

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

(ANDREOTTI)

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

(VASSALLI)

col Ministro dei Trasporti

(MANNINO)

e col Ministro delle Partecipazioni Statali

(GRANELLI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 MARZO 1988

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo internazionale sulla procedura applicabile alla fissazione delle tariffe dei servizi aerei regolari intra-europei, con allegato, adottato a Parigi il 16 giugno 1987

ONOREVOLI SENATORI. - Le finalità del presente Accordo, concluso nell'ambito della CEAC (Commissione europea dell'aviazione civile), possono essere individuate nell'aggiornamento dell'Accordo tariffario del 1967, comunemente definito «clausola tariffaria *standard*», poichè costituisce lo *standard*, pur se non imperativo, degli accordi aerei. Suo obiettivo principale è di mettere in moto un processo di deregolamentazione, per quanto concerne una limitata facoltà di autodeterminazione delle tariffe da parte dei vettori senza interventi governativi.

L'articolo 1 fissa l'ambito di applicazione dell'Accordo e stabilisce che i nuovi termini sostituiscono quelli già esistenti negli accordi aerei bilaterali, ove questi non dovessero essere in armonia con l'Accordo tariffario in argomento. Esso, inoltre, fa carico alle Parti contraenti di non introdurre negli accordi bilaterali clausole più restrittive di quelle contenute nell'Accordo *standard*, onde non vanificarne i significati.

L'articolo 2 contiene la definizione del termine «tariffa» (prezzo dovuto per il trasporto di passeggeri, bagagli e merci) e specifica le fattispecie considerate legittime, collaterali al puro fatto fisico del «trasporto», quali le commissioni agenziali e i benefici addizionali forniti ai passeggeri.

È evidente che un regime non omogeneo riguardante le commissioni agenziali e le prestazioni supplementari fornite ai passeggeri (quali, ad esempio, gratuità del trasporto di superficie, sistemazione alberghiera, noleggio di auto, omaggi di vario genere) incide sulla competitività dei vettori. Imponendo l'inclusione nella voce «tariffe» anche di tali eventuali benefici, si sottopongono questi al regime di approvazione governativa con conseguente possibilità di garantire una situazione *standard* per i prodotti offerti dai vettori delle due Parti.

La norma, inoltre, introduce per la prima volta in Europa il concetto di flessibilità tariffaria (già da tempo varato nella tariffazio-

ne tra Europa e USA), in virtù del quale i vettori sono liberi di variare le tariffe nell'ambito di una predeterminata forcella rispetto al livello tariffario puntuale approvato dai Governi.

L'Accordo pone semplicemente il principio, per la cui pratica applicazione si fa rinvio ad un annesso, ove viene previsto che la tariffa di riferimento è per definizione quella di classe economica normale e, per i vari tipi di tariffe, viene anche stabilito l'ambito di percentuale massima e minima entro il quale le tariffe stesse possono oscillare.

In particolare, tale ambito va individuato tra il 90 per cento e il 65 per cento della tariffa di riferimento per le tariffe scontate e tra il 65 per cento e il 45 per cento per le tariffe profondamente scontate.

L'articolo 3 individua i criteri cui si deve avere riguardo nel determinare le tariffe.

Dopo un generico riferimento a livelli «ragionevoli», si fa rinvio a «tutti i fattori rilevanti», esemplificandone alcuni, quali il costo del vettore che presenta l'istanza, le tariffe già praticate da altri vettori, il recupero degli investimenti, eccetera.

Trattasi ovviamente di formulazioni che consentono agli Stati interessati di poter confacentemente praticare ciascuno la propria politica.

L'articolo 4 fissa i termini per la presentazione delle tariffe all'approvazione dei Governi, mentre il successivo articolo 5 sancisce che le tariffe, ove non espressamente approvate o disapprovate dai Governi entro trenta giorni dalla data in cui sono state richieste, sono da considerarsi approvate.

Per quel che concerne le tariffe che rientrano nelle zone di flessibilità, esse vengono approvate automaticamente con la facoltà alle Parti di notificare al vettore richiedente, entro quattordici giorni dalla data della richiesta, eventuali discrepanze riscontrate rispetto allo schema delle zone di flessibilità medesime.

Il diritto di proporre tariffe è riconosciuto solo ai vettori dei due Paesi interessati. Vettori

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

di Paesi terzi comunque autorizzati ad operare sulle rotte tra i due Paesi hanno facoltà di chiedere di poter utilizzare le medesime tariffe.

L'articolo 6 fissa la procedura per le consultazioni che una delle due Parti dovesse richiedere in relazione ad una disapprovazione tariffaria data dall'altra Parte, nonchè per l'arbitraggio.

L'articolo 8 stabilisce che le controversie nell'interpretazione dell'Accordo siano deferite ad un arbitrato o, in caso di impossibilità a costituire il collegio arbitrale, alla Corte internazionale di giustizia.

I successivi articoli dettano le disposizioni in materia di firma, ratifica, adesione, entrata in vigore, denuncia e proposte di modifica dell'Accordo.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo internazionale sulla procedura applicabile alla fissazione delle tariffe dei servizi aerei regolari intra-europei, con allegato, adottato a Parigi il 16 giugno 1987.

Art. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1 a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità a quanto disposto dall'articolo 11 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

**ACCORD
INTERNATIONAL**

**sur la procédure
applicable à
l'établissement des tarifs
des services aériens
réguliers intra-européens**

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES,

CONSIDERANT l'intérêt d'appliquer des principes et des procédures uniformes à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers intra-européens; et

CONSIDERANT que pour ces services il est souhaitable de remplacer l'Accord International sur la procédure applicable à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers, signé à Paris le 10 juillet 1967, (appelé ci-après Accord de 1967) par un nouvel Accord,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1

1) Le présent Accord :

a) établit les dispositions tarifaires applicables aux services aériens réguliers intra-européens entre Parties au présent Accord;

b) remplace, sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 du présent Article, les dispositions tarifaires de tout accord bilatéral déjà conclu entre deux Parties au présent Accord, dans la mesure où ces dispositions sont incompatibles avec le présent Accord;

c) établit ou, le cas échéant, remplace les dispositions existantes pour le règlement des différends relatifs aux tarifs des services aériens réguliers intra-européens entre deux Parties au présent Accord.

2) Les Parties s'engagent à ne contracter entre elles aucune obligation ou entente qui serait plus restrictive que le présent Accord. Toutefois, rien dans le présent Accord ne fait obstacle au maintien ou à l'élaboration par les Parties sur une base bilatérale ou entre un groupe d'Etats, d'arrangements conduisant à plus de souplesse que cet Accord.

ARTICLE 2

Dans le présent Accord :

a) le terme "intra-européen" vise exclusivement les territoires en Europe des Etats membres de la Commission Européenne de l'Aviation Civile;

b) le terme "tarif" désigne les prix à percevoir pour le transport des passagers, des bagages ou des marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris toute autre prestation significative assurée ou offerte en liaison avec ce transport et la commission à verser sur la vente des titres de transport des personnes, ou sur les transactions correspondantes visant le transport des marchandises. Il englobe également les conditions qui régissent l'offre du prix du transport ou le versement de la commission;

c) le terme "zone de flexibilité" désigne une plage de niveaux de prix et de conditions telle que définie à l'Annexe au présent Accord, à l'intérieur de laquelle les tarifs passagers se qualifient pour l'approbation automatique.

ARTICLE 3

1) Les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien des Parties au présent Accord pour le transport entre leurs territoires sont établis à des taux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs en jeu et entre autres des principes suivants : les coûts encourus par l'entreprise postulante -- eu égard aussi aux tarifs de la ou des autres entreprises de troisième et quatrième libertés qui exploitent la ou les mêmes routes -- la nécessité d'une rémunération suffisante des

investissements de l'entreprise de transport aérien, le climat concurrentiel et les besoins des usagers. Les conditions associées aux tarifs doivent être rationnelles, simples et susceptibles d'un contrôle d'application.

2) Les Parties au présent Accord reconnaissent l'importance des consultations tarifaires multilatérales entre entreprises de transport aérien et le rôle de l'Association du Transport Aérien International dans ces consultations. Cependant, les consultations entre entreprises, multilatérales ou bilatérales, ne sont pas une condition obligatoire du dépôt et de l'établissement des tarifs. Le dépôt de tarifs par une entreprise de transport aérien est autorisé à titre individuel ou, au choix de cette entreprise, après consultation de toute autre entreprise ou entreprises de transport aérien.

ARTICLE 4

1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 du présent Article, les tarifs sont déposés aux fins d'approbation auprès des autorités aéronautiques des Parties concernées, sous la forme requise par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie, au moins soixante jours avant la date proposée de leur entrée en vigueur. Si les autorités aéronautiques des deux Parties ont la faculté de s'entendre sur un préavis inférieur à soixante jours pour le dépôt, elles ne sauraient en aucun cas exiger un préavis supérieur.

2) Les tarifs passagers qui, par leur niveau et par leurs conditions associées, se situent à l'intérieur des zones de flexibilité définies à l'Annexe au présent Accord, de même que les tarifs passagers décrits au paragraphe 10 de cette Annexe, sont déposés, sous la forme requise par les autorités aéronautiques des Parties, au moins vingt-et-un jours avant la date proposée de leur entrée en vigueur. Si les autorités aéronautiques des deux Parties ont la faculté de s'entendre sur un préavis inférieur à vingt-et-un jours pour le dépôt, elles ne sauraient en aucun cas exiger un préavis supérieur.

ARTICLE 5

1) Tout tarif déposé dans les conditions prévues au paragraphe 1 de l'Article 4 peut être approuvé expressément par les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie. Un tarif est réputé approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie si, dans les trente jours de la date de dépôt, les autorités aéronautiques de ladite Partie n'ont pas notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie et à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien concernées qu'elles désapprouvaient le tarif proposé.

2) Tout tarif déposé dans les conditions prévues au paragraphe 2 de l'Article 4 et qui répond aux conditions du système de zones exposé dans l'Annexe au présent Accord bénéficie de l'approbation automatique. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie décident que les conditions du système de zones ne sont pas respectées, elles en avisent l'entreprise ou les entreprises de transport aérien postulantes dans les quatorze jours à compter de la date du dépôt.

3) Seules les entreprises de transport aérien de troisième et quatrième libertés ont la possibilité d'exercer un effet d'entraînement sur les tarifs. Les entreprises de troisième, quatrième et cinquième libertés qui desservent la même route que l'entreprise exerçant un effet d'entraînement doivent être autorisées à déposer des tarifs qui rejoignent, par leur niveau et par leurs conditions associées, les tarifs approuvés au titre des paragraphes 1 et 2 du présent Article, et les tarifs ainsi déposés sont approuvés. Ces tarifs ne peuvent entrer en vigueur avant ceux dont ils constituent la réplique.

4) Au moment d'approuver un tarif, les autorités aéronautiques d'une Partie peuvent fixer à la validité de cette approbation le terme qui leur paraît approprié. Ce tarif demeure en vigueur, à moins d'être retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées, avec l'assentiment des autorités en cause, jusqu'au terme fixé à sa validité ou jusqu'à l'approbation d'un nouveau tarif. Les

autorités aéronautiques ont cependant la possibilité de s'entendre pour proroger le terme primitivement fixé. Tout tarif approuvé sans que les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie aient fixé de terme à sa validité demeure en vigueur si aucun nouveau tarif n'a été déposé et approuvé, tant que les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie n'ont pas notifié le retrait de leur approbation, de leur propre initiative ou à la demande de l'entreprise ou des entreprises intéressées.

ARTICLE 6

1) La Partie qui désapprouve un tarif déposé au titre du paragraphe 1 de l'Article 4 doit accepter des consultations si l'autre Partie ne la suit pas dans sa désapprobation et demande de telles consultations. Les consultations sont menées à bien dans un délai de trente jours à partir de la date à laquelle elles sont demandées, ce délai pouvant toutefois être prorogé par accord conclu entre les deux Parties concernées. La même procédure est applicable au cas des tarifs ne bénéficiant pas de l'approbation automatique au titre du paragraphe 2 de l'Article 5.

2) Si, à l'expiration du délai prévu pour les consultations, un accord n'est pas intervenu, l'affaire est soumise à arbitrage, à la demande de l'une ou de l'autre Partie.

3) L'arbitrage est normalement effectué par un tribunal de trois arbitres. Dans un délai de quatorze jours de la réception de la demande d'arbitrage, chacune des Parties nomme un membre du tribunal arbitral, et les deux membres ainsi nommés s'entendent pour nommer le troisième. Le troisième membre du tribunal arbitral est ressortissant d'un Etat tiers et assume la présidence. Les décisions arbitrales sont prises à la majorité des voix. Alternativement, si les deux Parties en sont d'accord, l'arbitrage peut être rendu par un arbitre unique, choisi et accepté d'un commun accord, dans le même délai, par les deux Parties en cause.

4) A défaut de nomination d'un membre du tribunal arbitral par l'une des Parties, ou d'accord sur le choix du troisième membre du tribunal (ou à défaut d'accord sur l'arbitre unique) dans le délai de quatorze jours prévu au paragraphe 3 du présent Article, le Président de la Commission Européenne de l'Aviation Civile complète le tribunal arbitral (ou nomme l'arbitre unique, qui doit être ressortissant d'un Etat tiers) dans un délai de sept jours après avoir été saisi de la requête de l'une des Parties. Au cas où le Président est ressortissant d'un Etat membre partie au différend, le Vice-président de la Commission le plus élevé en rang d'un Etat membre non partie au différend le remplace dans cette fonction.

5) L'arbitrage est rendu dans un délai de trente jours à partir de la constitution du tribunal ou de la nomination de l'arbitre unique. Ce délai peut toutefois être prorogé par accord conclu entre les deux Parties concernées. L'arbitrage est définitif et exécutoire pour les deux Parties.

6) Sauf si les Parties en sont convenues autrement, le tribunal (ou l'arbitre) arrête la procédure d'arbitrage.

7) Sauf disposition contraire de la décision d'arbitrage, chacune des Parties prend à sa charge les frais du membre désigné par elle ou en son nom, le reliquat de frais étant supporté à parts égales.

8) Bien que tous les tarifs puissent faire l'objet de l'arbitrage prévu aux paragraphes 1 à 7 du présent Article, tout arbitrage portant sur les tarifs déposés au titre du paragraphe 2 de l'Article 4 est limité à l'application du système de zones décrit à l'Annexe au présent Accord dans le cas de ces tarifs sans s'étendre aux paramètres dudit système. Ces paramètres sont : champ d'application, nombre de zones de flexibilité, définition des zones et conditions associées, choix de non-application, prix de référence, délimitation des zones et dispositions sur la flexibilité supplémentaire.

ARTICLE 7

Chaque Partie veille à s'assurer que seuls les tarifs approuvés soient vendus et appliqués.

ARTICLE 8

1) Sans préjudice des dispositions des Articles 1 et 6, tout différend entre deux ou plusieurs Parties relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles.

2) Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour Internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

ARTICLE 9

Le présent Accord est ouvert à la signature du représentant de tout Etat membre de la Commission Européenne de l'Aviation Civile.

ARTICLE 10

1) Le présent Accord est soumis à la ratification, l'approbation ou l'acceptation des Etats signataires.

2) Les instruments de ratification et les notifications d'approbation ou d'acceptation seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 11

1) Le présent Accord entre en vigueur le trentième jour après le dépôt, par cinq Etats signataires, de leur instrument de ratification ou de leur notification d'approbation ou d'acceptation.

2) Par la suite, il entre en vigueur pour chaque Etat le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification ou de sa notification d'approbation ou d'acceptation.

3) L'entrée en vigueur du présent Accord rend caduc l'Accord de 1967 entre les Parties au présent Accord en ce qui concerne les procédures applicables à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers intra-européens.

ARTICLE 12

1) Après son entrée en vigueur, le présent Accord est ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire membre de la Commission Européenne de l'Aviation Civile.

2) L'adhésion est effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et prend effet le trentième jour qui suit la date de ce dépôt.

ARTICLE 13

1) Toute Partie peut proposer l'amendement du présent Accord par notification écrite au Secrétaire de la Commission Européenne de l'Aviation Civile qui assure immédiatement la diffusion de l'amendement proposé à toutes les autres Parties. Si vingt-cinq pour cent au moins des Parties (y compris la Partie proposant l'amendement) conviennent de tenir une réunion des Parties en vue d'examiner cet amendement, la Commission Européenne de l'Aviation Civile convoque cette réunion, en avisant les Parties au moins trois mois à l'avance.

2) Toute proposition d'amendement approuvée par une majorité des Parties assistant à la réunion mentionnée au paragraphe 1 du présent Article, et recueillant ensuite l'accord des deux tiers des Parties, est soumise à toutes les Parties pour ratification, approbation ou acceptation.

3) L'amendement entre en vigueur, à l'égard des Parties qui l'ont ratifié, approuvé ou accepté, trente jours après que deux Parties aient déposé leur instrument de ratification ou leur notification d'approbation ou d'acceptation auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

4) L'amendement entre en vigueur, à l'égard de chaque Partie qui le ratifie, l'approuve ou l'accepte par la suite, le trentième jour après la date du dépôt de son instrument de ratification ou de sa notification d'approbation ou d'acceptation.

ARTICLE 14

1) Nonobstant les dispositions de l'Article 13, tout amendement du système de zones décrit dans l'Annexe au présent Accord qui aura été accepté par les autorités aéronautiques des deux tiers des Parties sera soumis aux autorités aéronautiques de toutes les Parties aux fins d'acceptation.

2) L'amendement entre en vigueur, pour les Parties dont les autorités aéronautiques l'ont accepté, trente jours après la notification à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale par les autorités aéronautiques de deux Parties de leur acceptation.

3) Par la suite, l'amendement entre en vigueur, dans le cas de chaque Partie dont l'autorité aéronautique l'a accepté, trente jours après la réception de la notification faite à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 15

Le présent Accord peut être dénoncé par toute Partie au moyen d'une notification adressée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Cette dénonciation prend effet un an après la date de réception de ladite notification.

ARTICLE 16

1) Il n'est admise aucune réserve au présent Accord, sauf conformément aux dispositions ci-après.

2) Toute Partie peut déclarer, au moment de signer, de ratifier, d'approuver ou d'accepter le présent Accord, ou d'y adhérer, qu'elle ne s'estime pas liée par le paragraphe 2 de l'Article 8. Les autres Parties ne sont pas liées par ledit paragraphe vis-à-vis d'une Partie ayant formulé cette réserve.

3) Toute Partie ayant formulé la réserve prévue au paragraphe 2 du présent Article peut la lever à tout

moment par notification faite auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 17

1) L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale envoie un exemplaire certifié du présent Accord à tous les Etats membres de la Commission Européenne de l'Aviation Civile.

2) Dès son entrée en vigueur, le présent Accord est enregistré auprès des Nations Unies par les soins de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

3) L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale notifie à tous les Etats Parties à l'Accord de 1967 ou au présent Accord :

a) toute signature du présent Accord;

b) le dépôt de tout instrument de ratification, de toute notification d'approbation ou d'acceptation ou de tout instrument d'adhésion, et la date du dépôt, dans les trente jours suivant ce dépôt;

c) la date à laquelle le présent Accord entre en vigueur conformément à l'Article 11;

d) toute notification de dénonciation du présent Accord conformément à l'Article 15, et la date de cette notification, dans les trente jours suivant sa réception;

e) toute notification de réserve faite en application de l'Article 16 et toute levée d'une telle réserve;

f) la date d'entrée en vigueur de tout amendement au présent Accord conformément à l'Article 13.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Paris, le seize juin de l'année mil neuf cent quatre-vingt-sept en un exemplaire unique en français, anglais et espagnol, les trois textes faisant également foi.

ANNEXE**SYSTEME DE ZONES****Champ d'application**

1. Le système est applicable à toutes les routes intra-européennes entre Etats membres de la Commission Européenne de l'Aviation Civile Parties au présent Accord. Toutefois, les Parties ont la faculté de convenir, sur une base bilatérale, d'exclure du champ d'application du système de zones certaines routes déterminées.

Nombre de zones de flexibilité

2. Il existe deux zones de flexibilité, l'une à tarifs réduits et l'autre à tarifs très réduits.

Définition des zones

3. Les tarifs relevant de la zone à tarifs réduits doivent répondre à toutes les conditions suivantes :

- a) voyage aller-retour ou circulaire;
- b) séjour minimal répondant au moins à la "règle du dimanche" ou des six jours;
- c) séjour maximal ne dépassant pas six mois.

4. Les tarifs relevant de la zone à tarifs très réduits doivent répondre aux conditions énoncées au paragraphe 3 et à l'une au moins des conditions suivantes :

- a) le billet doit être émis et payé dès la réservation, qui porte sur la totalité du voyage; toute annulation ou changement de réservation doit être effectué avant le départ du premier segment du voyage et donne lieu au paiement d'au moins vingt pour cent du prix du billet;
- b) le billet doit être acheté obligatoirement au moins quatorze jours d'avance; il doit être émis et payé dès la réservation, qui porte sur la totalité du voyage; toute annulation ou changement de

réservation doit être effectué avant le départ du premier segment du voyage et donne lieu au paiement d'au moins vingt pour cent du prix du billet;

c) l'achat du billet n'est autorisé que la veille du départ du premier segment du voyage; les réservations doivent être faites séparément pour le voyage aller et pour le voyage retour et seulement dans le pays du départ, la veille du vol dont il s'agit;

d) tarifs réservés aux jeunes, jusqu'à vingt-cinq ans révolus, et/ou aux personnes âgées de soixante ans et plus;

e) disponibilité limitée à des périodes hors pointe de la journée ou de la semaine et limitée aussi en capacité offerte. Ces limitations (dans le temps et la capacité) sont sujettes à accord entre les Parties en cause et, cet accord acquis, doivent être clairement indiquées dans les tarifs publiés et dans toutes les annonces au public.

5. Il est entendu que d'appliquer les conditions énoncées dans les paragraphes 3 et 4 n'empêche pas une entreprise de transport aérien d'assortir de conditions supplémentaires les tarifs qu'elle demande aux passagers pour ses propres services.

Choix de non-application

6. Toute Partie peut déclarer que l'une des conditions a), b), c) ou d) du paragraphe 4 n'est pas applicable aux voyages ville-à-ville ou pays-à-pays "à destination et en provenance" ou "en provenance" de son territoire. Toute Partie peut en outre faire une déclaration similaire au sujet de la condition e) du paragraphe 4. Une déclaration concernant la condition d) du paragraphe 4 peut viser les deux éléments de la condition ou l'un d'eux seulement. Les Etats membres procèdent au moment de la signature de l'Accord à la déclaration initiale des choix de non-application relatifs à la prochaine saison tarifaire. Toute déclaration ultérieure doit être faite

au moins six mois avant le début d'une saison et peut être faite sur une base saisonnière ou pour toute l'année. La possibilité de faire une telle déclaration ne vaut pas pour les tarifs qui bénéficient d'une flexibilité supplémentaire en vertu du paragraphe 10.

Prix de référence

7. Initialement, le prix de référence est établi au niveau du tarif normal aller-retour en classe économie applicable au moment de l'entrée en vigueur du système. S'il existe plusieurs de ces tarifs pour une même paire de villes, on prend le niveau moyen, sauf convention contraire entre les Parties en cause. S'il n'existe pas de tarif économie normal, on prend le tarif le plus bas qui n'est pas assorti de restrictions. Les prix de référence sont exprimés dans la monnaie du pays d'origine du voyage.

8. Par la suite, le prix de référence est ajusté de façon à refléter le pourcentage de changement du tarif normal aller-retour en classe économie (ou, s'il y a lieu, des alternatives qui sont indiquées au paragraphe 7). Toutefois, deux Parties peuvent, d'un commun accord, ajuster le prix de référence selon d'autres modalités.

Délimitation des zones

9. La zone à tarifs réduits s'étend de quatre-vingt-dix pour cent à soixante-cinq pour cent du prix de référence, et la zone à tarifs très réduits, de soixante-cinq pour cent à quarante-cinq pour cent du prix de référence.

Flexibilité supplémentaire

10. Si un tarif, qui a été ou qui est approuvé au titre du régime d'approbation tarifaire bilatérale et qui, au regard des conditions des paragraphes 3 à 5, se qualifie pour l'approbation automatique dans la zone à tarifs très réduits, se situe au-dessous du plancher de cette zone, une flexibilité supplémentaire est admise quant au niveau de ce tarif. Cette flexibilité supplémentaire va

de dix pour cent de moins que le niveau initialement approuvé pour ce tarif jusqu'au plafond de la zone à tarifs très réduits et reste en vigueur pendant la période de validité du tarif. Toute modification des conditions associées au tarif pendant cette période d'effet, y compris celles en application du paragraphe 5, doit être conforme au régime d'approbation bilatérale.

Amendements au système

11. Le système est établi pour une période expérimentale de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord. Un bilan en sera entrepris deux ans après cette date, sous les auspices de la Commission Européenne de l'Aviation Civile. A cette occasion, tout Etat membre de la Commission Européenne de l'Aviation Civile pourra présenter des propositions d'amendement. Tout amendement sera traité selon la procédure prévue à l'Article 14 de l'Accord. Les Parties statueront sur la question de la reconduction du système avant l'expiration de la troisième année.

* A la différence des tarifs qui bénéficient de l'approbation automatique.

DECLARATION PAR LES ETATS MEMBRES DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

à la signature de
l'Accord International
sur la procédure applicable à
l'établissement des tarifs
des services aériens réguliers
intra-européens,
daté du 16 juin 1987

En signant le présent Accord, les Etats membres des Communautés Européennes déclarent que les dispositions de l'Accord ne peuvent prévaloir sur le droit communautaire pour ce qui concerne les relations entre eux.

TRADUZIONE NON UFFICIALE

ACCORDO INTERNAZIONALE

sulle procedure applicabili alla determinazione delle tariffe dei servizi aerei di linea intra-europei.

I Governi sottoscritti,

CONSIDERANDO l'interesse di applicare principi e procedure uniformi per la determinazione delle tariffe dei servizi aerei di linea intra-europei;

CONSIDERANDO l'opportunità di sostituire, per tali servizi, l'Accordo Internazionale sulla procedura applicabile alla determinazione delle tariffe dei servizi aerei di linea, firmata a Parigi il 10 luglio 1967 (qui di seguito denominato Accordo del 1967) con un nuovo Accordo,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE

ARTICOLO 1

- 1) Il presente Accordo,
 - a) stabilisce le disposizioni tariffarie applicabili ai servizi aerei di linea intra-europei tra le Parti al presente Accordo;
 - b) sostituisce, senza pregiudizio delle disposizioni del paragrafo 2 del presente Articolo, le disposizioni tariffarie di ogni accordo bilaterale già concluso tra due Parti al presente Accordo, qualora dette disposizioni siano incompatibili con il presente Accordo;
 - c) stabilisce o eventualmente sostituisce le disposizioni in vigore per quanto riguarda la composizione delle controversie relative alle tariffe dei servizi aerei di linea intra-europei tra due Parti al presente Accordo.
- 2) Le Parti si impegnano a non contrarre tra di loro alcun obbligo o intesa che sia più limitativa del presente Accordo. Tuttavia, non vi è alcunché nel presente Accordo che precluda il mantenimento o la elaborazione, ad opera delle Parti - a livello bilaterale o tra un gruppo di Stati - di intese orientate ad una maggiore flessibilità di quella prevista dal presente Accordo.

ARTICOLO 2

Nel presente Accordo:

- a) il termine "intra-europeo" indica unicamente i territori in Europa degli Stati membri della Commissione Europea dell'Aviazione Civile;
- b) il termine "tariffa" indica il prezzo da percepire per il trasporto dei passeggeri, dei bagagli o delle merci, ad eccezione del corriere, compresa ogni altra prestazione significativa garantita o offerta congiuntamente a detto trasporto, nonché la percentuale da corrispondere per la vendita dei biglietti per il trasporto dei passeggeri, o per le corrispondenti transazioni relative al trasporto di merci. Tale termine include altresì le condizioni che presiedono all'offerta del prezzo di trasporto o al pagamento della percentuale.
- c) il termine "zona di flessibilità" indica una gamma di livelli di prezzi e di condizioni come definita nell'Annesso al presente Accordo, nell'ambito della quale le tariffe passeggeri sono qualificate per l'approvazione automatica.

ARTICOLO 3

1) Le tariffe applicate dalle imprese di trasporto aereo delle Parti nel presente Accordo per il trasporto tra i rispettivi territori sono stabilite a tassi ragionevoli, in considerazione di tutti i fattori pertinenti ed in particolare, dei seguenti principi: i costi sostenuti dall'impresa richiedente - in considerazione altresì delle tariffe della o delle altre imprese di terza e quarta franchigia che utilizzano la medesima o le medesime rotte -; la necessità di adeguati profitti per gli investimenti effettuati dall'impresa di trasporto aereo, la competitività dell'ambiente e le esigenze degli utenti. Le condizioni relative alle tariffe debbono essere razionali, semplici, e la loro attuazione agevolmente controllabile.

2) Le Parti nel presente Accordo riconoscono l'importanza di consultazioni tariffarie multilaterali tra le imprese di trasporto aereo, nonché il ruolo dell'Associazione del Trasporto Aereo Internazionale (I.A.T.A) in dette consultazioni. Tuttavia, le consultazioni tra le imprese, multilaterali o bilaterali, non costituiscono un requisito obbligatorio ai fini della registrazione e della determinazione delle tariffe. La registrazione delle tariffe da parte di un'impresa di trasporto aereo è autorizzata a livello individuale, o, a scelta di tale impresa, a seguito di consultazioni con ogni altra impresa o imprese di trasporto aereo.

ARTICOLO 4

1) Senza pregiudizio delle disposizioni del paragrafo 2 del presente Articolo, le tariffe sono registrate ai fini dell'approvazione presso le Autorità aeronautiche delle Parti interessate, nella forma richiesta dalle Autorità aeronautiche dell'una o dell'altra Parte, sessanta giorni almeno prima della data proposta per la loro entrata in vigore. Mentre le Autorità aeronautiche delle due Parti hanno facoltà di accordarsi per un preavviso inferiore a sessanta giorni per quanto riguarda la registrazione, in nessun caso esse possono esigere un preavviso superiore.

2) Le tariffe passeggeri, le quali, in ragione del livello dei loro prezzi e relative condizioni, sono situate nell'ambito delle zone di flessibilità definite nell'Allegato al presente Accordo, nonché le tariffe passeggeri di cui al paragrafo 10 del presente Annesso, saranno registrate, nella forma richiesta dalle Autorità aeronautiche delle Parti, almeno 21 giorni prima della data proposta per la loro entrata in vigore. Mentre le autorità aeronautiche delle due Parti hanno facoltà di accordarsi per un preavviso inferiore a 21 giorni per la registrazione, in nessun caso esse possono esigere un preavviso superiore.

ARTICOLO 5

- 1) Ogni tariffa registrata alle condizioni previste al paragrafo 1 dell'Articolo 4 può essere espressamente approvata dalle Autorità aeronautiche dell'una o dell'altra Parte. Una tariffa sarà ritenuta come approvata dalle Autorità aeronautiche di una Parte se, entro trenta giorni dalla data di deposito, le Autorità aeronautiche di detta Parte non abbiano notificato per iscritto alle Autorità aeronautiche dell'altra Parte, ed all'impresa o alle imprese di trasporto aereo interessate, che esse erano contrarie alla tariffa proposta.
- 2) Ogni tariffa registrata ai sensi del paragrafo 2 dell'Articolo 4, e che è conforme ai requisiti del sistema di zone di cui all'Articolo 4, sarà automaticamente approvata. Se ^{le} Autorità aeronautiche dell'una o dell'altra Parte decidono che i requisiti previsti dal sistema di zone non sono soddisfatti, esse ne informeranno l'impresa o le imprese di trasporto richiedenti entro quattordici giorni a decorrere dalla data della registrazione.
- 3) Solo le imprese di trasporto aereo di terza e quarta franchigia hanno la possibilità di applicare tariffe guida. Le imprese di terza, quarta e quinta franchigia, che fanno servizio sulla medesima rotta di quella dell'impresa che applica la tariffa guida, saranno autorizzate a registrare tariffe pari, per livello e condizioni, alle tariffe approvate in base ai paragrafi 1 e 2 del presente Articolo; le tariffe in tal modo registrate saranno approvate. Esse non potranno entrare in vigore prima delle suddette corrispettive tariffe.
- 4) Nell'approvare una tariffa, le Autorità aeronautiche di una Parte possono annettere alla validità di detta ^{ap}provazione il termine che esse reputano opportuno. Detta tariffa rimane in vigore, a meno di essere ritirata dall'impresa o dalle imprese di trasporto aereo interessate, con il consenso delle Autorità aeronautiche interessate, fino al debito termine di scadenza o fino alla approvazione di una nuova tariffa. Le autorità aeronautiche hanno tuttavia la possibilità di accordarsi per prorogare il termine originariamente

stabilito. Ogni tariffa approvata senza che le Autorità aeronautiche dell'una o dell'altra Parte abbiano fissato un termine di scadenza alla sua validità, rimane in vigore se nessuna nuova tariffa è stata registrata e approvata, fino a che le Autorità aeronautiche dell'una o dell'altra Parte non abbiano notificato il ritiro della loro approvazione, di loro iniziativa o a richiesta dell'impresa o delle imprese interessate.

ARTICOLO 6

- 1) La Parte che disapprova una tariffa registrata ai sensi del paragrafo 1 dello Articolo 4 deve accettare di addivenire a delle consultazioni, qualora l'altra Parte non condivida la sua disapprovazione di detta tariffa e richieda tali consultazioni. Le consultazioni dovranno essere concluse entro un termine di trenta giorni a decorrere dalla data di richiesta, sebbene detto termine possa essere prorogato mediante accordo concluso tra le due Parti interessate. Un'analoga procedura può essere applicata nel caso di tariffe che non beneficiano di una approvazione automatica ai sensi del paragrafo 2 dell'Articolo 5.
- 2) Se, alla scadenza del termine previsto per le consultazioni, un accordo non è stato raggiunto, la questione è sottoposta ad arbitrato, a richiesta dell'una o dell'Altra Parte.
- 3) L'arbitrato è di regola effettuato da un Tribunale di tre arbitri. Entro un termine di quattordici giorni dalla ricezione della domanda di arbitrato, ciascuna delle Parti nomina un membro del Tribunale arbitrale ed i due membri così designati si accordano per designare il terzo. Il terzo membro del Tribunale arbitrale è cittadino di uno Stato terzo e ne assume la presidenza. Le decisioni arbitrali sono adottate a maggioranza di voti. In alternativa, se le due Parti ne convengono, il lodo può essere pronunciato da un arbitro unico designato ed accettato di comune accordo dalle due Parti in causa entro il medesimo termine.
- 4) In mancanza di designazione di un membro del Tribunale arbitrale ad opera di una delle Parti, o di accordo sulla scelta del terzo membro del Tribunale (o, anche in mancanza di accordo tra le due Parti sul l'arbitro unico)

nel termine di quattordici giorni di cui al paragrafo 3 del presente Articolo, il Presidente della Commissione Europea dell'Aviazione Civile completa il Tribunale arbitrale (o designa l'arbitro unico che deve essere cittadino di uno Stato terzo) entro un termine di sette giorni dalla richiesta dell'una o dell'altra Parte. Qualora il Presidente sia cittadino di uno Stato membro parte alla controversia, il Vice-Presidente della Commissione di grado più elevato di uno Stato membro che non è parte alla controversia lo sostituisce in tali funzioni.

5) Il lodo è pronunciato entro un termine di trenta giorni a decorrere dalla costituzione del Tribunale o della designazione dell'arbitro unico. Detto termine può tuttavia essere prorogato mediante accordo stipulato tra le due Parti interessate. Il lodo è definitivo e vincolante per le due Parti.

6) A meno che le Parti non abbiano diversamente convenuto, il Tribunale (o l'arbitro) stabilisce la procedura di arbitrato.

7) Salva disposizione contraria del lodo arbitrale, ciascuna delle Parti prende a proprio carico i costi sostenuti dal membro da essa o per suo conto designato, il residuo delle spese essendo sostenuto dalle Parti a parti uguali.

8) Mentre tutte le tariffe sono sottoposte ad arbitrato, come previsto ai paragrafi da 1 a 7 del presente Articolo, ogni arbitrato relativo alle tariffe registrate ai sensi del paragrafo 2 dell'Articolo 4 concerne unicamente l'applicazione del sistema di zone dettagliato nell'Annesso al presente Accordo per quanto riguarda dette tariffe, e non si estende ai parametri di detto sistema. Tali parametri sono: ambito di applicazione, numero delle zone di flessibilità, definizione delle zone e relative condizioni, opzione di non-applicazione, prezzi di riferimento, delimitazione delle zone e disposizioni concernenti una flessibilità supplementare.

ARTICOLO 7

Ciascuna parte vigila per assicurarsi che siano vendute ed applicate solo le tariffe approvate.

ARTICOLO 8

1) Senza pregiudizio delle disposizioni degli Articoli 1 e 6, ogni controversia tra due o più Parti relativa alla interpretazione o all'applicazione del presente Accordo e che non può essere definita per via di composizione amichevole è sotto-

posta ad arbitrato a richiesta di una tra di loro.

2) Se, nei sei mesi successivi alla data della richiesta di arbitrato, le Parti non pervengono ad un accordo per quanto riguarda la organizzazione dell'arbitrato, una qualunque tra di loro può sottoporre la controversia alla Corte Internazionale di Giustizia, presentando una richiesta in conformità con lo Statuto di Corte.

ARTICOLO 9

Il presente Accordo è aperto alla firma del rappresentante di ogni Stato membro della Commissione Europea dell'Aviazione Civile.

ARTICOLO 10

.) Il presente Accordo è sottoposto alla ratifica, alla approvazione o all'accettazione degli Stati firmatari.

2) Gli strumenti di ratifica e le notifiche di approvazione o di accettazione saranno registrate presso la Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

ARTICOLO 11

1) Il presente Accordo entra in vigore il trentesimo giorno dopo il deposito, da parte di cinque Stati firmatari, del loro strumento di ratifica o della loro notifica di approvazione o di accettazione.

2) In seguito, essa entrerà in vigore, per ogni Stato, il trentesimo giorno successivo al deposito del suo strumento di ratifica o della sua notifica di approvazione o di accettazione.

3) L'entrata in vigore del presente Accordo abroga l'Accordo del 1967 tra le Parti al presente Accordo, per quanto riguarda le procedure applicabili alla determinazione delle tariffe dei servizi aerei di linea inter-europei.

ARTICOLO 12

1) Successivamente alla sua ^{entrata} in vigore, il presente Accordo è aperto alla adesione di ogni Stato non firmatario, membro della Commissione Europea dell'Aviazione Civile.

2) L'adesione avviene mediante deposito di uno strumento di adesione presso l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale ed ha effetto il trentesimo giorno successivo alla data di detto deposito.

ARTICOLO 13

1) Ciascuna Parte può presentare emendamenti al presente Accordo mediante notifica scritta al Segretario della Commissione Europea dell'Aviazione Civile che provvederà immediatamente a comunicare l'emendamento proposto a tutte le altre Parti. Se il venticinque per cento almeno delle Parti, ivi compresa la Parte che propone l'emendamento) concorda di tenere una riunione delle Parti al fine di esaminare detto emendamento, la Commissione Europea dell'Aviazione civile convoca detta riunione, dandone comunicazione alle Parti con almeno tre mesi di anticipo.

2) Ogni proposta di emendamento approvata da una maggioranza delle Parti che partecipano alla riunione di cui al paragrafo 1 del presente Articolo, e che riscuota in seguito l'accordo di due terzi delle Parti, è sottoposta a tutte le Parti per ratifica, approvazione e accettazione.

3) L'emendamento entra in vigore, nei confronti delle Parti che lo hanno ratificato, approvato o accettato, trenta giorni dopo che due Parti abbiano depositato il proprio strumento di ratifica o la loro notifica di approvazione, presso l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

4) L'emendamento entra in vigore, nei confronti di ciascuna Parte che lo ratifica, lo approva o lo accetta successivamente, il trentesimo giorno successivo alla data del deposito del proprio strumento di ratifica o della sua notifica di approvazione o di accettazione.

ARTICOLO 14

1) Nonostante le disposizioni dell'Articolo 13, ogni emendamento del sistema di zone dettagliato all'Annesso al presente Accordo, che sia stato accettato dalle Autorità aeronautiche di due terzi delle Parti sarà sottoposto alle Autorità aeronautiche di tutte le Parti a i fini dell'accettazione.

2) L'emendamento entra in vigore, per le Parti le cui Autorità aeronautiche lo abbiano accettato, trenta giorni dopo che le Autorità aeronautiche di due Parti abbiano notificato la loro accettazione alla Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

3) In seguito, l'emendamento entra in vigore, per ogni Parte la cui Autorità aeronautica lo abbia accettato, trenta giorni dopo la ricezione della notifica fatta alla Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

ARTICOLO 15

Il presente Accordo può essere denunciato da ogni Parte mediante una notifica inviata alla Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale. Detta denuncia ha effetto un anno dopo la data di ricezione di detta notifica.

ARTICOLO 16

- 1) Non è ammessa alcuna riserva al presente Accordo, tranne che in conformità con le seguenti disposizioni.
- 2) Ciascuna Parte può dichiarare, al momento di firmare, di ratificare, di approvare o di accettare il presente Accordo, o di aderirvi, che essa non si reputa vincolata dal paragrafo 2 dell'Articolo 8. Le altre Parti non sono vincolate da detto paragrafo nei confronti di una Parte che abbia formulato detta riserva.
- 3) Ciascuna Parte che abbia formulato la riserva di cui al paragrafo 2 del presente Articolo, può in ogni tempo ritirarla mediante notifica effettuata presso l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

ARTICOLO 17

- 1) La Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale invia una copia autenticata dal presente Accordo a tutti gli Stati membri della Commissione Europea dell'Aviazione Civile.
- 2) Al momento della sua entrata in vigore, il presente Accordo è registrato presso le Nazioni Unite della Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.
- 3) La Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale notifica a tutti gli Stati Parti all'Accordo del 1967 o al presente Accordo:
 - a) ogni firma del presente Accordo;
 - b) il deposito di ogni strumento di ratifica, di ogni notifica di approvazione o di accettazione, o di ogni strumento di adesione, nonché la data del deposito, nei trenta giorni successivi a detto deposito;

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- c) la data alla quale il presente Accordo entra in vigore conformemente con l'Articolo 11 ;
- d) ogni notifica di denuncia del presente Accordo in conformità con l'Articolo 15, nonchè la data della notifica, entro trenta giorni dalla data di ricezione;
- e) ogni notifica di riserva effettuata in applicazione dell'Articolo 16 ed ogni ritiro di tale riserva;
- f) la data di entrata in vigore di ogni emendamento al presente Accordo, in conformità con l'Articolo 13.

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

FATTO a Parigi, il sedici giugno millenovecentottansette in un esemplare unico in francese, inglese e spagnolo, i tre testi facenti ugualmente fede.

ALLEGATO

SISTEMA DI ZONE

Ambito di applicazione

1. Il sistema è applicabile a tutte le rotte inter-europee tra gli Stati membri della Commissione Europea dell'Aviazione Civile Parti del presente Accordo. Tuttavia, le Parti hanno facoltà di concordare, a livello bilaterale, l'esclusione dall'ambito di applicazione del sistema di zone, di alcune determinate rotte.

Numero delle zone di flessibilità

2. Esistono due zone di flessibilità, una per le tariffe ridotte, e l'altra per le tariffe fortemente ridotte.

Definizione delle zone

3. le tariffe che possono essere qualificate per l'inclusione nella zona a tariffa ridotta, debbono rispondere a tutti i seguenti presupposti:

- a) viaggio andata/ritorno o circolare;
- b) soggiorno minimo corrispondente almeno alla "norma domenicale" o dei sei giorni;
- c) soggiorno massimo che non superi sei mesi.

4. le tariffe comprese nella zona a tariffa fortemente ridotta, debbono corrispondere ai requisiti enunciati al paragrafo 3 e ad una almeno delle seguenti condizioni:

- a) il biglietto deve essere rilasciato e pagato al momento della prenotazione, che deve comprendere l'intero viaggio; ogni annullamento o cambiamento di prenotazione deve essere effettuato prima della partenza per la prima parte del viaggio e ne deriva il pagamento di almeno il venti per cento del prezzo del biglietto.
- b) Il biglietto deve obbligatoriamente essere acquistato con almeno quattordici giorni di anticipo; deve essere rilasciato e pagato al momento della prenotazione, che comprende la durata dell'intero viaggio; ogni annullamento o cambiamento di prenotazione, deve essere effettuato prima della partenza per la prima parte del viaggio e ne deriva il pagamento di almeno il venti per cento del prezzo del biglietto;
- c) l'acquisto del biglietto è autorizzato unicamente alla vigilia della partenza per la prima parte del viaggio; le prenotazioni debbono essere effettuate separatamente per il viaggio di andata e per il viaggio di ritorno, e unicamente nel

paese di partenza, alla vigilia del tragitto aereo in questione;

d) tariffa riservata ai giovani fino a venticinque anni compiuti e/o alle persone di sessant'anni e più;

e) disponibilità limitata a periodi non di punta della giornata o della settimana e limitata anche in quanto capacità offerta. Dette limitazioni (di tempo e di capacità) sono soggette ad accordi tra le Parti in causa e, una volta concordate, debbono essere chiaramente indicate in tutte le tariffe pubblicate ed in ogni annuncio destinato al pubblico.

5. Rimane inteso che l'applicazione delle condizioni di cui ai paragrafi 3 e 4 non preclude ^{ad} un'impresa di trasporto aereo di applicare condizioni supplementari alla tariffa da essa richiesta per il trasporto passeggeri sulle sue linee.

Opzione di non-applicazione

6. Ogni Parte può dichiarare che una delle condizioni a), b), c) o d) del paragrafo 4 non è applicabile ai viaggi da città a città o da paese a paese "a destinazione ed in provenienza" o "in provenienza" dal suo territorio.

Ogni Parte può inoltre effettuare una analoga dichiarazione per quanto riguarda la condizione e) del paragrafo 4. Una dichiarazione relativa alla condizione e) del paragrafo 4 può concernere i due elementi della condizione o uno di essi solamente. Al momento della firma dell'Accordo, gli Stati membri dichiarano le opzioni di non-applicazione relative alla successiva stagione tariffaria. Ogni ulteriore dichiarazione dovrà essere effettuata almeno sei mesi prima dell'inizio di una stagione e può essere fatta su base stagionale o per tutto l'anno. La possibilità di effettuare tale dichiarazione non è valida per le tariffe che beneficiano di una maggiore flessibilità ai sensi del paragrafo 10.

Prezzi di riferimento

7. Inizialmente, il prezzo di riferimento è fissato al medesimo livello della normale tariffa andata-ritorno in classe economica vigente all'atto dell'entrata in vigore del sistema. Se esistono diverse tariffe per una stessa coppia di città, sarà utilizzato il parametro medio, salva diversa convenzione tra le Parti interessate. Se non esiste una tariffa economica normale, si utilizza il parametro inferiore che offre il massimo di flessibilità. I prezzi di riferimento sono espressi nella valuta del paese di origine del viaggio.

8. In seguito i prezzi di riferimento saranno ritoccati in modo da rispettare le variazioni percentuali della normale tariffa andata-ritorno in classe economica (o, se del caso, le alternative indicate nel paragrafo 7). Tuttavia le due Parti possono, di comune accordo, ritoccare i prezzi di riferimento secondo altre modalità.

Delimitazione delle zone

9. La zona a tariffa ridotta si estende dal novanta per cento al sessantacinque per cento del prezzo di riferimento; la zona a tariffa fortemente ridotta, dal sessantacinque per cento al quarantacinque per cento del prezzo di riferimento.

Flessibilità supplementare

10. Se una tariffa che è stata o che è approvata in base al regime di approvazione tariffaria bilaterale e che, per quanto concerne le condizioni dei paragrafi da 3 a 5, si qualifica per l'approvazione automatica nella zona a tariffa fortemente ridotta, si colloca sotto il parametro minimo di tale zona, sarà ammessa una flessibilità supplementare per quanto riguarda il livello di detta tariffa. Questa flessibilità supplementare va dal dieci per cento in meno del livello inizialmente approvato* per detta tariffa, fino al tetto della zona a tariffa fortemente ridotta, e rimane in vigore per tutto il periodo di validità della tariffa. Ogni modifica delle condizioni relative alla tariffa durante detto periodo di validità, comprese quelle in applicazione del paragrafo 5, deve essere conforme al regime di approvazione bilaterale.

* Diversamente dalle tariffe che beneficiano dell'approvazione automatica.

Emendamenti al sistema.

11. Il sistema sarà stabilito per un periodo di prova di tre anni a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'Accordo. Due anni dopo tale data, sarà dato il via ad un esame dei progressi sotto gli auspici della Commissione europea dell'Aviazione Civile. Congiuntamente a tale valutazione, ogni Stato membro della Commissione Europea dell'Aviazione Civile potrà avanzare proposte di emendamento. Ogni emendamento sarà soggetto alle procedure stabilite dall'Art. 14 dell'Accordo. Le Parti delibereranno sul rinnovo del sistema prima dello scadere del terzo anno.

DICHIARAZIONE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI DELLE COMUNITA EUROPEE

alla firma dell'Accordo Internazionale sulla procedura applicabile alla determinazione delle tariffe dei servizi aerei regolari inter-europei, in data 16 giugno 1987

Nel firmare il presente Accordo, gli Stati membri delle Comunità Europee dichiarano che le disposizioni dell'Accordo non possono prevalere sul diritto comunitario per quanto riguarda le loro reciproche relazioni.