ritengono che le altre autorità non abbiano efficacemente osservato e fatto osservare norme e prescrizioni di sicurezza in tali settori almeno equivalenti alle norme minime che possono essere stabilite ai sensi della Convenzione, notificano alle altre autorità queste conclusioni, nonché le misure che esse ritengono necessarie per conformarsi a queste norme minime e le altre autorità dovranno adottare le misure correttive adeguate. Le autorità competenti richiedenti si riservano il diritto di ritirare, revocare o limitare l'autorizzazione all'esercizio o i permessi tecnici di una o più compagnie aeree soggette ai controlli di sicurezza delle altre autorità competenti qualora queste ultime non prendano le adeguate misure correttive entro tempi ragionevoli e si riservano il diritto di prendere nei confronti di tali compagnie aeree i provvedimenti immediati che risultino indispensabili per impedire che ulteriori violazioni dell'obbligo di osservare e far osservare le suddette norme e le prescrizioni determinino un pericolo imminente per la sicurezza dei voli.

3. Tutte le richieste e le notifiche previste dal presente articolo sono trasmesse simultaneamente alla Commissione europea.

4. Nessuna disposizione del presente articolo osta a che le autorità competenti delle Parti contraenti conducano discussioni sulla sicurezza, comprese discussioni relative all'applicazione pratica delle norme e prescrizioni di sicurezza o alle situazioni di emergenza che potrebbero verificarsi.

Articolo 8

Protezione contro atti di interferenza illecita

1. In conformità dei diritti ed obblighi ad esse conferiti dal diritto internazionale, le Parti contraenti riaffermano che il loro reciproco obbligo di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita forma parte integrante del presente Accordo. Senza pregiudizio dei diritti ed obblighi da esse contratti in virtù del diritto internazionale, le Parti contraenti opereranno, in particolare, in conformità con i seguenti accordi: la Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, la Convenzione per la soppressione del sequestro illegale di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, la Convenzione per la soppressione degli atti illeciti commessi contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971 ed il Protocollo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988.

2. Le Parti contraenti si forniscono reciprocamente, a richiesta, tutta l'assistenza necessaria per contrastare tutte le minacce alla sicurezza dell'aviazione civile, compresa la prevenzione del sequestro illegale di aeromobili civili o di altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, i loro passeggeri e i loro equipaggi, gli aeroporti e le installazioni di navigazione aerea.

3. Nelle loro reciproche relazioni le Parti contraenti agiscono in conformità alle norme per la sicurezza dell'aviazione e alle pratiche raccomandate appropriate istituite dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) e allegate alla Convenzione; esse prescrivono che gli operatori degli aeromobili figuranti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno la sede di attività principale o la residenza permanente nel loro territorio e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano in conformità con le suddette disposizioni in materia di protezione.

4. Entrambe le Parti provvedono affinché, nel loro rispettivo territorio, vengano prese misure efficaci per proteggere gli aeromobili e per ispezionare i passeggeri, gli equipaggi, il loro bagaglio, gli effetti personali, come pure il carico e le provviste di bordo, prima e durante l'imbarco o il carico, e che tali misure vengano adattate in modo da far fronte alle crescenti minacce alla sicurezza dell'aviazione civile. Ciascuna Parte contraente conviene che le disposizioni in tema di protezione contro gli atti di interferenza illecita prescritte dall'altra Parte contraente per la partenza e durante la permanenza nel territorio di tale Parte contraente devono essere osservate. Ciascuna Parte contraente prenderà favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra Parte di adottare misure speciali di sicurezza per far fronte ad una minaccia specifica.

5. Con piena considerazione e mutuo rispetto per la sovranità di ciascuna, ogni Parte contraente può adottare misure di sicurezza per l'ingresso nel suo territorio. Se possibile, tale Parte tiene conto delle misure di sicurezza già applicate dall'altra Parte contraente e di eventuali pareri che quest'ultima possa offrire. Ciascuna Parte contraente riconosce, tuttavia, che nessuna disposizione del presente articolo limita la facoltà di ciascuna di esse di rifiutare l'ingresso nel suo territorio a uno o più voli che, a suo giudizio, presentano una minaccia per la propria sicurezza.

6. Ciascuna Parte contraente può prendere misure di emergenza, compresi emendamenti, per far fronte ad una specifica minaccia alla sua sicurezza. Tali misure devono essere immediatamente notificate alle autorità competenti dell'altra Parte contraente.

7. Le Parti contraenti ribadiscono l'importanza di operare al fine di mettere a punto pratiche e norme compatibili in quanto strumento per migliorare la sicurezza del trasporto aereo e ridurre al minimo le divergenze fra le loro regolamentazioni. A tal fine, le Parti contraenti faranno pieno uso e svilupperanno i canali attualmente esistenti per discutere le misure di sicurezza attualmente vigenti e quelle proposte. Le Parti contraenti prevedono che le discussioni avranno ad oggetto, tra l'altro, le nuove misure di sicurezza proposte o allo studio dall'altra Parte contraente, compresa la revisione delle misure di sicurezza occasionate da un cambiamento delle circostanze, le misure proposte da una delle Parti contraenti per soddisfare i requisiti di sicurezza prescritti dall'altra Parte contraente, la possibilità che vengano effettuati aggiustamenti più rapidi delle norme in relazione alle misure per la sicurezza

dell'aviazione e la compatibilità delle prescrizioni di una Parte contraente con gli obblighi imposti dalla legge dell'altra Parte contraente. Le suddette discussioni serviranno ad agevolare la rapida comunicazione e la preventiva discussione di nuove iniziative e di nuove prescrizioni in tema di sicurezza.

8. Fatta salva la necessità di prendere provvedimenti immediati per assicurare la sicurezza dei trasporti, le Parti contraenti affermano che, nel prendere in considerazione misure di sicurezza, una Parte contraente deve valutare i loro possibili effetti negativi sul trasporto aereo internazionale e, salvo che sussista un obbligo di legge, terrà conto di tali fattori nel determinare le misure necessarie ed appropriate per affrontare questi problemi di sicurezza.

9. Quando si verifica un sequestro illegale di un aeromobile 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 contraenti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di provvedimenti appropriati finalizzati a porre rapidamente e sicuramente termine a tale incidente o minaccia di incidente.

10. Se una Parte contraente ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra Parte contraente abbia disatteso le disposizioni in tema di sicurezza dell'aviazione previste dal presente articolo, le sue autorità competenti possono chiedere di intavolare consultazioni immediate con le autorità competenti dell'altra Parte contraente. Se non è raggiunto un accordo soddisfacente entro 15 (quindici) giorni dalla data della richiesta, la Parte richiedente è legittimata a ritirare, revocare, limitare o imporre il rispetto di determinate condizioni per l'autorizzazione all'esercizio e i permessi tecnici di una o più compagnie aeree dell'altra Parte contraente. In caso di emergenza le Parti contraenti hanno facoltà di prendere provvedimenti urgenti prima della scadenza del termine di 15 giorni.

11. In via autonoma rispetto alle valutazioni effettuate per determinare la conformità degli aeroporti con le norme e le prassi adottate per la sicurezza dell'aviazione di cui al paragrafo 3, una Parte contraente può chiedere la cooperazione dell'altra Parte contraente al fine di valutare se particolari misure di sicurezza di questa Parte contraente soddisfino le prescrizioni della Parte contraente richiedente. Le autorità competenti delle Parti contraenti coordinano in anticipo le valutazioni da effettuare sugli aeroporti e le relative date di valutazione e stabiliscono una procedura per tener conto dei risultati di tali valutazioni. Sulla base dei risultati di tali valutazioni, la Parte contraente richiedente può decidere che le misure di sicurezza applicate nel territorio dell'altra Parte contraente sono di livello equivalente, cosicché i passeggeri, i bagagli e/o le merci in trasferimento su altro aeromobile possono essere dispensati da un nuovo controllo nel territorio della Parte contraente richiedente. La suddetta decisione viene comunicata all'altra Parte contraente.

Articolo 9

Opportunità commerciali

1. Le compagnie aeree di ciascuna Parte contraente hanno il diritto di istituire uffici sul territorio dell'altra Parte contraente ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse.

2. Le compagnie aeree di ciascuna Parte contraente hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative dell'altra Parte contraente che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego di manodopera, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra Parte contraente personale dirigente, amministrativo, tecnico, operativo o altro personale necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo.

3. a) Fatto salvo quanto previsto nel successivo comma b), ciascuna compagnia aerea ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra Parte contraente:

   (i) il diritto di provvedere da sola alle operazioni di assistenza a terra ("autoproduzione") oppure, a sua scelta,

   (ii) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative regolamentari ed amministrative di ciascuna Parte contraente e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

   b) I diritti di cui ai punti (i) ed (ii) del comma a) 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 impediscano l'assistenza a terra e non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi devono essere disponibili per tutte le compagnie aeree in condizioni di parità e su base adeguata; i prezzi dei servizi suddetti non devono eccedere il loro costo, compresa una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti.

4. Le compagnie aeree di ciascuna Parte contraente possono provvedere direttamente alla vendita dei servizi del trasporto aereo nel territorio dell'altra Parte contraente e/o, a loro discrezione, tramite agenti o altri intermediari da essa nominati. Ciascuna compagnia aerea ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile.

5. Ciascuna compagnia aerea ha diritto di convertire e trasferire dal territorio dell'altra Parte contraente al proprio territorio nazionale e, salvo che ciò contrasti con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di applicazione generale, al paese o ai paesi di sua scelta, a richiesta, i redditi locali eccedenti gli importi corrisposti a livello locale. La conversione e la rimessa di tali somme devono essere consentite prontamente senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio

applicabile alle transazioni ed alle rimesse correnti alla data in cui il vettore presenta la prima domanda di rimessa.

6. Le compagnie aeree di ciascuna Parte contraente sono autorizzate a pagare nella valuta locale, nel territorio dell'altra Parte contraente, le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, le compagnie aeree di ciascuna Parte contraente possono pagare dette spese nel territorio dell'altra Parte contraente in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

7. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente Accordo, le compagnie aeree di una Parte contraente possono stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con i seguenti soggetti:

   a. una o più compagnie aeree delle Parti contraenti;

   b. una o più compagnie aeree di un paese terzo;

   c. un'impresa di trasporto di superficie (marittimo o terrestre) di qualsiasi paese,

   a condizione che (i) tutti i soggetti che sottoscrivono tali accordi dispongano dei poteri necessari e che (ii) gli accordi soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative normalmente applicate dalle Parti contraenti per l'effettuazione o l'offerta di trasporti aerei internazionali.

8. Le compagnie aeree di ciascuna Parte contraente possono stipulare accordi per la fornitura di aeromobili con equipaggio destinati al trasporto aereo internazionale con:

   a. una o più compagnie aeree delle Parti contraenti; e

   b. una o più compagnie aeree di un paese terzo;

   a condizione che tutti i soggetti che partecipano a tali accordi dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative regolamentari ed amministrative normalmente applicate dalle Parti contraenti a tali accordi. Nessuna delle Parti contraenti esige che una compagnia aerea di una qualsiasi delle Parti contraenti che fornisce l'aeromobile detenga diritti di traffico a norma del presente Accordo per le rotte sulle quali l'aeromobile sarà impiegato.

9. In deroga ad altre disposizioni del presente Accordo, le compagnie aeree ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle Parti contraenti 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 sul territorio delle Parti contraenti o di paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di installazioni doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative regolamentari ed amministrative applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via aerea o per via di superficie, avranno accesso alle formalità e ai controlli doganali e alle installazioni degli aeroporti. Le compagnie aeree possono scegliere di effettuare esse stesse il proprio trasporto di superficie ovvero di farlo eseguire in base ad accordi stipulati con altri trasportatori di superficie, compreso il

trasporto di superficie effettuato da altre compagnie aeree 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.

Articolo 10

Dazi doganali e altre tasse

1. All'arrivo nel territorio di una Parte contraente, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dalle compagnie aeree dell'altra Parte contraente, le dotazioni normali, di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco ed altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, sulla base della reciprocità, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e sul capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono (a) imposti dalle autorità nazionali o dalla Comunità europea e (b) non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Sulla base della reciprocità, sono parimenti esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati:

   a. le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una Parte contraente ed imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra Parte contraente che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate ad essere consumate in un tratto della rotta sopra il territorio della Parte contraente nella quale sono state imbarcate;

   b. attrezzature di terra e parti di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una Parte contraente per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra Parte contraente utilizzato nel trasporto aereo internazionale;

   c. carburante, lubrificanti e materiale tecnico consumabile introdotto o fornito nel territorio di una Parte contraente per essere utilizzato nell'aeromobile di una compagnia aerea dell'altra Parte contraente utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate ad essere utilizzate su un tratto di rotta sopra il territorio della Parte contraente nel quale sono imbarcate;

   d. stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna Parte contraente, introdotte o fornite nel territorio di una Parte contraente e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di una compagnia aerea

dell'altra Parte contraente che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati su un tratto della rotta sopra il territorio della Parte contraente nel quale sono state imbarcate.

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

4. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano anche quando le compagnie aeree di una Parte contraente abbiano negoziato con un'altra compagnia aerea, alla quale l'altra Parte contraente abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento degli articoli specificati nei paragrafi 1 e 2 nel territorio dell'altra Parte contraente.

5. Nessuna disposizione del presente Accordo impedisce alle Parti contraenti 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 nel quale è permesso l'imbarco o lo sbarco.

6. Nell'eventualità che uno o più Stati membri prevedano di sopprimere, per i voli tra detti Stati membri, l'esenzione di cui all'articolo 14, lettera b), della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, sul carburante fornito nei loro territori agli aeromobili delle compagnie aeree USA, la questione dovrà essere portata dinanzi al Comitato misto a norma dell'articolo 17, paragrafo 4, lettera e).

7. Una Parte può richiedere l'assistenza dell'altra Parte contraente, per conto delle proprie compagnie aeree, per ottenere una esenzione dalle tasse, imposte, dazi, diritti, e oneri imposti dallo Stato, dai governi o dalle autorità locali sulle merci di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, nonché dalle imposte sul carburante nei casi descritti nel presente articolo, ad eccezione degli oneri basati sul costo del servizio fornito. In risposta a tale richiesta, l'altra Parte contraente sottopone la posizione della Parte richiedente all'attenzione delle competenti amministrazioni statali, regionali o locali e chiede che ad essa sia data adeguata considerazione.

Articolo 11

Oneri di uso

1. Gli oneri di uso eventualmente imposti dalle autorità o dagli enti competenti di ciascuna Parte contraente alle compagnie aeree dell'altra Parte contraente devono essere adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori ed equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. In ogni caso, ciascun tipo di onere di uso dovrà essere applicato alle compagnie aeree dell'altra Parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra compagnia aerea nel momento in cui tali oneri vengono stabiliti.

2. Gli oneri di uso imposti alle compagnie aeree dell'altra Parte contraente possono riflettere, ma non eccedere, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o enti per l'approntamento delle adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali, delle infrastrutture e servizi ambientali aeroportuali, delle infrastrutture di navigazione

aerea e di sicurezza dell'aviazione all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. 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 oneri sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia.

3. Ciascuna Parte contraente promuove consultazioni tra le autorità o i soggetti competenti per la riscossione degli oneri nel proprio territorio e le compagnie aeree che utilizzano le infrastrutture e i servizi ed incoraggia le autorità o i soggetti competenti per la riscossione e le compagnie aeree a scambiarsi reciprocamente le informazioni che risultino necessarie ai fini di un riesame adeguato della congruità di tali tariffe, in armonia con i principi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Ciascuna Parte contraente incoraggia le autorità competenti per la riscossione degli oneri a comunicare agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri di uso, onde consentire agli utenti di esprimere la propria posizione prima che le modifiche entrino in vigore.

4. Nei procedimenti di risoluzione delle controversie di cui all'articolo 18, una Parte contraente sarà reputata in situazione di inadempimento del presente articolo soltanto quando (a) non abbia proceduto, entro tempi ragionevoli, ad un riesame dell'onere di uso o prassi oggetto di reclamo da parte dell'altra Parte contraente; oppure (b), in esito a tale riesame, non abbia preso tutte le iniziative in suo potere per correggere un onere o una prassi che risulti in contrasto con le disposizioni del presente articolo.

Articolo 12

Prezzi

1. I prezzi per i servizi di trasporto aereo prestati ai sensi del presente Accordo sono stabiliti liberamente e non sono soggetti ad approvazione o notificazione.

2. In deroga al paragrafo 1

   a) l'introduzione o il mantenimento di un prezzo proposto o applicato da una compagnia aerea degli USA per un trasporto aereo internazionale tra un punto di uno Stato membro e un punto di un altro Stato membro deve osservare le disposizioni dell'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, o di qualsiasi altro regolamento successivo non più restrittivo.

   b) Ai sensi del presente paragrafo, le compagnie aeree delle Parti contraenti forniscono accesso immediato, a richiesta, alle informazioni relative ai prezzi storici, esistenti e proposti, alle autorità competenti delle Parti contraenti, secondo modalità e in un formato accettato da queste ultime.

Articolo 13

Sovvenzioni e aiuti pubblici

1. Le Parti contraenti riconoscono che le sovvenzioni e gli aiuti pubblici possono incidere negativamente sull'opportunità delle compagnie aeree di competere in modo leale e paritario per la fornitura dei servizi di trasporto aereo internazionale disciplinati dal presente Accordo.

2. Se una Parte contraente ritiene che una sovvenzione o un aiuto pubblico in preparazione o già erogato dall'altra Parte contraente alle proprie compagnie aeree possa incidere o incida negativamente sull'opportunità delle proprie compagnie aeree di competere in modo leale e paritario, può presentare le proprie osservazioni all'altra Parte contraente. Inoltre, la stessa Parte può chiedere una riunione del Comitato misto di cui all'articolo 17, al fine di esaminare il problema e definire risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino fondate.

3. Ciascuna Parte contraente può prendere contatto con i soggetti responsabili dell'altra Parte contraente, ivi comprese le amministrazioni statali, regionali e locali, se ritiene che una sovvenzione o un aiuto che sia in preparazione o sia già erogato da tali soggetti produrrà sulla concorrenza gli effetti negativi indicati al paragrafo 2. La Parte contraente che decide di procedere a tali contatti diretti informa prontamente l'altra Parte contraente attraverso i canali diplomatici. Essa può anche chiedere una riunione del Comitato misto.

4. Le questioni sollevate in applicazione del presente articolo possono comprendere, a titolo di esempio, le iniezioni di capitale, le sovvenzioni incrociate, i contributi, le garanzie, l'assetto azionario, gli sgravi o le esenzioni fiscali effettuate da qualsiasi ente o amministrazione statale.

Articolo 14

Ambiente

1. Le Parti contraenti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica dell'aviazione internazionale. Le Parti contraenti riconoscono che, nel quadro dello sviluppo della politica dell'aviazione internazionale, i costi e i benefici delle misure dirette a proteggere l'ambiente devono essere attentamente valutati.

2. Quando le Parti contraenti studiano la possibilità di adottare misure ambientali, ciascuna di esse deve valutare il suo possibile impatto negativo sull'esercizio dei diritti contemplati dal presente Accordo e, qualora le suddette misure vengano adottate, deve prendere le opportune iniziative per attenuare il loro impatto negativo.

3. Quando vengono stabilite misure nel settore ambientale, devono essere osservate le norme ambientali applicabili all'aviazione adottate dalla Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, negli allegati alla Convenzione, salvo che siano state notificate differenze. Le Parti contraenti adottano tutte le misure ambientali

applicabili ai servizi aerei contemplate dal presente Accordo in conformità con l'articolo 2 e con l'articolo 3, paragrafo 4, dell'Accordo stesso.

4. Se ritiene che una questione relativa alla protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione sollevi preoccupazioni in rapporto all'applicazione o all'attuazione del presente Accordo, ciascuna Parte contraente può chiedere una riunione del Comitato misto di cui all'articolo 17 allo scopo di esaminare la questione e individuare risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino fondate.

Articolo 15

Protezione dei consumatori

Le Parti contraenti affermano l'importanza della protezione dei consumatori e ciascuna di esse può chiedere una riunione del Comitato misto allo scopo di discutere questioni attinenti alla protezione dei consumatori che la Parte richiedente reputi rilevanti.

Articolo 16

Sistemi telematici di prenotazione

1. I venditori di sistemi telematici di prenotazione (STP/CRS) operanti nel territorio di una delle Parti contraenti sono autorizzati a introdurre e mantenere i propri sistemi e a metterli a disposizione delle agenzie di viaggi o degli operatori turistici la cui attività principale consiste nella distribuzione di prodotti nel settore dei viaggi nel territorio dell'altra Parte contraente, purché tale sistema osservi le pertinenti prescrizioni di legge dell'altra Parte.

2. Le Parti non impongono né permettono che siano imposte, nel proprio territorio, ai venditori di STP/CRS dell'altra Parte l'osservanza di requisiti più rigorosi di quelli imposti ai propri venditori di sistemi telematici di prenotazione con riferimento alla presentazione dei dati (compresi i parametri di edizione e di visualizzazione), alle operazioni, alle prassi, alle vendite o all'assetto proprietario.

3. I proprietari e gli operatori di sistemi telematici di prenotazione di una Parte contraente che si conformano alle prescrizioni dell'altra Parte, se applicabili, godono, sul territorio dell'altra Parte, delle stesse possibilità che hanno i proprietari e operatori di tale Parte con riferimento alla proprietà di tali sistemi.

Articolo 17

Il Comitato misto

1. Un comitato misto, formato da rappresentanti delle Parti contraenti, si riunisce almeno una volta all'anno per dibattere di questioni relative al presente Accordo e per esaminare la sua attuazione.

2. Le Parti contraenti possono inoltre chiedere che si tenga una riunione del Comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'interpretazione o all'applicazione

del presente Accordo. Tuttavia, con riferimento all'articolo 19 o all'allegato 2, il Comitato misto potrà prendere in esame esclusivamente questioni relative al rifiuto di uno dei partecipanti di attuare gli impegni assunti ovvero relative all'impatto delle decisioni in tema di concorrenza sull'applicazione del presente Accordo. Tale riunione deve aver luogo il più presto possibile, e comunque non oltre 60 giorni dalla data di ricezione della richiesta, salvo diverso accordo.

3. Il Comitato misto esamina, al più tardi in occasione della sua prima riunione annuale e, successivamente, ogni volta che lo ritenga opportuno, l'attuazione generale del presente Accordo, compresi gli eventuali effetti esercitati dai vincoli dell'infrastruttura aeronautica sull'esercizio dei diritti di cui all'articolo 3, nonché gli effetti delle misure di sicurezza prese a norma dell'articolo 8, gli effetti delle condizioni di concorrenza, anche con riferimento ai sistemi telematici di prenotazione, nonché l'eventuale impatto sociale dell'attuazione del presente Accordo.

4. Il Comitato misto sviluppa la cooperazione anche mediante:

   a. la promozione di scambi al livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza (*safety* e *security*), nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie) e della protezione dei consumatori;

   b. la presa in considerazione degli effetti sociali dell'Accordo, così come attuato, e la definizione di risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino fondate;

   c. la presa in considerazione di settori potenzialmente propizi ad un ulteriore sviluppo dell'Accordo, compresa la raccomandazione di emendamenti dell'Accordo stesso;

   d. il mantenimento di un inventario delle questioni riguardanti gli aiuti e le sovvenzioni pubbliche sollevate da una delle Parti contraenti in sede di Comitato misto;

   e. decisioni, su base consensuale, su qualsiasi questione riguardante l'applicazione dell'articolo 10, paragrafo 6.

5. Il Comitato misto assume le sue determinazioni su base consensuale.

Articolo 18

Arbitrato

1. Le controversie relative all'applicazione o all'interpretazione del presente Accordo, che non riguardino questioni contemplate dall'articolo 19 o dall'allegato 2, che non si siano potute risolvere mediante riunione del Comitato misto, possono essere deferite a una persona od ente che le Parti contraenti stesse avranno convenuto. Qualora le Parti contraenti non si accordino in tal senso, la controversia sarà sottoposta, a richiesta di una Parte contraente, alla decisione di un tribunale arbitrale in conformità della procedura sotto descritta.

2. Salvo diverso accordo delle Parti contraenti, la decisione arbitrale è presa da un tribunale di tre arbitri, costituito nel modo seguente:

   a. entro 20 giorni dal ricevimento della richiesta di arbitrato, ciascuna Parte contraente dovrà nominare un arbitro. Entro 45 giorni dalla nomina dei due arbitri, questi nomineranno consensualmente un terzo arbitro, il quale fungerà da presidente del tribunale.

   b. Qualora una delle Parti non effettui alcuna nomina, oppure se il terzo arbitro non sia nominato come previsto dalla lettera a) una delle Parti contraenti può chiedere al Presidente del consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale di procedere alla nomina dell'arbitro o degli arbitri necessari entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta. Se il Presidente del consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale è cittadino degli Stati Uniti o di uno Stato membro, la nomina è effettuata dal più anziano tra i Vicepresidenti del suddetto consiglio che non risulti escluso per tale motivo.

3. Salvo quanto convenuto dalle Parti contraenti, il tribunale arbitrale definisce i limiti della propria competenza e stabilisce la sua procedura. A richiesta di una delle Parti contraenti il tribunale arbitrale, una volta costituito, può chiedere all'altra Parte di adottare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva del tribunale. Su istruzione del tribunale o su richiesta di una Parte contraente, è indetta, entro 15 giorni dalla data di costituzione del tribunale, una conferenza allo scopo di definire le questioni specifiche sulle quali esso dovrà pronunciarsi, nonché le procedure specifiche da seguire.

4. Salvo quanto altrimenti concordato dalle Parti contraenti o prescritto dal tribunale arbitrale:

   a. L'atto introduttivo deve essere presentato entro 30 giorni dalla rituale costituzione del tribunale arbitrale e la memoria difensiva entro i 40 giorni successivi. Eventuali repliche della Parte attrice devono essere presentate entro 15 giorni dalla presentazione della memoria difensiva. Eventuali contro-repliche della Parte resistente devono essere presentate entro i successivi 15 giorni.

   b. Il tribunale arbitrale dovrà tenere un'audizione su richiesta di una delle due Parti contraenti oppure, a sua discrezione, entro 15 giorni dalla data di presentazione dell'ultima replica.

5. Il tribunale arbitrale dovrà, se possibile, rendere un lodo scritto entro 30 giorni dalla fine dell'audizione o, qualora non vi sia stata alcuna audizione, dalla data in cui è stata presentata l'ultima replica. Le decisioni del tribunale sono prese a maggioranza dei voti.

6. Le Parti contraenti possono presentare una richiesta di chiarimento del lodo entro 10 giorni dalla data in cui esso è stato reso e tale chiarimento dovrà essere fornito entro 15 giorni dalla richiesta.

7. Se il tribunale arbitrale decide che è stata commessa una violazione del presente Accordo e se la Parte contraente responsabile non prende le misure

correttive necessarie o non raggiunge un accordo con la controparte in merito ad una soluzione reciprocamente soddisfacente entro 40 giorni dalla notifica della decisione del tribunale, l'altra Parte contraente può sospendere l'applicazione di vantaggi comparabili scaturenti dal presente Accordo fino al momento in cui le Parti contraenti abbiano raggiunto un accordo sulla risoluzione della controversia. Nessuna disposizione del presente paragrafo limita il diritto di ciascuna delle Parti di prendere provvedimenti adeguati in conformità con il diritto internazionale.

8. Le spese del tribunale arbitrale, compresi gli onorari e le spese sostenute dagli arbitri, sono equamente suddivise tra le Parti contraenti. Le spese sostenute dal Presidente del consiglio dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, o dal Vicepresidente di tale consiglio, in relazione alle procedure di cui al paragrafo 2, lettera b), del presente articolo sono considerate facenti parte delle spese del tribunale.

Articolo 19

Concorrenza

1. Le Parti contraenti riconoscono che la concorrenza fra le compagnie aeree nel mercato transatlantico è importante ai fini della promozione degli obbiettivi del presente Accordo e confermano che applicheranno i propri rispettivi regimi giuridici della concorrenza allo scopo di tutelare e rafforzare la concorrenza in generale e non singoli operatori.

2. Le Parti contraenti riconoscono che l'applicazione dei loro rispettivi regimi di concorrenza all'aviazione internazionale può far emergere differenze atte ad incidere sul mercato transatlantico e che, riducendo al minimo tali differenze, sarà possibile accrescere la concorrenza tra le compagnie aeree operanti su tale mercato.

3. Le Parti contraenti riconoscono che la cooperazione tra le rispettive autorità garanti della concorrenza contribuisce a promuovere la concorrenza sui mercati ed è idonea a promuovere soluzioni compatibili sul piano regolamentare e a ridurre al minimo le differenze di impostazione nell'analisi delle questioni di concorrenza sollevate dagli accordi tra vettori aerei. Conseguentemente, le Parti contraenti approfondiranno per quanto possibile tale cooperazione, tenendo conto delle diverse responsabilità, competenze e procedure delle rispettive autorità competenti, nei modi previsti dall'Allegato 2.

4. Al Comitato misto sono comunicati, ogni anno, i risultati della cooperazione di cui all'Allegato 2.

Articolo 20

Seconda fase di negoziati

Le Parti contraenti condividono l'obiettivo di continuare ad aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità sulle due sponde dell'Atlantico. Per portare avanti questo processo, le Parti contraenti definiscono un programma di lavori comprendente le questioni di interesse prioritario per

ciascuna Parte contraente. Le Parti contraenti inizieranno i negoziati entro 60 giorni a decorrere dall'applicazione provvisoria del presente Accordo, in modo da raggiungere rapidamente la fase successiva.

Articolo 21

Relazioni con altri accordi

1. Nel periodo di applicazione provvisoria di cui all'articolo 24 del presente Accordo sono sospesi gli accordi bilaterali riportati nell'allegato 1, sezione 1, ad eccezione di quanto previsto dalla sezione 2 dello stesso allegato.

2. Al momento della sua entrata in vigore a norma dell'articolo 25, il presente Accordo sostituisce gli accordi bilaterali riportati nella sezione 1 dell'allegato 1, salvo quanto previsto nella sezione 2 dello stesso allegato.

3. Se le Parti contraenti diventano Parti contraenti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile o da un'altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente Accordo, esse consultano il Comitato misto allo scopo di determinare se il presente Accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

Articolo 22

Cessazione

Ciascuna Parte contraente può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra Parte contraente di aver deciso di denunciare il presente Accordo. Detto preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Il presente Accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che detto preavviso non venga ritirato di comune accordo prima della fine di tale periodo.

Articolo 23

Registrazione presso l'ICAO

Il presente Accordo e tutti i suoi emendamenti devono essere registrati presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile.

Articolo 24

Applicazione provvisoria

In attesa dell'entrata in vigore del presente Accordo ai sensi dell'articolo 25:

1. Le Parti contraenti convengono di applicare il presente Accordo a decorrere da [A].

2. Ciascuna Parte contraente può, in qualsiasi momento, dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra Parte di aver deciso di non applicare più il presente Accordo. In tale evenienza, l'accordo cessa di essere applicato alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che il preavviso non venga ritirato di comune accordo prima della fine di tale periodo.

Articolo 25

Entrata in vigore

Il presente Accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota, contenuta in uno scambio di note diplomatiche fra le Parti contraenti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio, gli Stati Uniti consegneranno alla Comunità europea la nota diplomatica diretta alla Comunità europea e ai suoi Stati membri e la Comunità europea consegnerà agli Stati Uniti una nota o note diplomatiche della Comunità europea e dei suoi Stati membri. La nota o le note diplomatiche della Comunità europea e dei suoi Stati membri conterranno la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente Accordo.

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

FATTO a [_____] addì [_____] del _____, 200__, in due originali, nelle lingue ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, olandese, polacca, portoghese, slovacca, slovena, svedese, tedesca, ungherese. In caso di divergenza fa fede il testo in lingua inglese.

PER GLI STATI UNITI D'AMERICA

PER LA REPUBBLICA D'AUSTRIA

PER IL REGNO DEL BELGIO

PER LA REPUBBLICA DI CIPRO

PER LA REPUBBLICA CECA

PER IL REGNO DI DANIMARCA

PER LA REPUBBLICA DI ESTONIA

PER LA REPUBBLICA DI FINLANDIA

PER LA REPUBBLICA FRANCESE

PER LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA

PER LA REPUBBLICA ELLENICA

PER LA REPUBBLICA DI UNGHERIA

PER L'IRLANDA

PER LA REPUBBLICA ITALIANA

PER LA REPUBBLICA DI LETTONIA

PER LA REPUBBLICA DI LITUANIA

PER IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO

PER LA REPUBBLICA DI MALTA

PER IL REGNO DEI PAESI BASSI

PER LA REPUBBLICA DI POLONIA

PER LA REPUBBLICA DEL PORTOGALLO

PER LA REPUBBLICA SLOVACCA

PER LA REPUBBLICA DI SLOVENIA

PER IL REGNO DI SPAGNA

PER IL REGNO DI SVEZIA

PER IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD

PER LA COMUNITÀ EUROPEA

ALLEGATO 1

Sezione 1

Come previsto dall'articolo 21 del presente Accordo, gli accordi bilaterali sui trasporti aerei tra gli Stati membri e gli Stati Uniti qui di seguito riportati saranno sospesi o sostituiti dal presente Accordo:

a. Repubblica d'Austria: accordo in materia di servizi aerei, fatto a Vienna, il 16 marzo 1989; modificato il 14 giugno 1995.

b. Regno del Belgio: accordo sui trasporti aerei, sotto forma di scambio di note, fatto a Washington il 23 ottobre 1980; modificato il 22 settembre e il 12 novembre 1986; modificato il 5 novembre 1993 e il 12 gennaio 1994.

(Emendamento convenuto il 5 settembre 1995 (applicato in via provvisoria).)

c. Repubblica ceca: accordo sui trasporti aerei, fatto a Praga il 10 settembre 1996; modificato il 4 giugno 2001 e il 14 febbraio 2002.

d. Regno di Danimarca: accordo relativo ai servizi di trasporto aereo effettuato mediante scambio di note a Washington il 16 dicembre 1944; modificato il 6 agosto 1954; modificato il 16 giugno 1995.

e. Repubblica di Finlandia: accordo sui trasporti aerei fatto a Helsinki il 29 marzo 1949; protocollo connesso firmato il 12 maggio 1980; accordo che modifica l'accordo 1949 e il protocollo 1980 concluso il 9 giugno 1995.

f. Repubblica francese: accordo sui trasporti aerei, fatto a Washington il 18 giugno 1998; modificato il 10 ottobre 2000; modificato il 22 gennaio 2002.

g. Repubblica federale di Germania: accordo sui trasporti aerei e scambio di note, fatto a Washington il 7 luglio 1955; modificato il 25 aprile 1989.

(Protocollo correlato concluso il 1° novembre 1978; accordo correlato concluso il 24 maggio 1994; protocollo che modifica l'accordo del 1955, concluso il 23 maggio 1996; accordo che modifica il protocollo del 1996, concluso il 10 ottobre 2000 (tutti applicati a titolo provvisorio).)

h. Repubblica ellenica: accordo sui trasporti aerei, fatto ad Atene il 31 luglio 1991; prorogato fino al 31 luglio 2006 mediante scambio di note del 19 e del 25 luglio 2005.

i. Repubblica di Ungheria: accordo sui trasporti aerei e memorandum di intesa, fatto a Budapest il 12 luglio 1989; prorogato fino al 12 luglio 2006 mediante scambio di note del 12 luglio e del 7 novembre 2005.

j. Irlanda: accordo relativo ai servizi di trasporto aereo, sotto forma di scambio di note fatto a Washington il 3 febbraio 1945; modificato il 25 gennaio 1988 e il 29 settembre 1989; modificato il 25 luglio e il 6 settembre 1990.

(Memorandum di consultazioni firmato a Washington il 28 ottobre 1993 (applicato a titolo provvisorio).)

k. Repubblica italiana: accordo sui trasporti aerei, con memorandum e scambio di note, concluso a Roma il 22 giugno 1970; modificato il 25 ottobre 1988; memorandum di intesa fatto a Roma il 27 settembre 1990; modifica dell'Accordo del 1970 e del memorandum del 1990 fatta il 22 novembre e il 23 dicembre 1991; modifica dell'Accordo del 1970 e del memorandum del 1990 fatta il 30 maggio e il 21 ottobre 1997; accordo integrativo dell'Accordo del 1970 concluso il 30 dicembre 1998 e il 2 febbraio 1999.

(Protocollo che modifica l'accordo del 1970, concluso il 6 dicembre 1999 (applicato a titolo provvisorio).)

l. Granducato di Lussemburgo: accordo sui trasporti aerei, fatto a Lussemburgo il 19 agosto 1986; modificato il 6 giugno 1995; modificato il 13 e il 21 luglio 1998.

m. Repubblica di Malta: accordo sui trasporti aerei, fatto a Washington il 12 ottobre 2000.

n. Regno dei Paesi Bassi: accordo sui trasporti aerei, fatto a Washington il 3 aprile 1957; protocollo del 31 marzo 1978 che modifica l'accordo del 1957; modifica del protocollo del 1978, dell'11 giugno 1986; modifica dell'Accordo del 1957, concluso il 13 ottobre e il 22 dicembre 1987; modifica dell'Accordo 1957 fatta il 29 gennaio e il 13 marzo 1992; modifica dell'Accordo del 1957 e del protocollo del 1978 fatta il 14 ottobre 1992.

o. Repubblica di Polonia: accordo sui trasporti aerei, fatto a Varsavia il 16 giugno 2001.

p. Repubblica del Portogallo: accordo sui trasporti aerei, fatto a Lisbona il 30 maggio 2000.

q. Repubblica slovacca: accordo sui trasporti aerei fatto a Bratislava il 22 gennaio 2001.

r. Regno di Spagna: accordo sui trasporti aerei fatto a Madrid il 20 febbraio 1973; accordo del 20 febbraio, del 31 marzo e del 7 aprile 1987; modifica dell'Accordo del 1973 fatta il 31 maggio 1989; modifica dell'Accordo del 1973 fatta il 27 novembre 1991.

s. Regno di Svezia: accordo relativo ai servizi di trasporto aereo effettuato mediante scambio di note a Washington il 16 dicembre 1944; modificato il 6 agosto 1954; modificato il 16 giugno 1995.

t. Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord: accordo concernente i servizi aerei e scambio di lettere, fatto a Bermuda il 23 luglio 1977; accordo relativo alle tariffe aeree dell'Atlantico del Nord fatto il 17 marzo 1978; accordo che modifica l'accordo del 1977, fatto il 25 aprile 1978; accordo che modifica ed estende l'accordo del 1978 relativo alle tariffe aeree dell'Atlantico del Nord, fatto il 2 e 9 novembre 1978; accordo che modifica l'accordo del

1977, fatto il 4 dicembre 1980; accordo che modifica l'accordo del 1977 fatto il 20 febbraio 1985; accordo del 25 maggio 1989 che modifica l'articolo 7, l'allegato 2 e l'allegato 5 dell'Accordo del 1977; accordo dell'11marzo 1994 relativo agli emendamenti dell'Accordo del 1977, alla cessazione del procedimento arbitrale USA/RU relativo agli oneri di uso sull'aeroporto di Heathrow e la richiesta di un arbitrato avanzata dal Regno Unito con nota della propria ambasciata n. 87 del 13 ottobre 1993 e risoluzione delle questioni che hanno dato origine a detto procedimento arbitrale; accordo del 27 marzo 1997 che modifica l'accordo del 1977.

(Intese, applicate a titolo provvisorio, contenute nel memorandum di consultazioni dell'11 settembre 1986; intese contenute nello scambio di lettere del 27 luglio 1990; intese contenute nel memorandum di consultazioni dell'11 marzo 1991; intese contenute nello scambio di lettere del 6 ottobre 1994; intese contenute nel memorandum di consultazioni del 5 giugno 1995; intese contenute nello scambio di lettere del 31 marzo e del 3 aprile 2000 (tutte applicate a titolo provvisorio).)

Sezione 2

In deroga alla sezione 1 del presente allegato, per le zone che non rientrano nella definizione di "territorio" di cui all'articolo 1 del presente Accordo, gli accordi di cui alle lettere (d) (Danimarca-Stati Uniti), (f) (Francia-Stati Uniti) e (t) (Regno Unito-Stati Uniti) della suddetta sezione continuano ad applicarsi in conformità delle rispettive disposizioni.

Sezione 3

In deroga all'articolo 3 del presente Accordo, le compagnie aeree USA non sono autorizzate a prestare servizi di trasporto tutto-merci che non facciano parte di un servizio che serve gli Stati Uniti, con partenza o destinazione da punti situati negli Stati membri, ad eccezione delle destinazioni o delle partenze da punti situati nella Repubblica ceca, nella Repubblica francese, nella Repubblica federale di Germania, nel Granducato di Lussemburgo, nella Repubblica di Malta, nella Repubblica di Polonia, nella Repubblica del Portogallo e nella Repubblica slovacca.

Sezione 4

In deroga a qualsiasi altra disposizione del presente Accordo, la presente sezione si applica ai trasporti aerei combinati regolari e charter effettuati tra l'Irlanda e gli Stati Uniti a decorrere dall'inizio della stagione invernale IATA 2006-2007 fino al termine della stagione invernale IATA 2007-2008.

a. (i) Le compagnie aeree degli Stati Uniti e della Comunità possono operare 3 voli diretti tra gli Stati Uniti e Dublino per ciascun volo diretto operato tra gli Stati Uniti e Shannon. Il diritto ad operare voli diretti su Dublino si fonda sulla media delle operazioni effettuate durante l'intero periodo transitorio di tre stagioni di volo. Un volo si presume essere un volo diretto su Dublino o un volo diretto su Shannon a seconda del primo punto di entrata in Irlanda o dell'ultimo punto di uscita dall'Irlanda.

(ii) L'obbligo di servire Shannon di cui al comma (a)(i) termina quando una compagnia aerea effettui per la prima volta una combinazione di servizi

regolari o di servizi charter combinati fra Dublino e gli Stati Uniti in entrambe le direzioni, senza operare almeno un volo diretto su Shannon ogni tre voli diretti su Dublino, calcolati sulla media del periodo transitorio.

b. Per i servizi tra gli Stati Uniti e l'Irlanda, le compagnie aeree comunitarie possono servire esclusivamente Boston, New York, Chicago, Los Angeles e tre ulteriori punti negli Stati Uniti, che dovranno essere notificati agli Stati Uniti al momento della loro scelta o della loro modifica. Tali servizi aerei possono essere operati attraverso punti intermedi in altri Stati membri o in paesi terzi.

c. Il code sharing sarà autorizzato tra l'Irlanda e gli Stati Uniti unicamente a partire da altri punti situati nella Comunità europea. Gli altri accordi di code sharing saranno presi in considerazione sulla base della cortesia internazionale e della reciprocità.

ALLEGATO 2

relativo

alla cooperazione in materia di concorrenza nel settore del trasporto aereo

Articolo 1

La cooperazione contemplata dal presente allegato sarà attuata dal Department of Transportation (Ministero dei Trasporti) degli Stati Uniti d'America e dalla Commissione delle Comunità europee (nel prosieguo: "i Partecipanti") conformemente alle funzioni che essi esercitano in materia di concorrenza nel settore del trasporto aereo tra gli Stati Uniti e la Comunità europea.

Articolo 2

Scopo

La suddetta cooperazione ha lo scopo di:

1. migliorare la comprensione reciproca dell'applicazione che i Partecipanti fanno delle leggi, delle prassi e delle procedure contemplate dai rispettivi loro regimi di concorrenza, con l'obiettivo di rafforzare la concorrenza nel settore del trasporto aereo;

2. facilitare la comprensione, fra i Partecipanti, degli effetti che gli sviluppi nel settore del trasporto aereo hanno sulla concorrenza nel mercato internazionale dell'aviazione; e

3. ridurre l'eventualità di conflitti quando i Partecipanti applicano i rispettivi regimi di concorrenza agli accordi e ad altre intese di cooperazione che hanno un'incidenza sul mercato transatlantico;

4. promuovere la compatibilità degli orientamenti normativi con riferimento ad accordi e ad altre intese di cooperazione attraverso una migliore comprensione delle metodologie, delle tecniche di analisi - compresa la definizione dei mercati rilevanti e degli effetti della concorrenza - nonché dei rimedi cui i Partecipanti stessi possono ricorrere nell'esame che svolgono in via autonoma delle questioni di concorrenza.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente allegato, il termine "regime di concorrenza" si riferisce alle leggi, alle prassi ed alle procedure che regolano l'esercizio delle funzioni che i Partecipanti esplicano in rapporto alla revisione degli accordi e di altre intese di cooperazione fra compagnie aeree nel mercato internazionale. Nel caso della Comunità europea il termine comprende, tra l'altro, gli articoli 81, 82 e 85 del trattato che istituisce la Comunità europea e i loro regolamenti attuativi a norma del trattato medesimo, nonché ogni loro successiva modifica ed integrazione. Per il

Department of Transportation degli Stati Uniti il termine si riferisce, tra l'altro, alle sezioni 41 308, 41 309 e 41 720 del titolo 49 dell'United States Code, e i suoi regolamenti di attuazione, nonché i precedenti giudiziari ad essi relativi.

Articolo 4

Settori di cooperazione

Fermo restando quanto stabilito ai commi 1(a) e 1(b) dell'articolo 5, i tipi di cooperazione istituita dai Partecipanti comprendono i seguenti aspetti:

(1) Riunioni fra rappresentanti dei Partecipanti, ivi compresi esperti in materia di concorrenza, di norma con cadenza semestrale, allo scopo di discutere gli sviluppi che interessano il settore del trasporto aereo, questioni di comune interesse per la politica di concorrenza e approcci analitici per l'applicazione del diritto della concorrenza all'aviazione internazionale, con particolare riferimento al mercato transatlantico. Le suddette discussioni potranno sfociare in una migliore comprensione dell'impostazione adottata da ciascuno dei Partecipanti in materia di concorrenza, comprese le analogie esistenti, e potranno determinare una maggiore compatibilità tra tali impostazioni, con particolare riferimento agli accordi conclusi tra vettori aerei.

(2) Consultazioni, in qualsiasi momento, fra i Partecipanti, a richiesta di uno di essi o decise in via consensuale, allo scopo di discutere qualsiasi questione inerente al presente allegato, compresi i casi specifici.

(3) I Partecipanti possono, ciascuno a propria discrezione, invitare i rappresentanti di altre autorità governative a partecipare, a seconda dei casi, alle riunioni o alle consultazioni di cui ai paragrafi 1 o 2.

(4) Notifiche, in tempo utile, dei procedimenti o delle questioni sotto riportate, che, a giudizio del Partecipante che le notifica, possono avere un'incidenza significativa per gli interessi di concorrenza dell'altro Partecipante:

a. per quanto riguarda il Department of Transportation, (i) procedimenti di esame delle domande di approvazione di accordi e di altre intese di cooperazione fra compagnie aeree, in materia di trasporto aereo internazionale, con particolare riferimento all'esenzione dalla normativa antitrust (antitrust immunity) per le compagnie aeree, disciplinata dalle leggi degli Stati Uniti e della Comunità europea, nonché (ii) ricevimento, da parte del Department of Transportation, di un accordo di joint venture ai sensi della sezione 41 720 del titolo 49 dell'United States Code;

b. per quanto riguarda la Commissione delle Comunità europee (i) procedimenti di esame di accordi e di altre forme di cooperazione fra compagnie aeree in materia di trasporto aereo internazionale, con particolare riferimento alle alleanze ed altre forme di cooperazione tra compagnie aeree disciplinate dalle leggi degli Stati Uniti o della Comunità europea, nonché (ii) considerazione delle esenzioni individuali o delle esenzioni per categoria previste dal diritto comunitario della concorrenza dell'Unione europea.

(5) Notifica della disponibilità - e delle relative modalità di accesso - di informazioni e dati in possesso di un Partecipante, in forma elettronica o in altra forma che, a giudizio di questo Partecipante, possono avere un'incidenza significativa sugli interessi dell'altro Partecipante sul piano della concorrenza, e

(6) notifica di altre attività attinenti alla politica di concorrenza nel settore del trasporto aereo che siano considerate appropriate dal Partecipante che le notifica.

Articolo 5

Utilizzo e diffusione di informazioni

(1) In deroga a eventuali altre disposizioni del presente allegato, a nessun Partecipante incombe l'obbligo di fornire informazioni all'altro Partecipante qualora la loro divulgazione alla Parte che le richiede:

a. sia vietata dalle leggi, regolamenti o prassi del Partecipante che è in possesso dell'informazione; oppure

b. risulti incompatibile con interessi sostanziali del Partecipante che è in possesso dell'informazione.

(2) Ciascuno dei Partecipanti tutela, nella misura del possibile, la riservatezza di tutte le informazioni che gli sono comunicate in via riservata dall'altro Partecipante ai sensi del presente allegato e respinge le richieste di divulgazione di tali informazioni a terzi che non siano stati autorizzati dal Partecipante che le ha fornite. Ciascun Partecipante si impegna ad informare l'altro Partecipante ogni qualvolta nell'ambito di un procedimento pubblico venga fatta richiesta di divulgare informazioni che devono essere scambiate in sede di discussione o in altro modo.

(3) Qualora, ai sensi del presente allegato, uno dei Partecipanti fornisca informazioni in via riservata all'altro Partecipante ai fini di cui all'articolo 2, tale informazione deve essere utilizzata dal Partecipante che la riceve esclusivamente per tale scopo.

Articolo 6

Attuazione

(1) Ciascun Partecipante designa un rappresentante come responsabile del coordinamento delle attività contemplate dal presente allegato.

(2) Il presente allegato e tutte le attività intraprese da un Partecipante in forza delle sue disposizioni

a. sono attuate unicamente se ed in quanto siano conformi alle leggi, ai regolamenti e alle prassi applicabili da tale Partecipante, e

b. sono attuate senza pregiudizio delle disposizioni dell'Accordo fra le Comunità europee ed il governo degli Stati Uniti d'America in merito all'applicazione delle loro regole di concorrenza.