



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 6.5.2022
COM(2022) 193 final

ANNEX

ALLEGATO

della

Proposta di decisione del Consiglio

**relativa alla conclusione, a nome dell'Unione, dell'accordo globale sul trasporto aereo
tra gli Stati membri dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est asiatico e l'Unione
europea e i suoi Stati membri**

ALLEGATO

Accordo globale sul trasporto aereo

tra

gli Stati membri dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est asiatico, e

l'Unione europea e i suoi Stati membri

I governi di:

**SULTANATO DEL BRUNEI DARUSSALAM,
REGNO DI CAMBOGIA,
REPUBBLICA DI INDONESIA,
REPUBBLICA DEMOCRATICA POPOLARE DEL LAOS,
MALAYSIA,
REPUBBLICA DELL'UNIONE DI MYANMAR,
REPUBBLICA DELLE FILIPPINE,
REPUBBLICA DI SINGAPORE,
REGNO DI THAILANDIA, e
REPUBBLICA SOCIALISTA DEL VIETNAM,**

in quanto Stati membri dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est asiatico ("ASEAN") (di seguito denominati collettivamente "Stati membri dell'ASEAN" e singolarmente "Stato membro dell'ASEAN")

da una parte,

e

**IL REGNO DEL BELGIO,
LA REPUBBLICA DI BULGARIA,
LA REPUBBLICA CECA,
IL REGNO DI DANIMARCA,
LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,
LA REPUBBLICA DI ESTONIA,
L'IRLANDA,
LA REPUBBLICA ELLENICA,
IL REGNO DI SPAGNA,
LA REPUBBLICA FRANCESE,
LA REPUBBLICA DI CROAZIA,
LA REPUBBLICA ITALIANA,
LA REPUBBLICA DI CIPRO,
LA REPUBBLICA DI LETTONIA,
LA REPUBBLICA DI LITUANIA,
IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,**

**L'UNGHERIA,
LA REPUBBLICA DI MALTA,
IL REGNO DEI PAESI BASSI,
LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,
LA REPUBBLICA DI POLONIA,
LA REPUBBLICA PORTOGHESE,
LA ROMANIA,
LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,
LA REPUBBLICA SLOVACCA,
LA REPUBBLICA DI FINLANDIA, e
IL REGNO DI SVEZIA,**

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

dall'altra,

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

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

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

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

PRESO ATTO che gli Stati membri dell'ASEAN e gli Stati membri dell'UE sono parti della convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;

DETERMINATI a massimizzare i potenziali benefici della cooperazione regolamentare;

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

DESIDERANDO promuovere condizioni di parità per i vettori aerei, riconoscendo i potenziali vantaggi di una concorrenza leale e che talune sovvenzioni possono incidere negativamente sulla concorrenza e compromettere gli obiettivi fondamentali del presente accordo;

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

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

AFFERMANDO la necessità di intervenire con urgenza per affrontare i cambiamenti climatici e per proseguire la cooperazione al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore dell'aviazione, in linea con gli accordi multilaterali in materia, compresi gli strumenti dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (di seguito: "ICAO");

AFFERMANDO l'importanza di tutelare gli interessi dei consumatori, anche attraverso le tutele sancite dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, e di raggiungere un livello elevato di protezione dei consumatori e riconoscendo la necessità di una reciproca cooperazione in materia;

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

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

DESIDERANDO concludere un accordo sul trasporto aereo che integri la convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

ARTICOLO 1
AMBITO DI APPLICAZIONE

1. Il presente accordo disciplina la prestazione di servizi di trasporto aereo da parte dei vettori aerei dell'Unione dal, all'interno del o verso il territorio degli Stati membri dell'ASEAN e da parte dei vettori aerei degli Stati membri dell'ASEAN dal, all'interno del o verso il territorio dell'Unione, nonché la prestazione di determinati servizi connessi a tali servizi di trasporto aereo, in conformità al presente accordo.

2. Si precisa che il presente accordo non può in alcun caso essere interpretato quale strumento che disciplina la prestazione di servizi di trasporto aereo da parte di vettori aerei di uno Stato membro dell'ASEAN a partire dal, all'interno del o verso il territorio di un altro Stato membro dell'ASEAN, o la prestazione di determinati servizi connessi a tali servizi di trasporto aereo.

ARTICOLO 2
Definizioni

1. Ai fini del presente accordo si intende per:
- a) "convenzione di Chicago": la convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, che comprende qualsiasi allegato adottato a norma dell'articolo 90 di tale convenzione, nonché qualsiasi emendamento agli allegati o alla convenzione ai sensi degli articoli 90 e 94, nella misura in cui tali allegati e emendamenti siano entrati in vigore per le parti;
 - b) "convenzione di Montreal": la convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999;
 - c) "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 in locazione, che include i servizi di linea e non di linea;
 - d) "determinazione della nazionalità": la constatazione che un vettore aereo che si propone di operare servizi aerei nell'ambito del presente accordo soddisfa i requisiti di cui all'articolo 4 riguardanti la proprietà, il controllo effettivo e il centro di attività principale;

- e) "autorità competenti": gli organismi governativi o gli enti pubblici incaricati dello svolgimento delle funzioni normative e amministrative che competono alle parti in virtù del presente accordo;
- f) "autorità garante della concorrenza": l'autorità o le autorità competenti responsabili dell'applicazione del diritto della concorrenza di una parte, compresa, nel caso dell'Unione, la Commissione europea;
- g) "diritto della concorrenza": il diritto che disciplina, nell'ambito della giurisdizione di una parte, i seguenti comportamenti, qualora possano incidere sui servizi di trasporto aereo da, verso o all'interno di tale parte:
 - i) accordi tra vettori aerei, decisioni prese da associazioni di vettori aerei e pratiche concordate aventi l'obiettivo o il risultato di impedire, limitare o falsare la concorrenza;
 - ii) abusi di posizione dominante da parte di uno o più vettori aerei; oppure
 - iii) concentrazioni tra vettori aerei che riducano in misura significativa la concorrenza, in particolare per effetto della costituzione o del rafforzamento di una posizione dominante;
- h) "sistema telematico di prenotazione" (di seguito "CRS"): un sistema telematico contenente informazioni (riguardanti tra l'altro orari, disponibilità e tariffe) relative a più vettori aerei, con o senza la possibilità di effettuare prenotazioni o emettere biglietti, nella misura in cui tali servizi sono messi totalmente o parzialmente a disposizione degli abbonati, e comprendente i "sistemi di distribuzione globale", nella misura in cui questi ultimi contengono prodotti di trasporto aereo;
 - i) "discriminazione": differenziazione di qualsiasi tipo senza giustificazione oggettiva;
 - j) "controllo effettivo": un complesso di diritti, rapporti contrattuali, o ogni altro mezzo che separatamente o congiuntamente e tenendo presenti le circostanze di fatto o di diritto del singolo caso conferiscono la possibilità di esercitare direttamente o indirettamente un'influenza determinante su un'impresa, per mezzo, in particolare:
 - i) del diritto di utilizzare in tutto o in parte il patrimonio di un'impresa;

- ii) dei diritti o dei contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni o sulle deliberazioni degli organi di un'impresa oppure conferiscono un'influenza determinante sulla gestione delle attività dell'impresa;

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

- l) "costo totale": il costo dei servizi prestati, che può comprendere gli opportuni importi relativi ai costi del capitale e al deprezzamento degli attivi, nonché i costi di manutenzione, esercizio, gestione e amministrazione;

- m) "trasporto aereo internazionale": il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;

- n) "operazioni rilevanti": la fornitura di beni e servizi di dimensioni tali da incidere sulle eque e pari opportunità di concorrenza dei vettori aerei delle parti;

- o) "servizio non di linea": un servizio di trasporto aereo che non è un servizio di linea;

- p) "parte": l'Unione e gli Stati membri dell'UE, da una parte, o uno Stato membro dell'ASEAN, dall'altra;

- q) "parti":
 - i) l'Unione e gli Stati membri dell'UE; e
 - ii) gli Stati membri dell'ASEAN;

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

- s) "servizi di linea": una serie di voli che presenta tutte le seguenti caratteristiche:

- i) attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;
- ii) è effettuata da aeromobili per il trasporto di passeggeri, bagagli, posta e/o merci contro remunerazione o in locazione, in modo che ciascun volo sia aperto all'uso da parte del pubblico;
- iii) è effettuata in modo da assicurare il collegamento fra i medesimi due o più punti in uno dei seguenti modi:
 - A) in base a un orario pubblicato, oppure
 - B) con regolarità o frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente;
- t) "autoassistenza a terra": situazione nella quale un vettore aereo fornisce direttamente a sé stesso una o più categorie di servizi di assistenza a terra e non stipula alcun contratto con terzi, di nessun tipo, avente per oggetto la prestazione di siffatti servizi. Ai fini della presente definizione i vettori aerei non sono considerati terzi fra loro nei casi in cui:
 - i) uno detiene una partecipazione di maggioranza nell'altro, oppure
 - ii) un unico soggetto detiene la maggioranza in ciascuno degli altri;
- u) "grave turbamento dell'economia di una parte": una crisi eccezionale, temporanea e significativa che colpisce l'intera economia di uno Stato membro dell'ASEAN o di uno Stato membro dell'UE e non soltanto una regione o un settore economico specifici;
- v) "impresa di proprietà dello Stato": qualsiasi impresa coinvolta in un'attività commerciale nei casi in cui:
 - i) una parte detiene più del 50 % del capitale sottoscritto dell'impresa o dei voti connessi alle azioni emesse dall'impresa; oppure

- ii) una parte esercita o ha la possibilità di esercitare un'influenza determinante, direttamente o indirettamente, in virtù della sua partecipazione finanziaria o di norme o pratiche relative al suo funzionamento, o di qualsiasi altro mezzo pertinente per stabilire tale influenza determinante sull'impresa. Si presume che una parte eserciti un'influenza determinante quando tale parte può designare direttamente o indirettamente più della metà dei membri dell'organo di amministrazione, direzione o vigilanza dell'impresa;

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

- x) "sovvenzione": qualsiasi contributo finanziario concesso dalla pubblica amministrazione o da qualsiasi altro organismo pubblico a qualsiasi livello, compresi:
 - i) il trasferimento diretto di fondi, per esempio sotto forma di aiuti non rimborsabili, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi o assunzione di passività quali garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, partecipazione societaria, protezione contro il fallimento o assicurazione;

 - ii) la rinuncia a entrate altrimenti dovute o la loro mancata riscossione;

 - iii) la fornitura di beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero l'acquisto di beni o servizi; oppure

 - iv) i versamenti a un meccanismo di finanziamento oppure l'incarico o l'ordine a un ente privato di svolgere una o più delle funzioni di cui al paragrafo 1, lettera x), punti i), ii) e iii) del presente articolo, che di norma spettano alla pubblica amministrazione o ad altro organismo pubblico, senza che la prassi seguita differisca in sostanza dalle prassi abituali delle pubbliche amministrazioni,

limitati a un soggetto, o a un settore, o a un gruppo di soggetti o settori, nella giurisdizione dell'autorità che concede l'aiuto e che conferiscono un vantaggio ai vettori aerei. Non si ritiene che un intervento finanziario da parte di una pubblica amministrazione o di un altro organismo pubblico conferisca alcun vantaggio nel caso in cui un operatore privato in un'economia di mercato che agisca unicamente in base a considerazioni di redditività, nella stessa situazione dell'organismo pubblico in questione, effettuerebbe lo stesso intervento finanziario;

- y) "tariffa": qualsiasi importo, diritto od onere per il trasporto di passeggeri, bagagli e/o merci (esclusa la posta) per via aerea (compresa ogni altra modalità di trasporto connessa) applicato dai vettori aerei, compresi i loro agenti, nonché le condizioni che disciplinano la disponibilità di tale importo, diritto od onere;
- z) "territorio": per gli Stati membri dell'ASEAN, il territorio terrestre, le acque interne, le acque arcipelagiche, le acque territoriali, il fondo marino e il relativo sottosuolo e lo spazio aereo sovrastante; e per l'Unione, il territorio terrestre, le acque interne e le acque territoriali cui si applicano i trattati dell'UE, alle condizioni ivi stabilite, nonché il fondo marino e il relativo sottosuolo e lo spazio aereo sovrastante; e
- aa) "onere d'uso": un onere imposto ai vettori aerei per la fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, di navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione, compresi i servizi e le infrastrutture correlati, o un onere relativo all'inquinamento acustico, compresi gli oneri per affrontare i problemi connessi alla qualità dell'aria a livello locale negli aeroporti o nelle zone circostanti. Si precisa che questa definizione non comprende i sistemi per far fronte alle emissioni provenienti dall'aviazione internazionale che incidono sul clima.

ARTICOLO 3

Concessione di diritti

Programmazione delle rotte

1. Uno Stato membro dell'ASEAN consente ai vettori aerei dell'Unione di operare sulle seguenti rotte:

qualsiasi punto nell'Unione - qualsiasi punto intermedio - qualsiasi punto nello Stato membro dell'ASEAN in questione - qualsiasi punto situato oltre.

Ai fini delle rotte di cui sopra, i punti intermedi e i punti situati oltre comprendono uno o più punti in qualsiasi altro Stato membro dell'ASEAN.

2. L'Unione e i suoi Stati membri consentono ai vettori aerei di uno Stato membro dell'ASEAN di operare sulle seguenti rotte:

qualsiasi punto nello Stato membro dell'ASEAN in questione - qualsiasi punto intermedio - qualsiasi punto nell'Unione - qualsiasi punto situato oltre.

Ai fini delle rotte di cui sopra, i punti intermedi e i punti nell'Unione comprendono uno o più punti in qualsiasi Stato membro dell'UE.

Diritti di traffico

3. Le parti si concedono reciprocamente i seguenti diritti per l'esercizio del trasporto aereo internazionale da parte dei rispettivi vettori aerei:

- a) il diritto di sorvolare il territorio della parte concedente senza atterrare;
- b) il diritto di effettuare scali per scopi non commerciali nel territorio della parte concedente;
- c) il diritto per i vettori aerei di uno Stato membro dell'ASEAN di effettuare trasporti aerei internazionali, mediante servizi di linea e non di linea, di passeggeri, merci e servizi combinati, tra qualsiasi punto di tale Stato membro dell'ASEAN e qualsiasi punto nell'Unione (diritti di traffico di terza e quarta libertà);
- d) il diritto per i vettori aerei dell'Unione di effettuare trasporti aerei internazionali, mediante servizi di linea e non di linea, di passeggeri, merci e servizi combinati, tra qualsiasi punto nell'Unione e qualsiasi punto negli Stati membri dell'ASEAN (diritti di traffico di terza e quarta libertà);
- e) il diritto per i vettori aerei di uno Stato membro dell'ASEAN di effettuare trasporti aerei internazionali, mediante servizi di linea e non di linea, di passeggeri, merci e servizi combinati, tra qualsiasi punto in uno Stato membro dell'UE e qualsiasi punto situato in un altro Stato membro dell'UE o qualsiasi punto situato in un paese terzo, nell'ambito di un servizio avente origine o destinazione in tale Stato membro dell'ASEAN (diritti di traffico di quinta libertà), fatto salvo il paragrafo 4 del presente articolo;
- f) il diritto per i vettori aerei dell'Unione di effettuare trasporti aerei internazionali, mediante servizi di linea e non di linea, di passeggeri, merci e servizi combinati, tra qualsiasi punto in uno Stato membro dell'ASEAN e qualsiasi punto situato in un altro Stato membro dell'ASEAN o qualsiasi punto situato in un paese terzo, nell'ambito di un servizio avente origine o destinazione nell'Unione (diritti di traffico di quinta libertà), fatto salvo il paragrafo 5 del presente articolo; e
- g) altri diritti specificati nel presente accordo.

4. Per quanto riguarda i servizi passeggeri e i servizi combinati, i diritti concessi a norma del paragrafo 3, lettera e), del presente articolo sono soggetti, per ciascuno Stato membro dell'ASEAN, a tutte le seguenti condizioni:

- a) si possono effettuare al massimo sette (7) voli settimanali in partenza da o in arrivo in ciascuno Stato membro dell'UE in ciascuna direzione immediatamente dopo l'entrata in vigore del presente accordo;
- b) dopo due (2) anni si possono effettuare al massimo sette (7) voli settimanali supplementari in partenza da o in arrivo in ciascuno Stato membro dell'UE; e
- c) i voli effettuati a norma del paragrafo 4, lettera b), del presente articolo non possono servire rotte tra uno Stato membro dell'UE e un paese terzo che sono già servite da un vettore aereo dell'Unione. Ai fini del presente paragrafo, una rotta si considera servita da un vettore aereo dell'Unione se tale vettore opera tale rotta mediante servizi di linea con i propri aeromobili, con aeromobili forniti in leasing con o senza equipaggio o, in caso di servizi diretti, mediante code-sharing.

5. Per quanto riguarda i servizi passeggeri e i servizi combinati, i diritti concessi a norma del paragrafo 3, lettera f), del presente articolo sono soggetti, per ciascuno Stato membro dell'UE, a tutte le seguenti condizioni:

- a) si possono effettuare al massimo sette (7) voli settimanali in partenza da o in arrivo in ciascuno Stato membro dell'ASEAN in ciascuna direzione immediatamente dopo l'entrata in vigore del presente accordo;
- b) dopo due (2) anni si possono effettuare al massimo sette (7) voli settimanali supplementari in partenza da o in arrivo in ciascuno Stato membro dell'ASEAN; e
- c) i voli effettuati a norma del paragrafo 5, lettera b), del presente articolo non possono servire rotte tra uno Stato membro dell'ASEAN e un paese terzo che sono già servite da un vettore aereo di tale Stato membro dell'ASEAN. Ai fini del presente paragrafo, una rotta si considera servita da un vettore aereo di uno Stato membro dell'ASEAN se tale vettore opera tale rotta mediante servizi di linea con i propri aeromobili, con aeromobili forniti in leasing con o senza equipaggio o, in caso di servizi diretti, mediante code-sharing.

Flessibilità operativa

6. I vettori aerei di ciascuna parte possono, a loro discrezione, su uno o su tutti i collegamenti delle rotte specificate ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo:

- a) operare voli in una sola o nelle due direzioni;
- b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;
- c) raggiungere punti intermedi, punti situati oltre e punti all'interno dei territori delle parti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine secondo le disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo;
- d) omettere scali in qualsiasi punto;
- e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili ad un qualsiasi altro loro aeromobile in qualsiasi punto (sostituzione dell'aeromobile);
- f) fare transitare il traffico degli scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio delle parti;
- g) fare transitare traffico attraverso il territorio di un'altra parte;
- h) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine; e
- i) raggiungere più di un punto nello stesso Stato membro dell'UE o Stato membro dell'ASEAN con lo stesso servizio (coterminalizzazione).

7. La flessibilità operativa di cui al paragrafo 6 del presente articolo può essere esercitata senza limiti di direzione o geografici, a condizione che:

- a) i servizi dei vettori aerei di uno Stato membro dell'ASEAN colleghino un punto situato in tale Stato membro dell'ASEAN; e
- b) i servizi dei vettori aerei dell'Unione colleghino un punto situato all'interno dell'Unione.

8. Ciascuna parte accorda a ciascun vettore aereo la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che esso offre in base a

considerazioni commerciali. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle parti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, la definizione delle rotte, l'origine e la destinazione del traffico, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usati dai vettori aerei di un'altra parte, tranne per ragioni doganali, tecniche, operative, di gestione sicura del traffico aereo, ambientali o legate alla tutela della salute, in modo non discriminatorio, o altrimenti contemplate dal presente accordo.

9. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata come tale da conferire uno dei diritti seguenti:

- a) per quanto riguarda gli Stati membri dell'ASEAN, il diritto per i loro vettori aerei di imbarcare, in qualsiasi Stato membro dell'UE, passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati contro remunerazione o in locazione e destinati ad un altro punto dello stesso Stato membro dell'UE; e
- b) per quanto riguarda l'Unione, il diritto per i suoi vettori aerei di imbarcare, in qualsiasi Stato membro dell'ASEAN, passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati contro remunerazione o in locazione e destinati ad un altro punto dello stesso Stato membro dell'ASEAN.

ARTICOLO 4

Autorizzazioni di esercizio e permessi tecnici

1. Dopo aver ricevuto una domanda per l'autorizzazione di esercizio presentata da un vettore aereo di un'altra parte, una parte rilascia gli opportuni permessi tecnici e autorizzazioni di esercizio con tempi procedurali minimi, purché siano soddisfatte le condizioni seguenti:

- a) nel caso di un vettore aereo di uno Stato membro dell'ASEAN:
 - i) il vettore aereo abbia il suo centro di attività principale in tale Stato membro dell'ASEAN e sia titolare di una licenza di esercizio valida in conformità della legislazione vigente di tale Stato membro dell'ASEAN;
 - ii) il suddetto Stato membro dell'ASEAN che rilascia il suo certificato di operatore aereo eserciti e mantenga un controllo regolamentare effettivo sul vettore e l'autorità competente a tal fine sia chiaramente identificata; e

- iii) il vettore aereo sia di proprietà, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, del suddetto Stato membro dell'ASEAN, di suoi cittadini o di entrambi, i quali esercitano un controllo effettivo su tale vettore aereo;
- b) nel caso di un vettore aereo dell'Unione:
- i) il vettore sia stabilito nel territorio dell'Unione e sia in possesso di una licenza di esercizio valida in conformità della legislazione vigente dell'Unione;
 - ii) lo Stato membro dell'UE responsabile del rilascio del suo certificato di operatore aereo eserciti e mantenga un controllo regolamentare effettivo sul vettore e l'autorità competente a tal fine sia chiaramente identificata; e
 - iii) il vettore aereo sia di proprietà, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, di uno o più Stati membri dell'UE, di altri Stati membri dello Spazio economico europeo, della Svizzera, di cittadini di tali Stati o di una combinazione degli stessi, i quali esercitano un controllo effettivo su tale vettore aereo;
- c) siano rispettati gli articoli 15 e 16; e
- d) il vettore aereo soddisfi le condizioni previste dalle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate all'esercizio dei servizi di trasporto aereo internazionale dalla parte che esamina la domanda.

2. Ai fini del presente articolo e dell'articolo 5, per dimostrare l'effettivo controllo regolamentare di un vettore aereo occorre:

- a) che il vettore aereo interessato sia titolare di una licenza o di un permesso di esercizio validi rilasciati dall'autorità competente della parte interessata e soddisfi i criteri della parte che rilascia la licenza o il permesso di esercizio ai fini dell'erogazione di servizi aerei internazionali; e
- b) che tale parte abbia e mantenga programmi di sorveglianza della sicurezza per il vettore aereo in questione conformemente alle norme ICAO.

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

4. Dopo aver ricevuto una domanda di autorizzazione di esercizio da un vettore aereo di un'altra parte, una parte riconosce le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità e/o della cittadinanza adottate dall'altra parte in relazione a tale vettore aereo come se tali decisioni fossero state adottate dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti, salvo nei casi stabiliti all'articolo 5, paragrafo 2. Si precisa che il presente paragrafo non riguarda il riconoscimento di decisioni relative ai certificati di sicurezza o alle licenze, alle disposizioni riguardanti la sicurezza dell'aviazione o alla copertura assicurativa.

ARTICOLO 5

Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione di autorizzazioni di esercizio o permessi tecnici

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

- a) nel caso di un vettore aereo di uno Stato membro dell'ASEAN:
 - i) il vettore aereo non abbia il suo centro di attività principale in tale Stato membro dell'ASEAN o non sia titolare di una licenza di esercizio valida in conformità della legislazione vigente di tale Stato membro dell'ASEAN; oppure
 - ii) il suddetto Stato membro dell'ASEAN che ha rilasciato il suo certificato di operatore aereo non eserciti o non mantenga un controllo regolamentare effettivo sul vettore oppure l'autorità competente a tal fine non sia chiaramente identificata; oppure
 - iii) il vettore aereo non sia di proprietà, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, del suddetto Stato membro dell'ASEAN, di suoi cittadini o di entrambi, oppure questi ultimi non esercitino un controllo effettivo su tale vettore aereo;
- b) nel caso di un vettore aereo dell'Unione:

- i) il vettore aereo non sia stabilito nel territorio dell'Unione o non sia in possesso di una licenza di esercizio valida in conformità alla legislazione vigente dell'Unione; oppure
 - ii) lo Stato membro UE responsabile del rilascio del certificato di operatore aereo non eserciti o non mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo o l'autorità competente non sia chiaramente identificata; oppure
 - iii) il vettore aereo non sia di proprietà, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, di uno o più Stati membri dell'UE, di altri Stati membri dello Spazio economico europeo, della Svizzera, di cittadini di tali Stati o di una combinazione degli stessi, oppure questi ultimi non esercitino un controllo effettivo su tale vettore aereo; oppure
- c) il vettore aereo non abbia ottemperato alle disposizioni legislative e regolamentari di cui all'articolo 7.

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

3. Tali consultazioni hanno inizio il prima possibile e comunque entro trenta (30) giorni dal ricevimento della richiesta di consultazioni. Il mancato raggiungimento di un accordo soddisfacente entro trenta (30) giorni o altro termine concordato dalla data di inizio delle consultazioni o la mancata adozione delle misure correttive concordate rappresentano, per la parte che ha chiesto le consultazioni, motivo per l'adozione di misure volte a rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici del vettore aereo o altrimenti rifiutare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare l'attività del vettore aereo interessato al fine di garantire il rispetto delle disposizioni di cui agli articoli 4 e 7.

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

5. Il presente articolo non limita i diritti di nessuna parte di rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare l'autorizzazione di esercizio o il permesso tecnico di un vettore aereo o di vettori aerei di un'altra parte, né di altrimenti rifiutare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare le operazioni di un vettore aereo o di vettori aerei di un'altra parte, conformemente alle disposizioni degli articoli 8, 15, 16 o 25.

ARTICOLO 6

Liberalizzazione della proprietà e del controllo

Le parti riconoscono i potenziali benefici della progressiva liberalizzazione della proprietà e del controllo dei rispettivi vettori aerei. Le parti possono esaminare in seno al comitato misto di cui all'articolo 23, in una fase opportuna, la liberalizzazione reciproca della proprietà e del controllo dei vettori aerei. Il comitato misto può successivamente proporre modifiche al presente accordo conformemente all'articolo 23, paragrafo 4, lettera f), e all'articolo 28.

ARTICOLO 7

Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

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

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

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

ARTICOLO 8

Concorrenza leale

1. Le parti convengono che il loro obiettivo comune è creare un contesto equo e concorrenziale in cui i vettori aerei delle parti godano di eque e pari opportunità di competere nella fornitura di servizi di trasporto aereo.

2. Per conseguire l'obiettivo di cui al paragrafo 1 del presente articolo, le parti:

- a) adottano o mantengono in vigore il diritto della concorrenza;
- b) istituiscono o mantengono un'autorità garante della concorrenza indipendente sotto il profilo operativo, dotata di tutti i poteri e le risorse necessari, che applica efficacemente il diritto della concorrenza della parte. Le decisioni dell'autorità garante della concorrenza sono soggette a ricorso e riesame da parte di un organo giurisdizionale di tale parte;
- c) eliminano, nelle rispettive giurisdizioni, tutte le forme di discriminazione o le pratiche sleali che possano pregiudicare le eque e pari opportunità dei vettori aerei di un'altra parte di competere nella fornitura di servizi di trasporto aereo. Si precisa che nessuna disposizione del paragrafo 2, lettera c), del presente articolo comprende i comportamenti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera g); e
- d) non concedono né mantengono, a favore dei vettori aerei, sovvenzioni che pregiudichino le eque e pari opportunità dei vettori aerei di un'altra parte di competere nella fornitura di servizi di trasporto aereo.

3. In deroga al paragrafo 2, lettera d), del presente articolo, è possibile concedere:

- a) sostegno a vettori aerei insolventi o in difficoltà, a condizione che:
 - i) tale sostegno sia subordinato a un piano di ristrutturazione credibile, basato su ipotesi realistiche, al fine di garantire il ritorno alla redditività a lungo termine del vettore aereo in difficoltà entro un periodo di tempo ragionevole; e
 - ii) il vettore aereo in questione o i suoi investitori o azionisti contribuiscano in misura significativa ai costi della ristrutturazione;
- b) sostegno temporaneo alla liquidità a un vettore aereo in difficoltà, sotto forma di prestiti o garanzie sui prestiti, limitato all'importo

necessario per mantenere l'operatività del vettore aereo in questione per il tempo necessario a elaborare un piano di ristrutturazione o di liquidazione;

- c) purché siano limitati agli importi minimi necessari per conseguire il loro obiettivo e purché gli effetti sulla prestazione di servizi di trasporto aereo tra le parti siano ridotti al minimo:
 - i) sovvenzioni destinate a ovviare ai danni arrecati da calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali;
 - ii) sovvenzioni destinate a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di una delle parti;
 - iii) sovvenzioni ai vettori aerei incaricati dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti, necessari per soddisfare le esigenze essenziali di trasporto della popolazione che non possono essere soddisfatte dalle sole forze di mercato, a condizione che tali sovvenzioni siano limitate a una remunerazione ragionevole della prestazione dei servizi aerei in questione; e
 - iv) sovvenzioni a disposizione di tutti i vettori e che non siano, de jure o de facto, limitate a determinati vettori aerei.

4. Le parti provvedono affinché i propri vettori aerei che forniscono servizi di trasporto aereo a norma del presente accordo pubblichino o altrimenti elaborino, e forniscano su richiesta, una relazione finanziaria e un rendiconto finanziario di accompagnamento annuali, sottoposti a audit indipendente in conformità dei principi contabili riconosciuti a livello internazionale e alle norme internazionali in materia di comunicazione finanziaria e informativa societaria, quali gli *International Financial Reporting Standards*. In ogni caso, le sovvenzioni sono indicate separatamente nella relazione finanziaria.

5. Per quanto riguarda specificamente il trasporto aereo, ciascuna parte provvede affinché le operazioni rilevanti tra i propri vettori aerei e i fornitori di beni e servizi che sono imprese statali (in qualsiasi forma) di tale parte si basino su condizioni commerciali equivalenti a quelle che prevalgono nelle transazioni effettuate in condizioni di libera concorrenza.

6. Ciascuna parte, su richiesta di un'altra parte, fornisce a tale altra parte, entro trenta (30) giorni o entro un termine concordato, le informazioni pertinenti che possono essere ragionevolmente richieste per garantire il rispetto delle disposizioni del presente articolo. Ciò può includere informazioni supplementari relative alle sovvenzioni e agli elementi di cui ai paragrafi 4 e 5 del presente articolo. Se richiesto, tali informazioni sono soggette al trattamento riservato della parte che le riceve.

7. Se una o più parti (in appresso denominate collettivamente "la parte che ha dato avvio all'arbitrato" ai fini del presente articolo) ritengono che le eque e pari opportunità di concorrenza dei loro vettori aerei siano pregiudicate da:

- a) discriminazione o pratiche sleali vietate ai sensi del paragrafo 2, lettera c), del presente articolo;
- b) una sovvenzione vietata a norma del paragrafo 2, lettera d), del presente articolo, diversa da quelle elencate al paragrafo 3 del presente articolo; oppure
- c) la mancata comunicazione delle informazioni richieste a norma del paragrafo 6 del presente articolo,

possono procedere conformemente ai paragrafi da 8 a 10 del presente articolo.

8. La parte che ha dato avvio all'arbitrato presenta una richiesta scritta di consultazioni alla parte o alle parti interessate (in appresso denominate collettivamente "la parte chiamata a rispondere" ai fini del presente articolo). Le consultazioni hanno inizio entro trenta (30) giorni dalla data di ricevimento della richiesta, salvo diverso accordo tra le suddette parti.

9. Se la parte che ha dato avvio all'arbitrato e la parte chiamata a rispondere non raggiungono un accordo sulla questione entro sessanta (60) giorni dalla data di ricevimento della richiesta di consultazioni, la parte che ha dato avvio all'arbitrato può adottare misure nei confronti di tutti o di alcuni dei vettori aerei della parte chiamata a rispondere che hanno adottato il comportamento contestato o che hanno tratto vantaggio dalla discriminazione, dalle pratiche sleali o dalle sovvenzioni in questione.

10. Le misure adottate a norma del paragrafo 9 del presente articolo sono appropriate, proporzionate e di portata e durata limitate allo stretto necessario al fine di attenuare il pregiudizio subito dai vettori aerei della parte che ha dato avvio all'arbitrato e di eliminare il vantaggio indebito tratto dai vettori aerei della parte chiamata a rispondere.

11. Qualora questioni attinenti al presente articolo siano sottoposte alla procedura di composizione delle controversie di cui all'articolo 25:

- a) in deroga all'articolo 25, paragrafi 2 e 3, la controversia può essere immediatamente sottoposta alla decisione di una persona o di un organismo o sottoposta ad arbitrato; e
- b) i termini di cui all'articolo 25, paragrafi 10, 11 e 12, sono dimezzati.

12. Nessuna disposizione del presente accordo compromette, limita o pregiudica in alcun modo l'autorità o i poteri delle autorità garanti della concorrenza delle parti o degli organi giurisdizionali che riesaminano le decisioni prese da tali autorità. Le azioni intraprese da una parte che ha dato avvio all'arbitrato a norma del paragrafo 9 del presente articolo non pregiudicano eventuali azioni e misure adottate da detti organi giurisdizionali e autorità, comprese quelle della parte che ha dato avvio all'arbitrato. Le azioni e le misure delle autorità garanti della concorrenza delle parti e degli organi giurisdizionali che riesaminano le decisioni di tali autorità sono escluse dal meccanismo di composizione delle controversie di cui all'articolo 25.

ARTICOLO 9

Esercizio di attività economiche

1. Le parti riconoscono che gli ostacoli all'esercizio di attività economiche da parte dei loro vettori aerei pregiudicano il conseguimento dei benefici previsti dal presente accordo. Le parti convengono di cooperare per eliminare tali ostacoli qualora essi possano impedire lo svolgimento delle operazioni commerciali, creare distorsioni della concorrenza o incidere sulle pari opportunità di concorrenza.

2. Il comitato misto monitora i progressi compiuti nell'affrontare efficacemente gli ostacoli all'esercizio di attività economiche incontrati dai vettori aerei delle parti.

ARTICOLO 10

Operazioni commerciali

1. Le parti si concedono reciprocamente i diritti di cui ai paragrafi da 2 a 17 del presente articolo. I vettori aerei delle parti non sono tenuti a mantenere un partner locale ai fini del presente articolo.

Rappresentanti dei vettori aerei

2. I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a stabilire liberamente nel territorio di un'altra parte gli uffici e le infrastrutture necessari per la prestazione di servizi a norma del presente accordo, nella misura del possibile e senza discriminazioni.

3. Fatte salve le norme in materia di sicurezza, le infrastrutture situate in un aeroporto possono essere soggette a limitazioni a causa dei vincoli di spazio.

4. I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati, conformemente alle disposizioni legislative e regolamentari di un'altra parte che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego, ad inviare e mantenere sul territorio dell'altra parte personale dirigente, commerciale, tecnico, operativo e altro personale specialistico necessario ai fini dell'erogazione dei servizi di trasporto aereo. Le parti procedono con rapidità al rilascio dei permessi di lavoro eventualmente necessari per il personale addetto agli uffici di cui al presente paragrafo, incluso il personale che espleta mansioni temporanee, nel rispetto delle pertinenti disposizioni legislative e regolamentari in vigore.

Assistenza a terra

5. a) Fatto salvo il paragrafo 5, lettera b), del presente articolo, i vettori aerei di

ciascuna parte, per quanto riguarda l'assistenza a terra nel territorio di un'altra parte, sono autorizzati a:

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

ii) operare una selezione tra i prestatori concorrenti, qualora tali prestatori erogino servizi di assistenza a terra in modo parziale o completo, conformemente alle disposizioni legislative e regolamentari della parte interessata.

b) Il paragrafo 5, lettera a), del presente articolo è soggetto a considerazioni relative alla sicurezza e ai vincoli fisici o operativi. Qualora tali considerazioni limitino o impediscano l'autoassistenza a terra e qualora non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, la parte interessata garantisce che tutti questi servizi siano disponibili per tutti i vettori aerei in condizioni di parità e su base adeguata e che le tariffe relative a questi servizi siano stabilite secondo criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

Assegnazione di bande orarie negli aeroporti

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

Piani operativi, programmi e orari

7. Ciascuna parte può chiedere, unicamente a titolo informativo, che siano notificati alle sue autorità competenti i piani operativi, i programmi o gli orari relativi ai

servizi aerei erogati a norma del presente accordo. Qualora una parte richieda tale notifica, limita al massimo gli oneri amministrativi imposti agli intermediari del trasporto aereo e ai vettori aerei di un'altra parte dagli obblighi e dalle procedure di notifica.

Vendita, spese in loco e trasferimento di fondi

8. I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a effettuare la vendita di servizi di trasporto aereo e servizi connessi, sia propri che di qualsiasi altro vettore aereo, nel territorio di un'altra parte. Un vettore aereo può, a sua discrezione, agire in tal senso direttamente e/o tramite i suoi agenti di vendita, altri intermediari da esso nominati o tramite Internet o qualsiasi altro canale disponibile. La vendita e l'acquisto di tali servizi di trasporto e dei servizi connessi sono consentiti nella valuta del territorio della vendita o dell'acquisto o in valute liberamente convertibili.

9. I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a pagare le spese locali, compresi gli acquisti di carburante nel territorio di un'altra parte, in valuta locale o, a loro discrezione, in valute liberamente convertibili al tasso di cambio di mercato.

10. a) I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a convertire su richiesta

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

b) Qualora, in circostanze eccezionali, i movimenti di capitali e i pagamenti, compresi i trasferimenti, provochino o rischino di provocare gravi difficoltà al funzionamento dell'economia di una parte, quest'ultima può adottare misure che limitano i diritti di cui al paragrafo 10, lettera a), del presente articolo, purché tali misure siano temporanee e strettamente necessarie per affrontare tali difficoltà. Tali misure non costituiscono un mezzo di discriminazione arbitraria o ingiustificata nei confronti dei vettori aerei delle altre parti rispetto ai vettori di qualsiasi altro paese.

Accordi di cooperazione in materia di commercializzazione

11. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi di trasporto aereo contemplati dal presente accordo, i vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con:

- a) uno o più vettori aerei delle parti;
- b) uno o più vettori aerei di un paese terzo; e
- c) imprese di trasporto di superficie (marittimo o terrestre) di qualsiasi paese;

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

12. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi di trasporto aereo contemplati dal presente accordo, oggetto dell'articolo A, i vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con un vettore aereo che opera su una tratta nazionale, a condizione che:

- a) la tratta nazionale faccia parte di un viaggio internazionale; e
- b) gli accordi rispettino le prescrizioni normative normalmente applicate a tali accordi.

Ai fini del presente paragrafo, per tratta nazionale si intende una rotta all'interno del territorio di uno Stato membro dell'UE qualora il vettore operativo sia un vettore dell'Unione europea; e, qualora il vettore operativo della tratta nazionale sia un vettore di uno Stato membro dell'ASEAN, una rotta all'interno del territorio di tale Stato membro dell'ASEAN.

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

Servizi di trasporto intermodale

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

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

Leasing

16. I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a fornire servizi di trasporto aereo a norma del presente accordo:

- a) utilizzando aeromobili forniti in leasing senza equipaggio da qualsiasi locatore (*lessor*);
- b) utilizzando aeromobili forniti in leasing con equipaggio da altri vettori aerei della stessa parte del locatario (*lessee*); oppure
- c) utilizzando aeromobili forniti in leasing con equipaggio da vettori aerei di un paese diverso da quello del vettore aereo locatario (*lessee*), a condizione che il leasing sia giustificato da esigenze eccezionali, esigenze di capacità stagionali o difficoltà operative del locatario e che il leasing non superi la durata strettamente necessaria per soddisfare tali esigenze o superare tali difficoltà.

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

ARTICOLO 11

Dazi doganali e altre imposte

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

- a) imposti dalle autorità competenti di tale altra parte; e
- b) non basati sul costo dei servizi forniti.

Si precisa che gli aeromobili e le altre merci di cui al presente paragrafo sono considerati beni mobili e nessuna disposizione del presente articolo pregiudica la validità e l'applicazione dell'articolo 24 della convenzione di Chicago.

2. Per quanto possibile nella più ampia misura consentita dalle rispettive disposizioni legislative e regolamentari nazionali delle parti e su una base di reciprocità, anche gli elementi seguenti sono esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1 del presente articolo, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati:

- a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di un'altra parte e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo di una parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;
- b) le attrezzature di terra e i pezzi di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di un'altra parte per la manutenzione, la revisione o la riparazione di aeromobili di un vettore aereo di una parte utilizzati nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali attrezzature e pezzi di ricambio devono essere utilizzati in un tratto di rotta al di sopra di detto territorio;
- c) il carburante, i lubrificanti e il materiale tecnico di consumo introdotti o forniti nel territorio di un'altra parte per essere utilizzati

nell'aeromobile di un vettore aereo di una parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio; e

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

3. Per quanto riguarda le deroghe di cui al presente articolo, le parti concedono ai vettori aerei di un'altra parte un trattamento non meno favorevole di quello accordato ai propri vettori aerei o ai vettori di qualsiasi paese terzo, se più favorevole.

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

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

6. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano parimenti ai casi in cui i vettori aerei di una parte abbiano negoziato con un altro vettore, al quale un'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento degli articoli specificati nei paragrafi 1 e 2 nel territorio di tale altra parte.

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

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

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

10. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni dei rispettivi accordi in vigore tra Stati membri dell'ASEAN e Stati membri dell'UE per evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

ARTICOLO 12

Oneri d'uso

1. Ciascuna parte provvede affinché gli oneri d'uso imposti dalle proprie autorità o dai propri enti competenti ai vettori aerei di un'altra parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e di navigazione aerea siano commisurati ai costi e non discriminatori e non siano meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualsiasi altro vettore aereo in circostanze analoghe al momento in cui sono applicati gli oneri.

2. Ad eccezione degli oneri connessi ai servizi di cui all'articolo 10, paragrafo 5, ciascuna parte provvede affinché tutti gli oneri d'uso imposti dalle proprie autorità o enti competenti ai vettori aerei di un'altra parte per l'utilizzo di infrastrutture e servizi aeroportuali e di sicurezza aerea e di infrastrutture e servizi connessi non siano ingiustamente discriminatori e siano equamente ripartiti tra le categorie di utenti. Gli oneri di cui trattasi non eccedono il costo totale sostenuto dalle autorità o dagli enti competenti per fornire le infrastrutture e i servizi aeroportuali e di sicurezza dell'aviazione adeguati all'interno dell'aeroporto o degli aeroporti cui si applica un sistema di tariffazione comune. Tali oneri possono tuttavia comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di tali oneri sono forniti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, i suddetti oneri sono applicati ai vettori aerei di un'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo in circostanze analoghe nel momento in cui tali oneri sono applicati.

3. Ciascuna parte impone alle proprie autorità o enti competenti di consultare i vettori aerei che utilizzano i servizi e le infrastrutture e di scambiare con essi le informazioni necessarie per svolgere un accurato esame della congruità degli oneri d'uso, conformemente ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Ciascuna parte garantisce che le proprie autorità o enti competenti comunichino ai vettori aerei, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di modifica degli oneri d'uso, onde consentire loro di esprimere le proprie opinioni e presentare osservazioni prima che siano attuate eventuali modifiche.

ARTICOLO 13

Tariffe

1. Le parti autorizzano i vettori aerei delle parti a fissare liberamente le tariffe.

2. Su base non discriminatoria, una parte può chiedere che siano comunicate alle proprie autorità competenti le tariffe praticate dai vettori aerei di una qualsiasi delle parti per i servizi che hanno origine nel suo territorio, secondo modalità semplificate e unicamente a titolo informativo. È possibile prevedere che tale comunicazione da parte dei vettori aerei non sia effettuata prima dell'offerta iniziale di una tariffa.

ARTICOLO 14

Statistiche

1. Ciascuna parte fornisce alle altre parti le statistiche disponibili relative al trasporto aereo nell'ambito del presente accordo, che possono essere ragionevolmente richieste, fatte salve le rispettive disposizioni legislative e regolamentari delle parti e su base non discriminatoria.

2. Le parti convengono di cooperare per agevolare lo scambio reciproco di informazioni statistiche al fine di monitorare l'evoluzione del trasporto aereo a norma del presente accordo.

ARTICOLO 15

Sicurezza aerea

1. Le parti ribadiscono l'importanza di una stretta cooperazione nel settore della sicurezza aerea. In tale contesto le parti convengono di avviare, se del caso, un'ulteriore cooperazione, in particolare agevolando lo scambio di informazioni in materia di sicurezza, tramite l'eventuale partecipazione alle rispettive attività di sorveglianza o lo svolgimento di attività di sorveglianza congiunte, nonché lo sviluppo di progetti e iniziative comuni, anche con paesi che non sono parti del presente accordo.

2. I certificati di aeronavigabilità, i certificati di competenza e le licenze rilasciati o convalidati da una parte e ancora in vigore sono riconosciuti validi da un'altra parte e dalle sue autorità competenti ai fini della prestazione di servizi aerei a norma del presente accordo, purché tali licenze o certificati siano stati rilasciati o convalidati come minimo in forza e in conformità degli standard internazionali pertinenti stabiliti nel quadro della convenzione di Chicago.

3. Ciascuna parte può chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito agli standard di sicurezza osservati e fatti osservare da un'altra parte in relazione alle infrastrutture aeronautiche, agli equipaggi di bordo, agli aeromobili e al funzionamento degli stessi. Le suddette consultazioni devono aver luogo entro trenta (30) giorni dalla data di ricevimento della richiesta.

4. Se, a seguito delle consultazioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo, la parte richiedente ritiene che l'altra parte non osservi e non faccia osservare in modo efficace, nei settori di cui al paragrafo 3 del presente articolo, norme di sicurezza che siano almeno equivalenti alle norme minime stabilite in forza della convenzione di Chicago, a tale altra parte sono notificate le suddette constatazioni e le misure ritenute necessarie per conformarsi a tali norme minime. Qualora tale altra parte non adotti le opportune misure correttive entro quindici (15) giorni dalla data di ricevimento della notifica o entro un termine concordato, la parte richiedente di cui al paragrafo 3 del presente articolo può rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici di un vettore aereo soggetto alla sorveglianza in materia di sicurezza di tale altra parte, oppure altrimenti rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare l'attività di un vettore aereo soggetto alla sorveglianza in materia di sicurezza di tale altra parte.

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

6. Se, dopo aver effettuato l'ispezione di rampa, una parte rileva che un aeromobile o l'esercizio di un aeromobile non sono conformi alle norme minime stabilite in virtù della convenzione di Chicago o riscontra che non sono osservate o fatte osservare in modo efficace le norme di sicurezza stabilite in virtù della convenzione di Chicago, oppure se è rifiutato l'accesso per l'ispezione di rampa, tale parte notifica alle autorità competenti dell'altra parte responsabili dei controlli di sicurezza del vettore aereo che utilizza l'aeromobile le sue constatazioni e le misure che ritiene necessarie per conformarsi a tali norme minime. Qualora non siano adottate le opportune misure correttive entro quindici (15) giorni dalla data di ricevimento della notifica o entro un termine concordato, la prima parte può rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici del vettore aereo che utilizza l'aeromobile, oppure altrimenti rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare l'attività del vettore aereo che utilizza l'aeromobile.

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

8. Qualsiasi misura adottata da una parte a norma dei paragrafi 4, 6 o 7 del presente articolo è sospesa nel momento in cui vengono meno i motivi che l'hanno determinata.

ARTICOLO 16

Sicurezza aerea

1. Le parti riaffermano il reciproco obbligo di tutelare la sicurezza dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita, in particolare gli obblighi nel quadro della convenzione di Chicago, della Convenzione relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la repressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti adibiti all'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici e in foglie ai fini del rilevamento, firmata a Montreal il 1^o marzo 1991, se e in quanto le parti sono firmatarie di tali convenzioni, nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono firmatarie le parti.

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

3. Nelle loro reciproche relazioni le parti si conformano alle norme di sicurezza aerea istituite dall'ICAO ed esigono che gli operatori di aeromobili del loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno nel loro territorio il centro di attività principale o la residenza permanente e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio rispettino le predette norme sulla sicurezza dell'aviazione.

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

5. Con piena considerazione e reciproco rispetto per la rispettiva sovranità, una parte può adottare misure di sicurezza, da comunicare senza indugio alla parte o alle parti interessate, relativamente all'entrata nel proprio territorio nonché misure di emergenza per far fronte a specifiche minacce per la sicurezza. Ciascuna parte esamina positivamente qualsiasi richiesta di un'altra parte di adottare ragionevoli misure speciali in materia di sicurezza e tale altra parte tiene conto delle misure di sicurezza già applicate dalla prima parte e dell'eventuale punto di vista di tale prima

parte. Tranne quando ciò non sia ragionevolmente possibile in caso di emergenza, ciascuna parte informa preventivamente la parte o le parti interessate delle eventuali misure speciali di sicurezza che intende adottare e che potrebbero avere un impatto operativo o finanziario significativo sui servizi di trasporto aereo prestati nel quadro del presente accordo. Una parte può richiedere la convocazione del comitato misto per discutere di tali misure di sicurezza secondo quanto previsto dall'articolo 23.

6. Ciascuna parte riconosce, tuttavia, che nessuna disposizione del presente articolo limita la facoltà di un'altra parte di rifiutare l'ingresso nel suo territorio a uno o più voli che, a suo giudizio, presentano una minaccia per la propria sicurezza.

7. Fatta salva la necessità di prendere provvedimenti immediati per proteggere la sicurezza aerea, le parti affermano che, nel prendere in considerazione misure di sicurezza, una parte deve valutare i loro possibili effetti negativi sul trasporto aereo internazionale e, salvo che sussista un obbligo di legge, tener conto di tali fattori nel determinare le misure necessarie ed appropriate per affrontare questi problemi di sicurezza.

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

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

10. La parte che abbia ragionevoli motivi di ritenere che un'altra parte abbia disatteso le disposizioni previste dal presente articolo richiede consultazioni immediate con tale altra parte. Le suddette consultazioni iniziano entro trenta (30) giorni dalla data di ricevimento della richiesta. Il mancato raggiungimento di un accordo soddisfacente entro quindici (15) giorni o un altro termine concordato dalla data di inizio delle consultazioni rappresenta, per la parte che ha chiesto le consultazioni, motivo per l'adozione di misure volte a rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici di un vettore aereo dell'altra parte al fine di garantire il rispetto delle disposizioni del presente articolo. Se richiesto da un'emergenza, o per prevenire l'ulteriore inosservanza del presente articolo, la prima parte può adottare misure provvisorie per rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare l'autorizzazione di esercizio o i permessi tecnici dei vettori aerei dell'altra parte al fine di garantire il rispetto delle disposizioni del presente articolo.

11. Qualsiasi misura adottata in conformità del paragrafo 10 del presente articolo dalla prima parte di cui a tale paragrafo è sospesa non appena l'altra parte interessata si conforma al presente articolo.

ARTICOLO 17

Gestione del traffico aereo

1. Le parti convengono di cooperare su questioni relative ai servizi di navigazione aerea, compresa la loro sorveglianza in materia di sicurezza. Esse convengono di affrontare tutte le questioni strategiche relative alle prestazioni della gestione del traffico aereo, al fine di ottimizzare l'efficienza complessiva dei voli, ridurre i costi, ridurre al minimo l'impatto ambientale e migliorare la sicurezza e la capacità dei flussi di traffico aereo tra i sistemi esistenti di gestione del traffico aereo delle parti.

2. Le parti convengono di incoraggiare le rispettive autorità competenti e i fornitori di servizi di navigazione aerea a cooperare per garantire l'interoperabilità tra i sistemi di gestione del traffico aereo delle parti e a valutare l'ulteriore integrazione dei sistemi delle parti, a ridurre l'impatto ambientale dell'aviazione e a condividere le informazioni, se del caso.

3. Le parti convengono di promuovere la cooperazione tra i rispettivi fornitori di servizi di navigazione aerea al fine di scambiare i dati di volo e coordinare i flussi di traffico per ottimizzare l'efficienza dei voli, con l'obiettivo di migliorare la prevedibilità, la puntualità e la continuità del servizio nel traffico aereo.

4. Le parti convengono di cooperare in merito ai rispettivi programmi di modernizzazione della gestione del traffico aereo, comprese le attività di sviluppo e di diffusione, e di incoraggiare la partecipazione incrociata alle attività di convalida e dimostrazione.

ARTICOLO 18

Ambiente

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

2. Le parti riconoscono l'importanza di collaborare tra loro e con la comunità mondiale per tenere in considerazione e ridurre al minimo gli effetti dell'aviazione sull'ambiente.

3. Le parti ribadiscono l'importanza di affrontare i cambiamenti climatici e, a tal fine, convengono di cooperare per far fronte alle emissioni di gas a effetto serra associate al trasporto aereo, sia a livello nazionale che internazionale.

4. Le parti convengono di scambiarsi informazioni e di mantenere un dialogo regolare tra esperti allo scopo di migliorare la collaborazione volta ad affrontare gli effetti dell'aviazione sull'ambiente, anche in materia di ricerca e sviluppo, carburanti sostenibili per l'aviazione, questioni relative all'inquinamento acustico e altre misure volte ad affrontare il problema delle emissioni di gas a effetto serra, tenendo conto dei loro diritti e obblighi multilaterali in relazione all'ambiente.

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

ARTICOLO 19

Responsabilità dei vettori aerei

Le parti che hanno ratificato la convenzione di Montreal ribadiscono i loro obblighi ai sensi della convenzione di Montreal. Le altre parti si impegnano a ratificare la convenzione di Montreal il più presto possibile e a darne notizia al comitato misto.

ARTICOLO 20

Protezione dei consumatori

Le parti convengono di collaborare per tutelare gli interessi dei consumatori nel trasporto aereo. L'obiettivo di tale cooperazione è raggiungere un livello elevato di protezione dei consumatori, tenendo conto dell'interesse di tutti i soggetti coinvolti e delle diverse caratteristiche delle parti. A tal fine, le parti si consultano nell'ambito del comitato misto sulle questioni attinenti agli interessi dei consumatori, comprese le misure che prevedono di adottare, al fine di conseguire, nella misura del possibile, una maggiore compatibilità tra i rispettivi sistemi delle parti.

ARTICOLO 21

Sistemi telematici di prenotazione

1. I venditori di sistemi telematici di prenotazione ("CRS") operanti nel territorio di una parte sono autorizzati a introdurre i propri sistemi, effettuarne la manutenzione e metterli a disposizione delle agenzie di viaggio o degli operatori turistici la cui

attività principale consiste nella distribuzione di prodotti nel settore dei viaggi nel territorio di un'altra parte, purché tali sistemi siano conformi alle pertinenti prescrizioni regolamentari di tale altra parte.

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

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

4. I proprietari e gli operatori di CRS di una parte, ai quali si applicano le prescrizioni normative pertinenti di un'altra parte, hanno la stessa possibilità di possedere o operare CRS nel territorio di tale altra parte rispetto ai proprietari e agli operatori di qualsiasi altro CRS operante sul mercato di tale altra parte.

5. Laddove i CRS siano contemplati da un accordo di libero scambio (che rientra nell'articolo V.1, paragrafo 1, dell'accordo generale sugli scambi di servizi) firmato o in fase di negoziazione tra l'Unione e uno Stato membro dell'ASEAN, i paragrafi da 1 a 4 del presente articolo non si applicano a tale Stato membro dell'ASEAN.

ARTICOLO 22

Aspetti sociali

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

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

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

4. Le parti ribadiscono il loro impegno, conformemente agli obblighi derivanti dalla loro adesione all'Organizzazione internazionale del lavoro (in appresso "OIL") e alla dichiarazione dell'OIL sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e relativo seguito, adottata a Ginevra il 18 giugno 1998, a rispettare, promuovere e attuare tale dichiarazione.

5. Le parti promuovono gli obiettivi inclusi nell'agenda dell'OIL per il lavoro dignitoso e nella dichiarazione dell'OIL sulla giustizia sociale per una globalizzazione giusta adottata a Ginevra il 10 giugno 2008.

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

7. Una parte può chiedere che in una riunione del comitato misto siano esaminate questioni attinenti al lavoro e siano scambiate informazioni pertinenti che ritiene significative.

ARTICOLO 23

Comitato misto

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

2. Il comitato misto stabilisce e adotta il proprio regolamento interno.

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

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

- a) scambia informazioni, anche su modifiche delle leggi, dei regolamenti e delle politiche delle rispettive parti che possono incidere sui servizi aerei, nonché informazioni statistiche al fine di monitorare lo sviluppo dei servizi aerei nel quadro del presente accordo;
- b) formula raccomandazioni e adotta decisioni nei casi espressamente previsti dal presente accordo;
- c) sviluppa la cooperazione, anche su questioni di regolamentazione;
- d) tiene consultazioni su qualsiasi questione relativa all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo;
- e) tiene consultazioni, se del caso, su questioni inerenti al trasporto aereo affrontate nell'ambito delle organizzazioni internazionali, nei rapporti con i paesi terzi e nelle intese o negli accordi multilaterali, anche allo scopo di valutare l'ipotesi di adottare un approccio comune;
- f) valuta i settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo del presente accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso; e
- g) decide in merito a qualsiasi nuova versione linguistica facente fede del presente accordo in caso di adesione di nuovi Stati membri dell'UE.

5. Le raccomandazioni e le decisioni sono adottate per consenso tra l'Unione e i suoi Stati membri, da una parte, e tutti gli Stati membri dell'ASEAN che agiscono congiuntamente, dall'altra. Le decisioni adottate dal comitato misto sono vincolanti per le parti.

ARTICOLO 24

Attuazione

1. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata come intesa a conferire diritti o ad imporre obblighi che possano essere direttamente invocati dai cittadini di una parte dinanzi agli organi giurisdizionali di un'altra parte.

2. Le parti adottano tutte le misure di carattere generale o specifico atte ad assicurare l'adempimento degli obblighi derivanti dal presente accordo.

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

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

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

6. Ciascuna parte, fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari applicabili delle rispettive parti, fornisce a un'altra parte tutte le informazioni e l'assistenza necessarie in caso di indagini su possibili violazioni svolte da tale altra parte in conformità del presente accordo.

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

8. Nei casi in cui il presente accordo fa riferimento alla cooperazione tra le parti, esse si adoperano per trovare un terreno comune per un'azione congiunta volta a sviluppare ulteriormente il presente accordo e/o a migliorarne il funzionamento nei settori interessati, sulla base di un consenso reciproco.

ARTICOLO 25

Risoluzione delle controversie e arbitrato

1. Fatti salvi gli articoli 5 e 8, qualsiasi controversia relativa all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo può essere deferita da una o più parti al meccanismo di composizione delle controversie di cui al presente articolo.

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

3. a) Se:

- i) il comitato misto non ha discusso la questione entro due (2) mesi dalla data di ricevimento della richiesta di cui al paragrafo 2 del presente articolo o entro la data concordata dalle parti; oppure
- ii) la controversia non è risolta entro sei (6) mesi dalla suddetta richiesta,

la controversia può essere sottoposta alla decisione di una persona o di un organismo, con l'accordo delle parti interessate.

- b) Se le parti interessate non giungono a un accordo per sottoporre la controversia alla decisione di una persona o di un organismo, su richiesta di una delle parti la controversia è sottoposta ad arbitrato in conformità del presente articolo.

4. Fatti salvi i paragrafi 2 e 3 del presente articolo, se una parte ha adottato misure per rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici di un vettore aereo di un'altra parte, o per altrimenti rifiutare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare l'attività di un vettore aereo di tale altra parte, la controversia può essere immediatamente sottoposta alla decisione di una persona o di un organismo o ad arbitrato. I rispettivi termini di cui ai paragrafi 10, 11 e 12 del presente articolo sono dimezzati.

5. La richiesta di arbitrato è presentata per iscritto da una o più parti (in appresso denominate collettivamente "la parte che ha dato avvio all'arbitrato" ai fini del presente articolo) alla parte o alle parti interessate (in appresso denominate collettivamente "la parte chiamata a rispondere" ai fini del presente articolo). Nella sua richiesta, la parte che ha dato avvio all'arbitrato presenta le questioni da risolvere, descrive la misura in questione e spiega i motivi per cui ritiene che tale misura non sia compatibile con il presente accordo.

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

- a) entro venti (20) giorni dal ricevimento di una richiesta di arbitrato, la parte che ha dato avvio all'arbitrato e la parte chiamata a rispondere designano ciascuna un arbitro. Entro trenta (30) giorni dalla nomina dei due arbitri, la parte che ha dato avvio all'arbitrato e la parte chiamata a rispondere nominano consensualmente un terzo arbitro, il quale funge da presidente del collegio;
- b) qualora la parte che ha dato avvio all'arbitrato o la parte chiamata a rispondere non effettui alcuna nomina o qualora il terzo arbitro non

sia nominato come previsto al paragrafo 6, lettera a), del presente articolo, la parte che ha dato avvio all'arbitrato o la parte chiamata a rispondere può chiedere al presidente del consiglio dell'ICAO di procedere alla nomina dell'arbitro o degli arbitri necessari entro trenta (30) giorni dal ricevimento di tale richiesta. Se il presidente del consiglio dell'ICAO è cittadino di uno Stato membro dell'ASEAN o di uno Stato membro dell'UE, la nomina è effettuata dal vicepresidente più anziano del consiglio che non sia cittadino di uno Stato membro dell'ASEAN né cittadino di uno Stato membro dell'UE.

7. Il collegio è considerato istituito alla data in cui l'ultimo dei tre (3) arbitri accetta la propria nomina.

8. Il procedimento arbitrale è condotto conformemente al regolamento di procedura, che il comitato misto deve adottare nel corso della sua prima riunione, fatte salve le disposizioni del presente articolo e in conformità dell'articolo 23, paragrafo 4, lettera b), e paragrafo 5. Fino all'adozione del regolamento di procedura da parte del comitato misto, il collegio stabilisce le proprie norme procedurali.

9. Su richiesta della parte che ha dato avvio all'arbitrato o della parte chiamata a rispondere il collegio, in attesa della decisione definitiva, può ordinare l'adozione di provvedimenti correttivi provvisori, compresa la modifica o la sospensione dei provvedimenti adottati dalla parte che ha dato avvio all'arbitrato o dalla parte chiamata a rispondere a norma del presente accordo.

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

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

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

13. Oltre alle circostanze di cui al paragrafo 4 del presente articolo, i rispettivi termini di cui ai paragrafi 10, 11 e 12 del presente articolo sono dimezzati:

- a) su richiesta della parte che ha dato avvio all'arbitrato o della parte chiamata a rispondere, se il collegio decide che il caso è urgente entro dieci (10) giorni dalla sua costituzione; oppure
- b) con l'accordo della parte che ha dato avvio all'arbitrato e della parte chiamata a rispondere.

14. La parte che ha dato avvio all'arbitrato e la parte chiamata a rispondere possono presentare richieste di chiarimento della decisione finale del collegio entro dieci (10) giorni dalla data di emissione e tale chiarimento è fornito entro quindici (15) giorni dalla data di tale richiesta.

15. Se il collegio accerta una violazione del presente accordo e se la parte responsabile della violazione non si conforma alla decisione finale del collegio o non raggiunge un accordo con l'altra parte in merito a una soluzione reciprocamente soddisfacente entro quaranta (40) giorni dall'emissione della decisione definitiva del collegio, l'altra parte può sospendere l'applicazione di vantaggi comparabili derivanti dal presente accordo fino a quando la parte responsabile non si sarà conformata alla decisione definitiva del collegio o fino a quando la parte che ha dato avvio all'arbitrato e la parte chiamata a rispondere non saranno giunte a un accordo su una soluzione reciprocamente soddisfacente.

ARTICOLO 26

Relazioni con altri accordi

1. Fatti salvi i paragrafi 2 e 7 del presente articolo, qualsiasi accordo o intesa precedente in materia di servizi aerei tra uno Stato membro dell'UE e uno Stato membro dell'ASEAN o tra l'Unione e uno Stato membro dell'ASEAN è sospeso durante il periodo in cui il presente accordo è in vigore tra tali parti.

2. Fatto salvo il paragrafo 1 del presente articolo, le disposizioni di accordi o intese precedenti sui servizi aerei tra uno Stato membro dell'UE e uno Stato membro dell'ASEAN riguardanti le questioni di cui agli articoli 3, 4, 10 e 13 continuano ad

applicarsi quali parte del presente accordo nei casi in cui sono più favorevoli per i vettori aerei interessati. Tutti i diritti e i vantaggi di cui godono i vettori aerei dello Stato membro dell'UE interessato ai sensi di tali disposizioni spettano a tutti i vettori dell'Unione.

3. Ai fini del paragrafo 2 del presente articolo, qualsiasi divergenza di interpretazione è risolta in primo luogo mediante consultazioni tra le parti interessate, prima di essere sottoposta alle consultazioni del comitato misto. Se la questione non è risolta tramite il comitato misto, può essere sottoposta al meccanismo di composizione delle controversie di cui all'articolo 25.

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

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

6. Se le parti diventano parti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'ICAO o da un'altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente accordo, si consultano in sede di comitato misto a norma dell'articolo 23 allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tenere conto di tali sviluppi.

7. Nessuna disposizione del presente accordo pregiudica la validità e l'applicazione degli accordi esistenti e futuri tra gli Stati membri dell'UE e gli Stati membri dell'ASEAN per quanto riguarda i territori soggetti alla loro rispettiva sovranità che non rientrano nella definizione di "territorio" di cui all'articolo 2.

ARTICOLO 27

Allegato

L'allegato del presente accordo costituisce parte integrante dello stesso. Le eventuali modifiche dell'allegato sono apportate conformemente all'articolo 28.

ARTICOLO 28

Modifiche

Eventuali modifiche del presente accordo possono essere decise dalle parti a seguito di consultazioni tenute in conformità dell'articolo 23. Le modifiche entrano in vigore secondo la procedura di cui all'articolo 33.

ARTICOLO 29

Denuncia

1. Il presente accordo può essere denunciato dall'Unione e dai suoi Stati membri o da tutti gli Stati membri dell'ASEAN che agiscono congiuntamente, mediante notifica scritta all'Unione europea o al Segretario generale dell'ASEAN, a seconda dei casi. La denuncia diventa effettiva diciotto (18) mesi dopo la data di ricevimento della notifica da parte del Segretario generale dell'ASEAN o dell'Unione europea, a seconda dei casi.

2. Qualora uno Stato membro receda dall'Unione o dall'ASEAN, il presente accordo cessa di applicarsi a tale Stato a norma dell'articolo 32 a decorrere dalla data in cui il suo recesso dall'Unione o dall'ASEAN, a seconda dei casi, diventa effettivo.

ARTICOLO 30

Registrazione del presente accordo

Il presente accordo e le relative modifiche sono registrati presso l'ICAO al momento dell'entrata in vigore dal Segretario generale dell'ASEAN.

ARTICOLO 31

Adesione di nuovi Stati membri UE

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

2. L'adesione al presente accordo da parte di uno Stato membro dell'UE avviene mediante il deposito di uno strumento di adesione al presente accordo presso l'Unione europea, che notifica alle parti e al Segretario generale dell'ASEAN il deposito dello strumento di adesione e la relativa data. L'adesione ha effetto a decorrere dal quindicesimo (15°) giorno successivo alla data del deposito dello strumento di adesione.

3. I paragrafi 1, 2, 3 e 7 dell'articolo 26 del presente accordo si applicano mutatis mutandis agli accordi e alle intese esistenti al momento dell'adesione al presente accordo di uno Stato membro dell'UE.

ARTICOLO 32

Applicazione territoriale

Il presente accordo si applica, da una parte, al territorio dell'Unione e, dall'altra, al territorio degli Stati membri dell'ASEAN, quali definiti all'articolo 2, punto 1, lettera z).

ARTICOLO 33

Entrata in vigore

1. Il presente accordo è soggetto a ratifica, accettazione o approvazione conformemente alle rispettive procedure delle parti.
2. Il Segretario generale dell'ASEAN notifica per iscritto all'Unione europea l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure di ratifica, accettazione o approvazione da parte degli Stati membri dell'ASEAN. L'Unione europea notifica per iscritto al Segretario generale dell'ASEAN l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure di ratifica, accettazione o approvazione da parte dell'Unione e dei suoi Stati membri.
3. Fatto salvo l'articolo N, il presente accordo entra in vigore trenta (30) giorni dopo la data di ricevimento dell'ultima notifica scritta di cui al paragrafo 2 del presente articolo.

ARTICOLO 34

Testi facenti fede

1. Il presente accordo è redatto in due originali nelle lingue bulgara, ceca, croata, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, irlandese, italiana, lettone, lituana, maltese, neerlandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca e ungherese, e ciascuna di queste versioni fa ugualmente fede.
2. In caso di divergenza tra le versioni linguistiche, il comitato misto decide la lingua del testo da utilizzare.
3. Uno dei testi originali dell'accordo, comprese le relative modifiche, è depositato presso il Segretario generale dell'ASEAN, che ne trasmette senza indugio una copia certificata conforme a ciascuno Stato membro dell'ASEAN. L'altro testo originale dell'accordo, comprese le relative modifiche, è depositato presso l'Unione europea.

In FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati a tal fine, hanno firmato il presente accordo, in duplice copia, a [...] il giorno [...]del mese di [...] dell'anno [...].

Per il Regno del Belgio:
Per la Repubblica di Bulgaria:
Per la Repubblica ceca:
Per il regno di Danimarca:
Per la Repubblica Federale di Germania:
Per la Repubblica di Estonia:
Per l'Irlanda:
Per la Repubblica ellenica:
Per il Regno di Spagna:
Per la Repubblica Francese:
Per la Repubblica di Croazia:
Per la Repubblica italiana:
Per la Repubblica di Cipro:
Per la Repubblica di Lettonia:
Per la Repubblica di Lituania:
Per il Granducato di Lussemburgo:
Per l'Ungheria:
Per la Repubblica di Malta:
Per il Regno dei Paesi Bassi:
Per la Repubblica d'Austria:
Per la Repubblica di Polonia:
Per la Repubblica portoghese:
Per la Romania:
Per la Repubblica di Slovenia:
Per la Repubblica slovacca:
Per la Repubblica di Finlandia:
Per il Regno di Svezia:
Per l'Unione europea:

Per il governo di Brunei Darussalam:
Per il governo del Regno di Cambogia:
Per il governo della Repubblica di Indonesia:
Per il governo della Repubblica democratica popolare del Laos:
Per il governo della Malaysia:
Per il governo della Repubblica dell'Unione di Myanmar:
Per il governo della Repubblica delle Filippine:
Per il governo della Repubblica di Singapore:
Per il governo del Regno di Thailandia:
Per il governo della Repubblica socialista del Vietnam:

Articolo A Programmazione delle rotte

1. In deroga all'articolo 3, paragrafi 1 e 2, e fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari nazionali dell'Indonesia, per la prestazione di servizi aerei passeggeri e combinati tra l'Indonesia e l'Unione, i punti in Indonesia si riferiscono a Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan e Surabaya.

2. Se:

- a) un accordo sui servizi aerei tra gli Stati membri dell'ASEAN; oppure
- b) un accordo sui servizi aerei tra gli Stati membri dell'ASEAN collettivamente e qualsiasi altro paese,

consente ai vettori di prestare servizi aerei passeggeri e combinati verso punti situati in Indonesia diversi da Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan e Surabaya, i punti in Indonesia comprendono anche tali punti.

3. Ai fini dell'articolo 10, paragrafo 12, per l'Indonesia, i diritti nazionali di code-sharing sono esercitati attraverso i punti di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo verso qualsiasi altro punto dell'Indonesia, o viceversa.

Articolo B Diritti di traffico

In deroga all'articolo 3, paragrafo 2, si applicano le seguenti disposizioni:

- a) la concessione di diritti di traffico di quinta libertà a norma dell'articolo 3, paragrafo 3, lettera f), a un vettore aereo dell'Unione per la prestazione di servizi di trasporto passeggeri e combinati tra punti situati in Myanmar e punti all'interno dell'ASEAN ha effetto a decorrere dal 1° luglio 2024;
- b) la concessione di diritti di traffico di quinta libertà a norma dell'articolo 3, paragrafo 3, lettera e), a un vettore aereo di Myanmar per la prestazione di servizi di trasporto passeggeri e combinati tra punti situati nell'Unione ha effetto a decorrere dal 1° luglio 2024;
- c) la concessione di diritti di traffico di quinta libertà a norma dell'articolo 3, paragrafo 3, lettera f), a un vettore aereo dell'Unione per la prestazione di servizi di trasporto passeggeri e combinati tra punti nell'Unione e punti in Vietnam verso punti al di fuori dell'ASEAN avviene unicamente su rotte non operate da un vettore aereo del Vietnam;
- d) la concessione di diritti di traffico di quinta libertà a norma dell'articolo 3, paragrafo 3, lettera e), a un vettore aereo del Vietnam per la prestazione di servizi di trasporto passeggeri e combinati tra punti in Vietnam e punti nell'Unione verso punti al di fuori dell'Unione avviene unicamente su rotte non operate da un vettore aereo dell'Unione.

Articolo C Diritti di scalo

1. In deroga all'articolo 3, paragrafo 6, lettera f), l'esercizio dei propri diritti di scalo da parte dei vettori aerei dell'Unione nelle operazioni su punti coterminali all'interno dello stesso Stato membro

dell'ASEAN prende effetto due (2) anni dopo lo scambio di tali diritti in un accordo sui servizi aerei tra gli Stati membri dell'ASEAN. Prende effetto contemporaneamente l'esercizio dei diritti di scalo nelle operazioni su punti coterminali all'interno dello stesso Stato membro dell'UE da parte dei vettori aerei degli Stati membri dell'ASEAN.

2. Fino ad allora, ciascuna parte considera favorevolmente le domande dei vettori aerei di un'altra parte di effettuare il proprio traffico di scalo nelle operazioni su punti coterminali all'interno dello stesso Stato membro dell'ASEAN o dello stesso Stato membro dell'UE su base bilaterale specifica, se tali diritti non sono già disponibili.

Articolo D Designazione dei vettori aerei

1. In deroga all'articolo 4, paragrafo 1, l'Indonesia, il Myanmar, le Filippine e il Vietnam possono mantenere l'obbligo di designazione dei vettori aerei esistente nelle rispettive disposizioni legislative e regolamentari nazionali al momento della firma del presente accordo.

2. Ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, si considera che la pubblicazione da parte dell'Unione di un "elenco dei vettori aerei dell'UE titolari di una licenza di esercizio attiva" soddisfa i suddetti obblighi di designazione nazionale per i vettori inclusi in tale elenco, a condizione che tale elenco sia messo prontamente a disposizione delle autorità competenti dei suddetti Stati membri dell'ASEAN per via elettronica.

3. L'Indonesia, il Myanmar, le Filippine e il Vietnam si adoperano per eliminare quanto prima i suddetti obblighi di designazione e ne informano il comitato misto.

Articolo E Concorrenza leale

1. Si precisa che le parti confermano che l'articolo 8, paragrafo 2, lettere a) e b), prescrive soltanto l'obbligo delle parti di adottare o mantenere in vigore il diritto della concorrenza e di istituire un'autorità indipendente garante della concorrenza per far rispettare tale diritto. Le parti confermano inoltre che il presente accordo non limita il funzionamento indipendente di dette autorità garanti della concorrenza. Le decisioni di tali autorità garanti della concorrenza non sono soggette al meccanismo di composizione delle controversie di cui all'articolo 25.

2. Una parte può pertanto presentare ricorso in relazione all'articolo 8, paragrafo 2, lettere a) e b), solo se un'altra parte non mantiene in vigore il diritto della concorrenza o non mantiene attiva un'autorità garante della concorrenza indipendente dal punto di vista operativo che applica efficacemente il diritto della concorrenza di tale parte. Nessuna disposizione dell'articolo 8, paragrafo 2, lettere a) e b), può essere interpretata in modo da contestare decisioni o sentenze adottate dall'autorità garante della concorrenza o dagli organi giurisdizionali di una parte per applicare il diritto della concorrenza di una parte.

3. In deroga all'articolo 25, paragrafo 1, il meccanismo di composizione delle controversie di cui a tale articolo non si applica alle controversie relative all'applicazione o all'interpretazione dell'articolo 8 sorte prima del 1° gennaio 2025.

Articolo F Piani operativi, programmi e orari

1. Fatto salvo l'articolo 3 e l'articolo 10, paragrafi 11 e 12, e in deroga all'articolo 10, paragrafo 7, la Cambogia, l'Indonesia, la Repubblica democratica popolare del Laos, la Malaysia, il Myanmar, le Filippine, la Thailandia e il Vietnam possono mantenere in vigore le procedure esistenti nelle rispettive disposizioni legislative e regolamentari nazionali al momento della firma del presente accordo per quanto riguarda l'approvazione dei piani operativi, dei programmi e degli orari, comprese le informazioni sui servizi che operano nell'ambito di accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, istituiti dai vettori aerei dell'Unione per la prestazione di servizi aerei da e verso i territori di detti Stati.

2. La Cambogia, l'Indonesia, la Repubblica democratica popolare del Laos, la Malaysia, il Myanmar, le Filippine, la Thailandia e il Vietnam riducono al minimo gli oneri amministrativi derivanti da tali prescrizioni e procedure. L'approvazione dei piani operativi, dei programmi e degli orari suddetti è concessa entro dieci (10) giorni lavorativi dalla data di ricevimento della domanda del vettore aereo, a condizione che quest'ultimo abbia ottenuto le autorizzazioni di esercizio e i permessi tecnici appropriati a norma dell'articolo 4.

3. La Cambogia, l'Indonesia, la Repubblica democratica popolare del Laos, la Malaysia, il Myanmar, le Filippine, la Thailandia e il Vietnam si adoperano per revocare quanto prima le suddette procedure e ne informano il comitato misto.

Articolo G Vendite e spese locali

1. In deroga all'articolo 10, paragrafi 8 e 9, l'Indonesia, il Myanmar e il Vietnam possono mantenere in vigore le prescrizioni esistenti nelle rispettive disposizioni legislative e regolamentari nazionali al momento della firma del presente accordo per quanto riguarda l'uso della loro valuta nazionale nelle vendite interne di servizi di trasporto e di servizi connessi e nel pagamento delle spese locali.

2. L'Indonesia, il Myanmar, e il Vietnam si adoperano per abrogare quanto prima le suddette prescrizioni e ne informano il comitato misto.

Articolo H Rimesse delle entrate locali

1. Si precisa che il termine "rimessa" di cui all'articolo 10, paragrafo 10, lettera a), si riferisce, nel caso delle Filippine, alle rimesse diverse da quelle effettuate da una filiale di una società estera che svolge attività commerciali o imprenditoriali all'interno delle Filippine.

2. In relazione alla rimessa degli utili da parte di una filiale di una società estera che svolge attività commerciali o imprenditoriali all'interno delle Filippine, le Filippine hanno il diritto di applicarvi un'imposta conformemente alla loro legislazione nazionale, a meno che non sia prevista un'aliquota inferiore o un'esenzione in virtù di un accordo sulla doppia imposizione concluso tra le Filippine e il paese di residenza del vettore straniero.

3. Le Filippine si adoperano per collaborare con l'Unione alla creazione di un quadro comune per il trattamento delle rimesse dei vettori aerei dell'Unione che operano nelle Filippine e ne danno notifica al comitato misto.

ARTICOLO I Tariffe

1. Fatto salvo l'articolo 13, paragrafo 1, e in deroga all'articolo 13, paragrafo 2, le Filippine possono mantenere in vigore le procedure esistenti nelle rispettive disposizioni legislative e regolamentari nazionali al momento della firma del presente accordo per quanto riguarda l'approvazione delle tariffe stabilite dai vettori aerei dell'Unione per i servizi aerei da e verso il territorio delle Filippine. Tali tariffe sono approvate entro dieci (10) giorni lavorativi dalla loro presentazione.

2. Le Filippine si adoperano per eliminare quanto prima le suddette procedure e ne informano il comitato misto.

Articolo J Garanzie sui prestiti

Le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2, lettera d), non si applicano alle sovvenzioni sotto forma di garanzie sui prestiti concesse dal Vietnam prima della firma del presente accordo e fino alla scadenza dei relativi accordi. Tuttavia, qualora tali garanzie diano luogo a esborsi, questi sono effettuati a norma dell'articolo 8, paragrafo 3, lettere a) e b), a seconda dei casi.

Articolo K Non discriminazione

1. In deroga all'articolo D, gli Stati membri dell'ASEAN ivi menzionati accordano ai vettori aerei dell'Unione un trattamento non meno favorevole di quello accordato ai vettori aerei di qualsiasi altro paese per quanto riguarda la designazione dei vettori aerei.

2. In deroga agli articoli F, G e I, gli Stati membri dell'ASEAN ivi elencati accordano ai vettori aerei dell'Unione un trattamento non meno favorevole di quello accordato ai propri vettori aerei o ai vettori di qualsiasi altro paese, se più favorevole, per quanto riguarda l'approvazione di piani operativi, programmi e orari, vendite e spese locali e tariffe.

Articolo L Sistemi telematici di prenotazione

Al momento della firma del presente accordo, gli Stati membri dell'ASEAN di cui all'articolo 21, paragrafo 5, sono l'Indonesia, la Malaysia, le Filippine, la Thailandia e il Vietnam.

Articolo M Reciprocità

Qualora, a norma degli articoli D, F, G e I, uno Stato membro dell'ASEAN richieda la designazione di vettori aerei dell'Unione, applichi ai vettori aerei dell'Unione procedure nazionali per l'approvazione preventiva di piani operativi, programmi e orari, accordi di cooperazione in materia di commercializzazione o tariffe, oppure applichi ai vettori aerei dell'Unione prescrizioni nazionali relative alla valuta da utilizzare in determinate operazioni, l'Unione ha il diritto di applicare ai vettori aerei di tale Stato membro dell'ASEAN misure identiche o equivalenti.

Articolo N Entrata in vigore per la Malaysia

1. Fatto salvo l'articolo 33, se la Malaysia è l'unico Stato membro dell'ASEAN che non ha comunicato al Segretario generale dell'ASEAN la conferma dell'avvenuto espletamento delle sue procedure di ratifica, accettazione o approvazione del presente accordo:

- a) il Segretario generale dell'ASEAN può procedere a trasmettere all'Unione europea una notifica scritta che confermi che tutti gli Stati membri dell'ASEAN, ad eccezione della Malaysia, hanno completato le rispettive procedure di ratifica, accettazione o approvazione del presente accordo;
- b) il presente accordo entra in vigore conformemente all'articolo 33, paragrafo 3, per l'Unione e i suoi Stati membri, nonché per tutti gli Stati membri dell'ASEAN ad eccezione della Malaysia; e
- c) successivamente, l'accordo entra in vigore per la Malaysia trenta (30) giorni dopo la data di un'ulteriore notifica scritta del Segretario generale dell'ASEAN all'Unione

europea in cui si conferma che la Malaysia ha completato le procedure di ratifica, accettazione o approvazione del presente accordo.

2. In seguito alla firma del presente accordo e in attesa della sua entrata in vigore per la Malaysia:

- a) gli accordi o le intese precedenti in materia di servizi aerei conclusi tra gli Stati membri dell'UE e la Malaysia e tra l'Unione e la Malaysia, firmati o conclusi prima della firma dell'accordo, continuano ad applicarsi e non sono modificati; e
- b) non sono conclusi nuovi accordi o intese in materia di servizi aerei tra gli Stati membri dell'UE e la Malaysia, o tra l'Unione e la Malaysia, salvo per far fronte a esigenze limitate e urgenti in circostanze eccezionali e fatte salve le rispettive disposizioni legislative e regolamentari nazionali. L'Unione o lo Stato membro dell'UE interessato informa le altre parti di tali nuovi accordi o intese in materia di servizi aerei.

Articolo O Valutazione dei progressi

Il comitato misto esamina annualmente i progressi compiuti nell'attuazione degli articoli del presente allegato sulla base di una relazione degli Stati membri dell'ASEAN interessati.