

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 sulla ripartizione della capacità sui servizi aerei regolari intraeuropei, con allegato, adottato a Parigi il 16 giugno 1987

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente Accordo è stato negoziato e concluso nell'ambito della Commissione europea dell'aviazione civile (CEAC), istituita nel 1955, con sede a Parigi, di cui fanno parte ventidue Stati.

Va premesso che la regolamentazione del trasporto aereo, cioè dei servizi commerciali, è stata dal dopoguerra ad oggi definita tramite accordi aerei a livello bilaterale.

Tali convenzioni stabiliscono la cornice giuridica di esercizio dei voli e si incentrano essenzialmente sulla definizione delle rotte e della capacità operativa.

Per capacità operativa si intende la relazione tra frequenze e tipi di aerei, cioè il prodotto, nell'ambito di una unità di tempo determinata, del numero dei posti dell'aeromobile per il numero dei voli.

Tale offerta al pubblico da parte delle compagnie aeree è stata fissata generalmente in modo paritetico ed eguale tra le Parti contraenti (50 per cento), indipendentemente dal numero dei vettori di ciascuna Parte (uno o più), o indicando esplicitamente il 50 per cento quale criterio applicativo non derogabile per i vettori, ovvero determinando *a priori* ed in perfetta reciprocità il numero delle frequenze settimanali ed i tipi di aereo.

Peraltro la fissazione rigida della capacità si è risolta nel corso degli anni recenti in un ostacolo allo sviluppo del trasporto, in una remora alla espansione commerciale delle compagnie ed in un pregiudizio per le esigenze dell'utenza.

Pertanto la CEAC ha studiato soluzioni innovative elaborando un Accordo multilaterale, che si discosta dalle intese bilaterali tradizionali, prevedendo la facoltà di una

diversità di offerta nelle coppie di relazioni e, quindi, una certa flessibilità.

La misura di tale elasticità è stata concordata in una zona tra il 55 e il 45 per cento, indipendentemente dal numero dei vettori di ciascuna Parte (uno o più).

In sostanza le compagnie di due Paesi che aderiscono all'Accordo non sono tenute all'obbligo di una perfetta identità quantitativa di capacità, ma la compagnia o le compagnie di una Parte può o possono liberamente offrire una percentuale del 55 per cento calcolata sul totale programmato dalle imprese di entrambe le Parti.

Questo totale è normalmente frutto di semplice addizione delle pianificazioni delle compagnie.

Tuttavia si possono verificare - e sono previste - due situazioni peculiari. In un caso la compagnia o le compagnie di una Parte può o possono ridurre la propria offerta rispetto alla stagione precedente allo scopo di abbassare il totale; in tal caso viene presa a base di calcolo l'offerta della stagione precedente corrispondente.

In un'altra fattispecie può verificarsi un eccesso di offerta, che viene trattato ricorrendo alle procedure degli accordi bilaterali che, in genere, prevedono come criterio quello della proporzione alle esigenze ragionevolmente prevedibili dell'utenza.

Infine va notato che il concetto di capacità offerta - regolamentato dall'Accordo in argomento relativamente alla ripartizione - va distinto dal concetto di capacità trasportata, che è costituito dalla percentuale dei posti occupati rispetto a quelli offerti ed esula dalla trattazione del presente Accordo, come pure dalle intese bilaterali, riguardando solo il risultato dell'attività commerciale dei vettori.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sulla ripartizione della capacità sui servizi aerei regolari intraeuropei, 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
relatif au partage
de la capacité sur les
services aériens réguliers
intra-européens**

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES,

CONSIDERANT que, pour développer plus largement une concurrence contrôlée, il est souhaitable d'assouplir davantage le partage de la capacité; et

CONSIDERANT l'intérêt d'appliquer des principes et des procédures uniformes au partage de la capacité offerte en services aériens réguliers intra-européens,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1

1) Le présent Accord établit les modalités à arrêter entre les Parties en vue du partage de la capacité suivant la définition du système spécifié dans l'Annexe 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 davantage 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*;

* Aux fins de l'application des dispositions sur le partage de la capacité dans le présent Accord, le Danemark, la Norvège et la Suède seront considérés comme constituant un territoire unique.

b) le terme "capacité" désigne le nombre de sièges offerts en services aériens réguliers au cours d'une saison donnée;

c) l'expression "part de capacité" désigne la part de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien d'une Partie au présent Accord, exprimée en pourcentage de la capacité totale mise en œuvre dans une relation intra-européenne bilatérale avec une autre Partie;

d) le terme "zone de souplesse" désigne une plage de capacité à l'intérieur des limites telles que spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

ARTICLE 3

Les consultations entre entreprises de transport aérien sur le partage de la capacité peuvent être autorisées mais ne seront pas imposées par les Parties au présent Accord.

ARTICLE 4

1) Pour chaque paire de pays, toutes les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties concernées, qui sont autorisées à exploiter des services aériens réguliers entre les territoires de ces dernières, soumettent en même temps que leurs horaires de vol, aux autorités aéronautiques des deux Parties, leurs propositions de capacité à mettre en œuvre au cours de la saison suivante. Ces propositions sont soumises soixante jours avant le début de ladite saison.

2) Sans préjudice des dispositions bilatérales ou multilatérales qui régissent la détermination de la capacité, les deux autorités aéronautiques font, quarante-cinq jours avant le commencement de la saison, la somme de la capacité totale proposée, chiffre qui sera considéré comme la capacité totale à partir de laquelle la zone de souplesse sera calculée, et approuvent les propositions de capacité qui répondent au système tel que défini en Annexe au présent Accord.

3) Dans les cas où l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une des Parties procèdent à une baisse unilatérale des capacités, et où une Partie restreint unilatéralement la capacité totale qui doit être offerte, les propositions de capacité de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie seront approuvées dans la limite supérieure de la zone de souplesse appliquée à la capacité totale de la saison antérieure correspondante.

4) Toute part de capacité qui dépasse la limite supérieure de la zone de souplesse est traitée suivant les arrangements bilatéraux ou le régime d'approbation en vigueur entre les deux Parties. Dans les cas où la part de capacité que proposent l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'une des Parties dépasse la limite supérieure de la zone de souplesse, cette Partie doit être avisée, quarante-cinq jours avant le commencement de la saison, du nombre maximal de sièges que l'autre Partie est disposée à approuver, et l'entreprise ou les entreprises sont informées en conséquence.

5) Dans toute situation où la part de capacité que proposent l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie dépasse la limite supérieure de la zone de souplesse et où l'approbation a été limitée comme le prévoit le paragraphe 4 du présent Article, il appartient aux autorités aéronautiques de la ou des entreprises postulantes de répartir la capacité entre leurs entreprises désignées. Cette répartition sera notifiée aux autorités aéronautiques de l'autre Partie.

ARTICLE 5

Les dispositions du système spécifié dans l'Annexe au présent Accord ne sauraient être utilisées pour effectuer des restrictions aux arrangements actuels de capacité.

ARTICLE 6

Les dispositions du système spécifié dans l'Annexe au présent Accord ne sauraient être utilisées pour infléchir les possibilités de mise à niveau en matière de capacité, en ce sens, qu'une fois intervenue l'approbation automatique des capacités conformément au

système, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de la Partie dont l'offre de capacité est inférieure peuvent décider de se porter, totalement ou partiellement, au niveau de la capacité offerte par l'entreprise ou les entreprises de l'autre Partie. Toutefois, l'entreprise ou les entreprises de cette dernière ne bénéficieront pas de l'approbation automatique pour des augmentations supplémentaires au cours de la même période.

ARTICLE 7

Tout différend relatif à l'application des dispositions du présent Accord est résolu par recours aux procédures bilatérales de règlement des différends qui sont en vigueur entre les deux Parties en cause.

ARTICLE 8

1) Tout différend entre deux ou plusieurs Parties relatif à l'interprétation du présent Accord et qui ne peut 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.

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 admis 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 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**

1. Le système est établi pour une période expérimentale de trois ans à partir de la date d'entrée en vigueur de l'Accord.

2. Le système comprend deux étapes, dont la première (Etape 1) commence à la date d'entrée en vigueur de l'Accord et la deuxième (Etape 2) deux ans après cette date.

3. Au cours de l'Etape 1 et sous réserve des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées ont toute liberté pour déployer, dans les limites d'une zone de souplesse de quarante-cinq pour cent à cinquante-cinq pour cent et sans possibilité d'intervention réglementaire, la capacité qui leur paraît répondre aux besoins du marché.

4. Un bilan de l'avancement du système sera entamé, sous les auspices de la Commission Européenne de l'Aviation Civile, dix-huit mois après son entrée en vigueur. A l'occasion de ce bilan, des propositions portant sur les procédures, critères et champ d'application de la deuxième étape pourront être soumises par tout Etat membre de la Commission Européenne de l'Aviation Civile, dans le but d'accroître la souplesse par rapport à la première

étape. Les modifications de système résultant de ce bilan seront soumises à la procédure prévue à l'Article 14 de l'Accord.

5. Dans l'éventualité où le bilan prévu au paragraphe 4 n'aboutirait pas à l'entrée en vigueur d'arrangements plus souples que ceux applicables au cours de l'Etape 1, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de toute Partie ayant atteint à la fin des deux années de l'Etape 1 la part maximale de cinquante-cinq pour cent de capacité, auront droit pour l'Etape 2 à une augmentation automatique de leur part de capacité valant un point de pourcentage calculé sur ce plafond.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, la zone de souplesse de quarante-cinq pour cent à cinquante-cinq pour cent reste applicable pendant la période expérimentale de trois ans.

**DECLARATION
PAR LES ETATS MEMBRES
DES COMMUNAUTES
EUROPEENNES**

**à la signature de
l'Accord International
relatif au partage de la capacité
sur les 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 INTERNAZIONALErelativo alla ripartizione della capacità sui servizi aerei di linea intra-europei

I GOVERNI SOTTOSCRITTI

IN CONSIDERAZIONE dell'opportunità di una maggiore flessibilità nella ripartizione della capacità al fine di sviluppare in maniera più ampia una concorrenza controllata;

IN CONSIDERAZIONE dell'interesse di applicare principi e procedure uniformi nella ripartizione della capacità sui servizi aerei di linea intra-europei,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE

ARTICOLO 1

- 1) Il presente Accordo determina le modalità da stabilirsi tra le Parti al fine della ripartizione della capacità in base alla definizione del sistema specificato nell'Annesso al presente Accordo.
- 2) Le Parti si impegnano a non contrattare 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 l'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 esclusivamente i territori in Europa degli Stati membri della Commissione Europea dell'Aviazione Civile*

* Ai fini dell'applicazione delle disposizioni sulla ripartizione della capacità nel presente Accordo, il Danimarca, la Norvegia e la Svezia saranno considerate come costituenti un territorio unico.

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- b) il termine "capacità" indica il numero di posti forniti nei servizi aerei di linea durante una data stagione;
- c) il termine "quota di capacità" indica la quota dell'impresa o delle imprese di trasporto aereo di una Parte nel presente Accordo, espressa in percentuale della capacità totale, posta in funzione nell'ambito di un rapporto inter-europeo bilaterale con un'altra Parte;
- d) il termine "zona di flessibilità" indica una gamma di capacità nell'ambito dei limiti specificati nell'Annesso al presente Accordo.

ARTICOLO 3

Le consultazioni tra le imprese di trasporto aereo sulla ripartizione della capacità possono essere autorizzate, ma non saranno considerate come requisito obbligatorio dalle Parti al presente Accordo.

ARTICOLO 4

- 1) Per ogni coppia di paesi, tutte le imprese di trasporto aeree designate delle due Parti interessate, autorizzate a porre in esercizio servizi di linea tra i territori di queste ultime, sottopongono alle Autorità aeronautiche delle due Parti, contestualmente ai loro orari di volo, le loro offerte di capacità da porre in servizio nel corso della stagione successiva. Dette offerte saranno sottoposte sessanta giorni prima dell'inizio di detta stagione.
- 2) Senza pregiudizio delle disposizioni bilaterali o multilaterali che regolano la determinazione della capacità, le due autorità aeronautiche procederanno, quaranta-cinque giorni prima dell'inizio della stagione, al totale della capacità globale proposta, la cifra raggiunta essendo considerata come la capacità totale in base alla quale sarà effettuata la valutazione della zona di flessibilità, e approvano le proposte di capacità che corrispondono al sistema così come definito nell'Annesso al presente Accordo.
- 3) In tutti i casi in cui l'impresa o le imprese di trasporto aereo di una delle Parti procedano ad una riduzione unilaterale delle capacità, e qualora una Parte riduca unilateralmente la capacità totale che deve essere fornita, le offerte di capacità dell'impresa o delle imprese dell'altra Parte saranno

approvate fino al limite massimo della zona di flessibilità applicata alla capacità totale della stagione precedente corrispondente.

4) Ogni quota di capacità che superi il limite massimo della zona di flessibilità è sottoposta alle intese bilaterali o al regime di approvazione in vigore tra le due Parti. In tutti i casi in cui la quota di capacità offerta dall'impresa o dalle imprese di trasporto aereo di una delle Parti supera il limite massimo della zona di flessibilità, detta Parte deve essere informata quarantacinque giorni prima dell'inizio della stagione, del numero massimo di posti che l'altra Parte è disposta ad approvare, e l'impresa o le imprese saranno informate in merito.

5) In ogni situazione in cui la quota di capacità offerta dall'impresa o dalle imprese di trasporto aereo di una Parte supera il limite massimo della zona di flessibilità e nella quale l'approvazione è stata limitata, ai sensi del paragrafo 4 del presente Articolo, spetta alle Autorità aeronautiche della o delle imprese richiedenti, di ripartire la capacità tra le loro imprese designate. Tale ripartizione sarà notificata alle Autorità aeronautiche dell'altra Parte.

ARTICOLO 5

Le disposizioni del sistema dettagliato nell'Annesso al presente Accordo non possono essere utilizzate per apportare limitazioni alle attuali intese concernenti la capacità.

ARTICOLO 6

Le disposizioni del sistema specificato nell'Annesso al presente Accordo non potranno essere utilizzate in maniera da pregiudicare le possibilità di livellamento in materia di capacità, nel senso che, una volta raggiunta l'approvazione automatica delle capacità in conformità con il sistema, l'impresa o le imprese di trasporto aereo della Parte la cui offerta di capacità è inferiore possono decidere di incrementare, totalmente o parzialmente, tale capacità, al fine di raggiungere il livello di capacità offerto dall'impresa o dalle imprese dell'altra Parte. Tuttavia, l'impresa o le imprese di quest'ultima non beneficieranno dell'approvazione automatica per incrementi supplementari durante lo stesso periodo.

ARTICOLO 7

Ogni controversia relativa all'applicazione delle disposizioni del presente Accordo sarà composta mediante ricorso alle procedure bilaterali di composizione delle controversie che sono in vigore tra le due Parti in causa.

ARTICOLO 8

1) Ogni controversia tra due o più Parti relativa alla interpretazione del presente Accordo e che non può essere composta per via di negoziato sarà sottoposta ad arbitrato a richiesta di una di dette Parti.

2) Se, nei sei mesi successivi alla data della domanda di arbitrato, le Parti non pervengono ad accordarsi sulla organizzazione dell'arbitrato, una qualunque di tali Parti può sottoporre la controversia alla Corte Internazionale di Giustizia, presentando un ricorso in conformità con lo statuto della Corte.

ARTICOLO 9

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

ARTICOLO 10

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

2. Gli strumenti di ratifica e le notifiche di approvazione o di accettazione saranno depositati presso l'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) Successivamente, esso entra in vigore per ogni Stato il trentesimo giorno dopo il deposito del suo strumento di ratifica o della sua notifica di approvazione od accettazione.

ARTICOLO 12

- 1) A seguito della 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) Ogni Parte può proporre l'emendamento del presente Accordo mediante notifica scritta al Segretario della Commissione Europea dell'Aviazione Civile, che provvede immediatamente a comunicare l'emendamento proposto a tutte le altre Parti. Se il venticinque almeno delle Parti (compresa la Parte che propone l'emendamento) decide di comune accordo di tenere una riunione delle Parti al fine di esaminare detto emendamento, la Commissione Europea dell'Aviazione Civile convoca detta riunione, notificandone le 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 ottiene poi l'accordo di due terzi delle Parti, è sottoposta a tutte le Parti per ratifica, approvazione o 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 loro strumento di ratifica o la loro notifica di approvazione o di accettazione 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 dopo la data di deposito del suo 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 specificato nell'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 ai fini dell'accettazione.
- 2) L'emendamento entra in vigore, per le Parti le cui Autorità aeronautiche lo abbiano accettato, trenta giorni dopo la notifica di accettazione alla Organizzazione dell'Aviazione Civile ad opera delle Autorità aeronautiche di due Parti.
- 3) Successivamente, l'emendamento entra in vigore, per ogni Parte, l'Autorità aeronautica della quale lo abbia accettato, trenta giorni dopo la ricezione della notifica effettuata 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) Ogni Parte può dichiarare, al momento di firmare, ratificare, approvare o accettare il presente Accordo o aderirvi, che essa non si ritiene vincolata dal paragrafo 2 dell'Articolo 8. Le altre Parti non sono vincolate da detto paragrafo nei confronti di un Parte che abbia formulato tale riserva.
- 3) Ogni Parte che abbia formulato la riserva di cui al paragrafo 2 del presente Articolo, può ritirarla in ogni tempo mediante notifica alla Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

ARTICOLO 17

- 1) L'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale invia una copia certificata del presente Accordo a tutti gli Stati membri della Commissione Europea dell'Aviazione Civile.
- 2) Sin dalla sua entrata in vigore, il presente Accordo è registrato presso le Nazioni Unite a cura dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.
- 3) L'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale notifica a tutte le Stati Parti 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 tale deposito.
 - c) la data alla quale il presente Accordo entra in vigore, in conformità con l'art. 11;
 - d) ogni notifica di denuncia del presente Accordo, in conformità con l'Art. 15, nonché la data di detta notifica, nei trenta giorni successivi alla sua ricezione;
 - e) ogni notifica di riserva effettuata in applicazione dell'Articolo 16, nonché il 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 dell'anno millenovecentottansette in un esemplare unico in francese, inglese e spagnolo, i tre testi facenti ugualmente fede.

ALLEGATO

PIANO DELLE ZONE

1. Il Piano sarà stabilito per un periodo di prova di tre anni dalla data in cui l'Accordo entra in vigore.
2. Il Piano comprenderà due fasi: la prima delle quali (Fase 1) comincerà alla data in cui l'Accordo entra in vigore, la seconda (Fase 2) comincerà 2 anni dopo tale data.
3. Durante la Fase 1 e ai sensi dell'Articolo 4 dell'Accordo, le linee aeree designate saranno libere di offrire - entro una zona di flessibilità dal 45% al 55%, e senza possibilità di intervento regolatorio - la capacità che esse ritengono sia necessaria per far fronte alle richieste di mercato.
4. Sarà dato il via ad un esame dei progressi raggiunti dal Piano sotto gli auspici della Conferenza europea sull'Aviazione Civile diciotto mesi dopo che esso sia entrato in vigore.
Congiuntamente a tale esame, ogni Stato membro della Conferenza Europea sulla Aviazione Civile avrà la possibilità di avanzare proposte circa le modalità, i criteri e la portata della Fase 2, allo scopo di ottenere una flessibilità maggiore di quanto sia stata raggiunta nella Fase 1.
Gli emendamenti al Piano - risultanti da detto esame - saranno soggetti alle procedure stabilite dall'Articolo 14 dell'Accordo.

5. Nell'eventualità che l'esame di cui al paragrafo 4 non porti all'adozione di soluzioni più flessibili di quelle vigenti durante la Fase 1, la linea aerea o le linee aeree di ciascuna delle Parti che, alla fine del periodo di due anni della Fase 1, abbia raggiunto la quota di massima capacità del 55%, avrà diritto durante la Fase 2 ad un aumento automatico dell'1% nella quota di capacità, calcolata sulla base di questo massimale.

6. Fatto salvo il paragrafo 4, la zona di flessibilità dal 45% al 55% continuerà ad essere applicabile l'intero periodo di tre anni.

DICHIARAZIONE
DEGLI STATI MEMBRI
DELLE COMUNITA' EUROPEE

alla firma dell'Accordo Internazionale relativo alla ripartizione della capacità sui servizi aerei di linea intra-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.