



DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Ministro degli affari esteri (FRATTINI)
di concerto con il Ministro dell'interno (MARONI)
con il Ministro della giustizia (ALFANO)
con il Ministro della difesa (LA RUSSA)
con il Ministro dell'economia e delle finanze (TREMONTI)
con il Ministro dello sviluppo economico (ROMANI)
e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MATTEOLI)**

(V. Stampato Camera n. 4564)

approvato dalla Camera dei deputati il 20 ottobre 2011

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 21 ottobre 2011

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti aerei tra il Canada e la Comunità europea e i suoi Stati membri, con Allegati, fatto a Bruxelles il 17 dicembre 2009

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sui trasporti aerei tra il Canada e la Comunità europea e i suoi Stati membri, con Allegati, fatto a Bruxelles il 17 dicembre 2009.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 23 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

(Entrata in vigore)

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

ACCORDO
SUI TRASPORTI AEREI
TRA IL CANADA E
LA COMUNITÀ EUROPEA
E I SUOI STATI MEMBRI

INDICE

<u>ARTICOLO</u>	<u>TITOLO</u>
1	Titoli e definizioni
2	Concessione di diritti
3	Designazione, autorizzazione e revoca
4	Investimenti
5	Applicazione della legislazione
6	Sicurezza dell'aviazione civile
7	Protezione dell'aviazione civile
8	Dazi doganali, tasse e oneri
9	Statistiche
10	Interessi dei consumatori
11	Disponibilità di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea
12	Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea
13	Contesto commerciale
14	Condizioni di concorrenza
15	Gestione del traffico aereo
16	Proroga della validità delle designazioni e autorizzazioni
17	Comitato misto
18	Ambiente
19	Questioni occupazionali
20	Cooperazione internazionale
21	Composizione delle controversie
22	Modifica
23	Entrata in vigore e applicazione provvisoria
24	Cessazione
25	Registrazione dell'accordo
26	Relazioni con altri accordi

ACCORDO SUL TRASPORTO AEREO

IL CANADA

da una parte,

e

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

IL REGNO DI SPAGNA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti del trattato che istituisce la Comunità europea e Stati membri dell'Unione europea (gli "Stati membri"),

e la COMUNITÀ EUROPEA,

dall'altra,

Il Canada e gli Stati membri in quanto parti della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, unitamente alla Comunità europea;

DESIDEROSI di promuovere un sistema dell'aviazione basato sulla concorrenza tra compagnie aeree nel mercato, riducendo all'essenziale la regolamentazione e gli interventi governativi;

DESIDEROSI di promuovere i rispettivi interessi nel settore del trasporto aereo;

RICONOSCENDO l'importanza di un trasporto aereo efficiente per promuovere gli scambi commerciali, il turismo e gli investimenti;

DESIDEROSI di migliorare i servizi aerei;

DESIDEROSI di assicurare il più elevato livello di sicurezza nei trasporti aerei;

DETERMINATI a cogliere i benefici potenziali della cooperazione normativa e, nella misura del possibile, dell'armonizzazione di normative e metodologie;

RICONOSCENDO i notevoli benefici potenziali che possono derivare da servizi aerei competitivi e da industrie dei servizi aerei redditizie;

DESIDEROSI di promuovere un ambiente concorrenziale per i servizi aerei, consapevoli che i benefici potenziali non possono essere realizzati in mancanza di condizioni eque di concorrenza per le compagnie aeree;

DESIDEROSI di fare in modo che le rispettive compagnie aeree abbiano eque e pari opportunità di fornire i servizi aerei di cui al presente accordo;

DESIDEROSI di massimizzare i vantaggi per i passeggeri, le compagnie aeree e gli aeroporti e i loro addetti e per altri soggetti che ne beneficiano indirettamente;

AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica internazionale in materia di trasporto aereo;

PRESO ATTO dell'importanza di tutelare i consumatori e di incoraggiare il raggiungimento di un livello adeguato di protezione dei consumatori nell'ambito dei servizi aerei;

PRESO ATTO dell'importanza della capitalizzazione dell'industria aeronautica ai fini di un ulteriore sviluppo dei servizi aerei;

DESIDEROSI di concludere un accordo sui trasporti aerei in aggiunta alla citata convenzione,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

ARTICOLO 1

Titoli e definizioni

1. I titoli utilizzati nel presente accordo fungono esclusivamente da riferimento.
2. Ai fini del presente accordo, salvo disposizione contraria, si intende per:
 - a) "autorità aeronautiche", qualsiasi autorità o persona incaricata dalle parti di svolgere le funzioni di cui al presente accordo;
 - b) "servizi aerei", servizi aerei di linea sulle rotte specificate nel presente accordo per il trasporto di passeggeri e merci, inclusa la posta, separatamente o in combinazione;
 - c) "accordo", il presente accordo, tutti i suoi allegati e qualsiasi modifica dell'accordo o degli allegati;
 - d) "compagnia aerea", una compagnia aerea designata e autorizzata in conformità dell'articolo 3 del presente accordo;
 - e) "parte", il Canada o gli Stati membri e la Comunità europea congiuntamente o individualmente;

- f) "convenzione", la Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, comprendente tutti gli allegati adottati ai sensi dell'articolo 90 della convenzione e tutte le modifiche degli allegati o della convenzione ai sensi degli articoli 90 e 94 della stessa, purché tali allegati e modifiche siano stati adottati dal Canada e dagli Stati membri; e
- g) "territorio", nel caso del Canada, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale, quali definiti dalla legislazione nazionale, compreso lo spazio aereo al di sopra di tali aree; nel caso degli Stati membri della Comunità europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale, cui si applica il trattato che istituisce la Comunità europea, alle condizioni previste dal trattato stesso e da qualsiasi atto inteso a sostituirlo, compreso lo spazio aereo al di sopra di tali aree; l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto; resta inoltre sospesa l'applicazione all'aeroporto di Gibilterra delle misure comunitarie in materia di trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, conformemente alla dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006.

ARTICOLO 2

Concessione di diritti

1. Ciascuna parte concede all'altra parte i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo da parte delle compagnie aeree dell'altra parte:
 - a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;
 - b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per scopi non di traffico;
 - c) nella misura in cui sia consentito dal presente accordo, il diritto di fare scalo sul proprio territorio limitatamente alle rotte previste dal presente accordo allo scopo di scaricare e caricare passeggeri e merci, inclusa la posta, separatamente o in combinazione; e
 - d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

2. Ciascuna parte garantisce inoltre all'altra parte i diritti specificati al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo per le compagnie aeree dell'altra parte diverse da quelle di cui all'articolo 3 (Designazione, autorizzazione e revoca) del presente accordo.

ARTICOLO 3

Designazione, autorizzazione e revoca

1. Le parti riconoscono come designazione ai sensi del presente accordo le licenze o altre forme di autorizzazione rilasciate dall'altra parte per l'effettuazione di servizi aerei nell'ambito del presente accordo. Su richiesta delle autorità aeronautiche di una parte, le autorità aeronautiche dell'altra parte che hanno rilasciato la licenza o altra forma di autorizzazione verificano lo stato di tali licenze o autorizzazioni.

2. Una volta ricevute le domande di una compagnia aerea designata di una parte, presentate nella forma e con le modalità previste, l'altra parte, conformemente alla sue disposizioni legislative e regolamentari, rilascia a tale compagnia aerea con tempi procedurali minimi le autorizzazioni e i permessi richiesti per effettuare i servizi aerei, a condizione che:
 - a) la compagnia aerea soddisfi i requisiti prescritti dalle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dalle autorità aeronautiche della parte che rilascia i permessi e le autorizzazioni;

- b) la compagnia aerea sia conforme alle disposizioni legislative e regolamentari della parte che rilascia i permessi e le autorizzazioni;
- c) fatte salve le disposizioni dell'allegato 2, nel caso di una compagnia aerea del Canada, il controllo effettivo di tale compagnia appartenga a cittadini di una delle parti, la compagnia abbia ottenuto la licenza come compagnia aerea canadese e abbia la sede di attività principale in Canada; nel caso di una compagnia aerea di uno Stato membro, il controllo effettivo di tale compagnia appartenga a cittadini di una delle parti, dell'Islanda, del Liechtenstein, della Norvegia o della Svizzera, la compagnia abbia ottenuto la licenza come compagnia aerea comunitaria e abbia la sede di attività principale in uno Stato membro; e
- d) la compagnia aerea operi altrimenti in modo conforme alle condizioni stabilite dal presente accordo.

3. Una parte può ritirare le autorizzazioni o i permessi di cui al paragrafo 2 del presente articolo e revocare, sospendere, imporre condizioni o limitare le autorizzazioni o permessi di esercizio o altrimenti sospendere o limitare l'esercizio di una o più compagnie aeree dell'altra parte, qualora tale compagnia aerea non rispetti le disposizioni del paragrafo 2 o qualora sia stato stabilito da una delle parti che le condizioni nel territorio dell'altra parte non garantiscono un ambiente equo e concorrenziale e costituiscono uno svantaggio o un danno rilevante per la sua o per le sue compagnie aeree, in applicazione dell'articolo 14, paragrafo 5 (Condizioni di concorrenza).

4. I diritti di cui al paragrafo 3 del presente articolo sono esercitati soltanto previa discussione in seno al comitato misto, a meno che non sia essenziale intervenire immediatamente per impedire violazioni delle disposizioni legislative e regolamentari di cui al paragrafo 2, oppure sia necessario intervenire per garantire i livelli di protezione e sicurezza in conformità delle disposizioni dell'articolo 6 (Sicurezza dell'aviazione civile) e dell'articolo 7 (Protezione dell'aviazione civile).

ARTICOLO 4

Investimenti

Ciascuna parte consente che cittadini del Canada o di uno o più Stati membri detengano la piena proprietà delle proprie compagnie aeree, fatte salve le condizioni dell'allegato 2 del presente accordo.

ARTICOLO 5

Applicazione della legislazione

Ciascuna parte è tenuta a esigere il rispetto:

- a) delle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano sul proprio territorio l'ingresso, la permanenza o l'uscita di aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o l'esercizio e la navigazione di tali aeromobili da parte delle compagnie aeree in ingresso e uscita da detto territorio e durante la permanenza sullo stesso; e

- b) delle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano sul proprio territorio l'ingresso, la permanenza o l'uscita di passeggeri, equipaggi o merci, inclusa la posta (quali i regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, il transito, la sicurezza dell'aviazione civile, l'immigrazione, i passaporti, le questioni doganali e la quarantena), da parte delle compagnie aeree e da parte o per conto di tali passeggeri, equipaggi o merci, inclusa la posta, in transito, ingresso e uscita da detto territorio e durante la permanenza sullo stesso. Nell'applicazione di tali disposizioni legislative e regolamentari, ciascuna parte, in circostanze analoghe, garantisce alle compagnie aeree un trattamento non meno favorevole rispetto a quello garantito alle proprie compagnie aeree o a qualsiasi altra compagnia aerea che offra analoghi servizi di trasporto aereo internazionale.

ARTICOLO 6

Sicurezza dell'aviazione civile

1. Le parti riaffermano l'importanza di una stretta cooperazione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile. In tale ambito le parti si impegnano a intensificare la cooperazione anche in relazione alle operazioni di volo, in particolare per consentire lo scambio di informazioni che possono risultare importanti per la sicurezza della navigazione aerea internazionale, la partecipazione alle rispettive attività di controllo o l'esecuzione di attività di controllo congiunte nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e lo sviluppo di iniziative e progetti congiunti, anche con paesi terzi. La cooperazione in parola sarà sviluppata nel quadro dell'Accordo in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra il Canada e la Comunità europea, fatto a Praga il 6 maggio 2009, in relazione alle materie disciplinate da tale accordo.

2. I certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una parte tramite le rispettive autorità aeronautiche, conformemente alle disposizioni applicabili dell'Accordo di cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra il Canada e la Comunità europea, sono riconosciuti validi dall'altra parte e dalle rispettive autorità aeronautiche ai fini dell'esercizio di servizi aerei, a condizione che tali certificati o licenze siano stati rilasciati o convalidati quantomeno in virtù e in conformità delle norme stabilite dalla convenzione.

3. Se i privilegi o le condizioni delle licenze o dei certificati di cui al paragrafo 2, rilasciati dalle autorità aeronautiche di una parte a qualsiasi persona o compagnia aerea o in relazione a un aeromobile utilizzato nell'esercizio di servizi aerei, consentono di applicare norme meno rigorose di quelle minime stabilite dalla convenzione e se tale differenza è stata notificata all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, o qualora dette autorità applichino una norma o norme più rigorose o diverse dalle norme stabilite ai sensi della convenzione, l'altra parte può chiedere consultazioni tra le parti nell'ambito del comitato misto allo scopo di chiarire le pratiche in oggetto. Finché le consultazioni non consentono di pervenire a una soluzione consensuale e in uno spirito di reciproca accettazione dei rispettivi certificati e licenze, le parti continuano a riconoscere i certificati e le licenze convalidate dalle autorità aeronautiche dell'altra parte. Qualora l'Accordo in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra il Canada e la Comunità europea, fatto a Praga, il 6 maggio 2009, preveda disposizioni che disciplinano la reciproca accettazione di certificati e licenze, ogni parte applica tali disposizioni.

4. Conformemente alla legislazione applicabile e nell'ambito dell'Accordo in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra il Canada e la Comunità europea, fatto a Praga il 6 maggio 2009, per quanto riguarda le questioni contemplate da tale accordo, le parti si impegnano all'accettazione reciproca di certificati e licenze.

5. Una parte o le sue autorità aeronautiche competenti possono chiedere in qualsiasi momento che si svolgano consultazioni con l'altra parte o le sue autorità aeronautiche competenti in merito alle norme e ai requisiti di sicurezza osservati e fatti osservare da queste ultime autorità. Se, a seguito di tali consultazioni, la parte o le sue autorità aeronautiche competenti che hanno chiesto le consultazioni ritengono che l'altra parte o le sue autorità aeronautiche competenti non osservano e non fanno osservare efficacemente norme e requisiti di sicurezza in tali ambiti che, salvo decisioni di senso contrario, siano almeno equivalenti alle norme minime stabilite dalla convenzione, esse notificano all'altra parte o alle sue autorità aeronautiche competenti le loro conclusioni e le misure che ritengono necessarie per conformarsi a tali norme minime. Qualora l'altra parte o le sue autorità aeronautiche competenti non adottino le necessarie misure correttive entro un termine di quindici (15) giorni o entro un altro termine concordato, la parte o le sue autorità aeronautiche competenti che hanno chiesto le consultazioni sono legittimate a revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o a sospendere o limitare altrimenti le operazioni di una compagnia aerea soggetta ai controlli di sicurezza da parte dell'altra parte o delle sue autorità aeronautiche competenti.

6. Ciascuna parte accetta che qualsiasi aeromobile gestito da o per conto di una compagnia aerea di una parte possa, quando si trova sul territorio dell'altra parte, essere oggetto di un'ispezione a terra effettuata dalle autorità aeronautiche dell'altra parte, al fine di verificare la validità dei pertinenti documenti dell'aeromobile e dei membri dell'equipaggio e lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature, purché tale ispezione non provochi un ritardo irragionevole all'esercizio dell'aeromobile.

7. Se, dopo aver effettuato l'ispezione a terra, le autorità aeronautiche di una parte rilevano che un aeromobile o l'esercizio di un aeromobile non sono conformi alle norme minime in vigore in quel momento conformemente alla convenzione o riscontrano che non sono osservate o fatte osservare in modo efficace le norme di sicurezza in vigore in quel momento in virtù della convenzione, le autorità aeronautiche di tale parte notificano alle autorità aeronautiche dell'altra parte responsabili dei controlli di sicurezza della compagnia aerea che gestisce l'aeromobile le loro conclusioni e le misure che ritengono necessarie per conformarsi a tali norme minime. La mancata adozione delle necessarie misure correttive entro un termine di quindici (15) giorni costituisce motivo legittimo per revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o per sospendere o limitare altrimenti le operazioni della compagnia aerea che gestisce l'aeromobile. Le stesse misure possono essere adottate qualora venga rifiutato l'accesso per effettuare l'ispezione a terra.

8. Ciascuna parte, tramite le rispettive autorità aeronautiche competenti, ha la facoltà di adottare misure immediate, compreso il diritto di revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o di sospendere o limitare altrimenti le operazioni di una compagnia aerea dell'altra parte, qualora ritenga che tali misure siano necessarie per prevenire un pericolo imminente per la sicurezza dell'aviazione civile. Se praticabile, la parte che adotta tali misure cerca di consultare preventivamente l'altra parte.

9. Le misure adottate da una parte o dalle sue autorità aeronautiche competenti in virtù dei paragrafi 5, 7 o 8 del presente articolo sono sospese nel momento in cui vengono meno i motivi che le hanno determinate.

ARTICOLO 7

Protezione dell'aviazione civile

1. Conformemente ai diritti e obblighi previsti dal diritto internazionale, le parti riaffermano che il loro reciproco obbligo di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita forma parte integrante del presente accordo.

2. Fatti salvi diritti ed obblighi delle parti in virtù del diritto internazionale, le parti operano, in particolare, in conformità delle disposizioni della convenzione relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili, fatta a Tokyo il 14 settembre 1963, la convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, fatta all'Aia il 16 dicembre 1970, la convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, fatta a Montreal il 23 settembre 1971, il protocollo per la repressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti adibiti all'aviazione civile internazionale, fatto a Montreal il 24 febbraio 1988 e la convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici e in foglie ai fini del rilevamento, fatta a Montreal il 1° marzo 1991 e con ogni altro accordo multilaterale in materia di protezione dell'aviazione civile vincolante per le parti.

3. A richiesta, le parti si forniscono reciprocamente tutta l'assistenza necessaria per prevenire gli atti di sequestro illegale di aeromobili civili o altri atti di interferenza illecita contro la sicurezza di tali aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti e delle infrastrutture per la navigazione aerea, nonché ogni altra minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile.

4. Le parti agiscono in conformità con le norme per la protezione dell'aviazione civile definite dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) e indicate quale allegati alla convenzione sull'aviazione civile internazionale, nella misura in cui tali norme di sicurezza siano applicabili alle parti. Le parti esigono che gli operatori di aeromobili del loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno nel loro territorio la sede di attività principale o la residenza permanente e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano nel rispetto delle predette disposizioni sulla protezione dell'aviazione civile. Conformemente con quanto precede, e a richiesta, ciascuna parte comunica all'altra parte le eventuali differenze tra le proprie disposizioni regolamentari e le prassi e le norme per la protezione dell'aviazione civile di cui agli allegati citati nel presente paragrafo, se tali differenze superano o integrano tali norme e hanno rilevanza per gli operatori dell'altra parte. Ciascuna parte può chiedere in qualsiasi momento consultazioni con l'altra parte, da tenersi in tempi ragionevolmente rapidi, per discutere di tali differenze.

5. Nella piena considerazione e nel rispetto reciproco della sovranità degli Stati ciascuna parte acconsente a che gli operatori di aeromobili di cui al paragrafo 4 del presente articolo possano essere obbligati al rispetto delle norme per la protezione dell'aviazione civile di cui al detto paragrafo imposte dall'altra parte per l'ingresso e la permanenza sul territorio dell'altra parte e per l'uscita dallo stesso. Le parti provvedono affinché, sui loro rispettivi territori, siano applicate misure efficaci per proteggere gli aeromobili e per effettuare controlli di sicurezza su passeggeri, equipaggi, bagagli, effetti personali, merci, posta e provviste di bordo, prima dell'imbarco o del carico.

6. Le parti si impegnano a cooperare ai fini del mutuo riconoscimento delle reciproche norme di sicurezza e a collaborare strettamente in materia di misure di controllo della qualità su una base di reciprocità. Sulla base di decisioni adottate individualmente dalle parti, e laddove opportuno, le parti si impegnano a creare i presupposti per attuare un sistema di sicurezza unico per i voli tra i territori delle parti al fine di dispensare da un ulteriore controllo i passeggeri, i bagagli e/o le merci in transito. A tal fine le parti adottano disposizioni amministrative che prevedano consultazioni sulle misure esistenti o in progetto in materia di protezione dell'aviazione civile nonché una cooperazione e una condivisione di informazioni sulle misure attuate dalle parti in materia di controllo della qualità. Le parti si consultano sui progetti di misure di protezione che abbiano rilevanza per gli operatori stabiliti nel territorio dell'altra parte che ha adottato tali disposizioni amministrative.

7. Nella misura del possibile ciascuna parte soddisfa le richieste dell'altra parte di adottare, con ragionevolezza, misure speciali di sicurezza per affrontare una minaccia particolare che interessa un volo specifico o una serie specifica di voli.

8. Le parti si impegnano a cooperare nelle ispezioni di sicurezza da queste effettuate in uno dei loro territori mediante la creazione di appositi meccanismi, comprese disposizioni amministrative, per il reciproco scambio di informazioni sui risultati di dette ispezioni di sicurezza. Le parti si impegnano a dare seguito alle richieste di partecipare, in qualità di osservatori, alle ispezioni di sicurezza effettuate dall'altra parte.

9. Quando si verifica un sequestro illegale di aeromobili civili o una minaccia di sequestro o altri atti di interferenza illecita contro la sicurezza di tali aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti o delle infrastrutture per la navigazione aerea, le parti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di provvedimenti appropriati finalizzati a porre rapidamente e sicuramente termine a tale incidente o minaccia di incidente.

10. Se una parte ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte abbia disatteso le disposizioni del presente articolo, tale parte, tramite le sue autorità competenti, può richiedere consultazioni. Tali consultazioni sono avviate entro quindici (15) giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso. In caso di non raggiungimento di un accordo soddisfacente entro quindici (15) giorni dall'inizio delle consultazioni, la parte che ne ha fatto richiesta può intervenire per ritirare, revocare o sospendere le autorizzazioni delle compagnie aeree dell'altra parte o imporre condizioni adeguate per il loro rilascio. In caso di emergenza, o per evitare un'ulteriore inadempienza alle disposizioni del presente articolo, la parte secondo la quale l'altra parte ha disatteso le disposizioni del presente articolo può intervenire, in via provvisoria, in qualsiasi momento.

11. Fatta salva la necessità di adottare provvedimenti immediati per garantire la protezione dei trasporti, le parti affermano che, nel prendere in considerazione misure di protezione, una parte valuta i loro possibili effetti negativi, a livello operativo ed economico, sulla prestazione dei servizi aerei di cui al presente accordo e, nella misura consentita dalla legge, tiene conto di tali fattori nel determinare le misure necessarie e appropriate per affrontare i citati problemi di sicurezza.

ARTICOLO 8

Dazi doganali, tasse e oneri

1. Ciascuna parte esenta, per quanto possibile nella misura consentita dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e su una base di reciprocità, le compagnie aeree dell'altra parte da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e sul capitale, dazi doganali, accise, diritti e oneri analoghi che sono imposti dalle parti e non sono basati sul costo dei servizi forniti, in relazione ai loro aeromobili impegnati nel trasporto aereo internazionale, alle dotazioni normali, al carburante, ai lubrificanti, al materiale tecnico di consumo, al materiale di terra, ai pezzi di ricambio (compresi i motori), alle provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco e ad altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché ad altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'esercizio o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale.

2. Per quanto possibile nella misura consentita dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e su una base di reciprocità, ciascuna parte esenta altresì 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 una parte e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzate nei servizi di trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;
- b) attrezzature di terra e pezzi di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzati nei servizi di trasporto aereo internazionale, come pure apparecchiature informatiche e componenti utilizzati per la gestione di passeggeri e merci o per i controlli di sicurezza;
- c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo introdotto o fornito nel territorio di una parte per essere utilizzato nell'aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzati nei servizi di 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) materiale stampato, compresi i biglietti aerei, tagliandi e copertine, lettere di trasporto aereo e altro materiale pubblicitario correlato distribuito gratuitamente dalla compagnia aerea.
3. Le normali dotazioni di bordo, come pure i materiali e le forniture normalmente presenti a bordo dell'aeromobile utilizzato da una compagnia aerea di una parte, possono essere scaricati sul territorio dell'altra parte solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale parte. In questo caso può essere chiesto che essi siano soggetti alla supervisione di tali autorità fino al momento in cui sono riesportati o altrimenti ceduti in conformità con la normativa doganale.
4. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano anche quando le compagnie aeree di una parte abbiano negoziato con un'altra compagnia aerea, alla quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento degli articoli specificati ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo nel territorio dell'altra parte.
5. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra uno Stato membro e il Canada per evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

ARTICOLO 9

Statistiche

1. Ciascuna parte fornisce all'altra parte le statistiche richieste dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta, altre informazioni statistiche disponibili che possano ragionevolmente essere richieste per esaminare l'andamento dei servizi aerei.
2. Le parti cooperano nell'ambito del comitato misto per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare l'andamento dei servizi aerei.

ARTICOLO 10

Interessi dei consumatori

1. Ciascuna parte riconosce l'importanza di tutelare gli interessi dei consumatori e può adottare o può chiedere alle compagnie aeree di adottare, su base non discriminatoria, misure ragionevoli e proporzionate in tal senso, tra cui:
 - a) disposizioni per proteggere i fondi anticipati alle compagnie aeree;

- b) iniziative di compensazione in caso di mancato imbarco;
- c) rimborsi ai passeggeri;
- d) la divulgazione dell'identità della compagnia aerea che effettivamente gestisce l'aeromobile;
- e) la capacità finanziaria delle proprie compagnie aeree;
- f) l'assicurazione responsabilità civile per i danni fisici subiti dai passeggeri; e
- g) misure in materia di accessibilità.

2. Le parti si impegnano a consultarsi reciprocamente in sede di comitato misto sulle questioni attinenti agli interessi dei consumatori, comprese le misure che esse prevedono di adottare, al fine di mettere in atto, nella misura del possibile, approcci compatibili.

ARTICOLO 11

Disponibilità di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea

1. Ciascuna parte garantisce che gli aeroporti, i corridoi aerei, i servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, la protezione dell'aviazione civile, l'assistenza a terra e altri servizi e infrastrutture connessi disponibili sul proprio territorio possano essere utilizzati anche dalle compagnie aeree dell'altra parte su base non discriminatoria, una volta definite le modalità d'uso.

2. Nella misura del possibile le parti adottano tutte le misure ragionevoli per garantire un accesso efficace a tutte le infrastrutture e servizi, fatti salvi i vincoli di tipo giuridico, operativo e fisico, e sulla base di eque e pari opportunità e trasparenza per quanto riguarda le procedure per ottenere l'accesso.
3. Ciascuna parte garantisce che le sue procedure, orientamenti e regolamentazioni per la gestione delle bande orarie applicabili agli aeroporti che si trovano sul proprio territorio siano applicati in modo trasparente, efficace e non discriminatorio.
4. Se una parte ritiene che l'altra parte non rispetti le disposizioni del presente articolo, può comunicarle le proprie osservazioni e richiedere consultazioni, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 4 (Comitato misto).

ARTICOLO 12

Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea

1. Ciascuna parte garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle proprie autorità o enti competenti per la riscossione alle compagnie aeree dell'altra parte per l'utilizzo di servizi di controllo del traffico aereo e di navigazione aerea siano adeguati, ragionevoli, commisurati ai costi e non ingiustamente discriminatori. In ogni caso, ciascun tipo di onere di uso è applicato alle compagnie aeree dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra compagnia aerea.

2. Ciascuna parte garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle autorità o enti competenti per la riscossione alle compagnie aeree dell'altra parte per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la protezione dell'aviazione civile siano adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori e equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. Gli oneri di cui trattasi possono riflettere, ma non eccedere, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o enti per garantire le adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali e di protezione dell'aviazione civile all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di oneri sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, tali oneri sono applicati alle compagnie aeree dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra compagnia aerea nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.

3. Ciascuna parte promuove consultazioni tra le autorità o gli enti competenti per la riscossione degli oneri sul proprio territorio e le compagnie aeree, o gli organismi di rappresentanza di queste ultime, che utilizzano le infrastrutture e i servizi e incoraggia le autorità o gli enti competenti per la riscossione e le compagnie aeree, o gli organismi di rappresentanza di queste ultime, a scambiarsi reciprocamente le informazioni che risultino necessarie ai fini di un riesame adeguato della congruità di tali oneri, conformemente ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Ciascuna parte incoraggia le autorità competenti per la riscossione degli oneri a comunicare agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri di uso, onde consentire alle autorità di prendere in considerazione le osservazioni formulate dagli utenti prima che le modifiche entrino in vigore.

4. Nei procedimenti di composizione delle controversie di cui all'articolo 21 (Composizione delle controversie), nessuna parte è reputata in situazione di inadempimento del presente articolo a meno che:

- a) non si sia astenuta dal procedere, entro tempi ragionevoli, a un riesame dell'onere di uso o della prassi oggetto del reclamo dell'altra parte; oppure
- b) in seguito a tale riesame, non si sia astenuta dal prendere tutte le iniziative in suo potere per correggere un onere o una prassi che risulti in contrasto con le disposizioni del presente articolo.

ARTICOLO 13

Contesto commerciale

1. Ciascuna parte accorda alle compagnie aeree dell'altra parte eque e pari opportunità per la fornitura di servizi di trasporto aereo di cui al presente accordo.

Capacità

2. Ciascuna parte accorda alle compagnie aeree dell'altra parte la facoltà di determinare la frequenza e la capacità dei servizi di trasporto aereo che essa offre nell'ambito del presente accordo in base a considerazioni commerciali di mercato. Nessuna parte limita unilateralmente il volume del traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, né il tipo o i tipi di aeromobili utilizzati dalle compagnie aeree dell'altra parte, né impone la comunicazione di orari, programmi di voli charter o piani operativi da parte delle compagnie aeree dell'altra parte, salvo che per motivi tecnici, operativi o ambientali (qualità dell'aria a livello locale e inquinamento sonoro) a condizioni uniformi in coerenza con l'articolo 15 della convenzione.

Code-sharing

3. a) Fatte salve le disposizioni regolamentari normalmente applicate a tali operazioni da ciascuna parte, qualsiasi compagnia aerea dell'altra parte può avviare accordi di cooperazione finalizzati a:
- i) offrire i propri servizi aerei sulle rotte specificate vendendo titoli di trasporto con il proprio codice su voli gestiti da qualsiasi compagnia aerea del Canada o degli Stati membri e/o di qualsiasi paese terzo; e/o da un'impresa di trasporto di superficie marittimo o terrestre di qualsiasi paese;
 - ii) effettuare servizi di trasporto con il codice di qualsiasi altra compagnia aerea, qualora tale compagnia sia stata autorizzata dalle autorità aeronautiche di una parte a vendere servizi di trasporto con il proprio codice su voli gestiti da qualsiasi compagnia aerea di una parte.

- b) Una parte può chiedere a tutte le compagnie aeree che partecipano ad accordi di code-sharing di detenere le opportune abilitazioni per l'esercizio delle rotte interessate.
- c) Una parte non ritira l'autorizzazione ai servizi di code-sharing di cui al paragrafo 3, lettera a), punto i), del presente articolo in base al fatto che la compagnia aerea che gestisce l'aeromobile non ha il diritto di effettuare trasporto aereo con il codice di altre compagnie aeree.
- d) Le parti chiedono a tutte le compagnie aeree che partecipano ad accordi di code-sharing di garantire che i passeggeri siano pienamente informati dell'identità dell'operatore e del modo di trasporto per ciascun segmento del viaggio.

Assistenza a terra

4. Ciascuna parte consente alle compagnie aeree dell'altra parte quando operano sul suo territorio:
 - a) di effettuare, su una base di reciprocità, i propri servizi di assistenza a terra sul suo territorio e, a loro scelta, di avvalersi dei servizi di assistenza a terra forniti in tutto o in parte da qualsiasi società autorizzata a tal fine dalle autorità competenti; e
 - b) di fornire servizi di assistenza a terra per altre compagnie aeree che operano nello stesso aeroporto, se autorizzate e se tale attività è conforme alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili.

5. L'esercizio dei diritti di cui al paragrafo 4, lettere a) e b) del presente articolo, è soggetto esclusivamente a vincoli fisici o operativi derivanti soprattutto da considerazioni di sicurezza aeroportuale. Ogni vincolo deve essere applicato in maniera uniforme e secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra compagnia aerea di qualsiasi paese che offra analoghi servizi di trasporto aereo internazionale nel momento in cui i vincoli sono imposti.

Rappresentanti delle compagnie aeree

6. Ciascuna parte consente:

- a) alle compagnie aeree dell'altra parte, su base di reciprocità, di inviare e di mantenere sul proprio territorio i loro rappresentanti e il personale dirigente, amministrativo, tecnico, operativo, o altro personale specializzato, necessario per la fornitura dei loro servizi;
- b) alle compagnie aeree dell'altra parte, e a discrezione di queste ultime, di soddisfare le esigenze di organico mediante personale proprio o avvalendosi dei servizi di qualsiasi altra organizzazione, società o compagnia aerea operante sul suo territorio e autorizzata a fornire tali servizi per conto di altre compagnie aeree; e
- c) alle compagnie aeree dell'altra parte di stabilire uffici nel proprio territorio ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse.

7. Ciascuna parte esige che i rappresentanti e il personale delle compagnie aeree dell'altra parte siano soggetti alle proprie disposizioni legislative e regolamentari. Conformemente a tali disposizioni:

- a) ciascuna parte rilascia, sollecitamente, i necessari permessi di lavoro e di soggiorno, o documenti analoghi, ai rappresentanti e al personale di cui al paragrafo 6 del presente articolo; e
- b) ciascuna parte facilita e accelera l'approvazione delle eventuali domande di permesso di lavoro per il personale incaricato di compiti temporanei di durata non superiore a novanta (90) giorni.

Vendita, spese in loco e trasferimento di fondi

8. Ciascuna parte consente alle compagnie aeree dell'altra parte:
- a) di provvedere alla vendita dei servizi di trasporto aereo sul proprio territorio direttamente o, a discrezione delle compagnie aeree, mediante propri agenti e di vendere tali servizi nella valuta locale o, a discrezione delle compagnie aeree, in valute liberamente convertibili di altri paesi; a chiunque è consentito inoltre di acquistare tali servizi di trasporto in valute accettate da tali compagnie aeree;
 - b) di pagare le spese effettuate sul proprio territorio, compreso l'acquisto di carburante, in valuta locale o, a discrezione delle compagnie aeree, in valute liberamente convertibili; e

- c) di convertire e trasferire all'estero, su richiesta, i fondi provenienti dal normale svolgimento delle loro attività. La conversione e la rimessa di tali somme sono consentite senza restrizioni o ritardi, al tasso di cambio di mercato delle valute estere applicabile ai pagamenti correnti in vigore al momento della presentazione della domanda di rimessa, e non sono soggette a nessun onere, ad eccezione delle normali commissioni prelevate dalle banche per tali transazioni.

Servizi intermodali

9. Ciascuna parte consente alle compagnie aeree che effettuano:
- a) servizi misti per passeggeri, di utilizzare i trasporti di superficie terrestri o marittimi in combinazione con i trasporti aerei. Le compagnie aeree possono scegliere di affidare l'esecuzione di tali trasporti a trasportatori di superficie, mediante accordi con questi ultimi, o di effettuare tali trasporti in proprio;
- b) servizi merci, di utilizzare senza restrizioni, in connessione con i servizi di trasporto aereo, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie terrestre o marittimo 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 trasporto di merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili; di avere accesso alle formalità e ai controlli doganali e alle infrastrutture degli aeroporti per le merci, siano esse trasportate per via aerea o per via di superficie; e di scegliere di effettuare esse stesse il trasporto di superficie delle merci, fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari nazionali che disciplinano tale trasporto, ovvero di affidarne l'esecuzione ad altri trasportatori di superficie, mediante accordi con questi ultimi, compreso il trasporto di superficie effettuato da compagnie aeree di qualsiasi altro paese; e

- c) servizi intermodali, di offrire a un prezzo unico comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempre che i passeggeri e i trasportatori siano correttamente informati circa le caratteristiche di tale trasporto.

Prezzi

10. Le parti consentono alle compagnie aeree di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera e equa concorrenza. Nessuna parte intraprende azioni unilaterali contro l'introduzione o il mantenimento di un prezzo per il trasporto internazionale proveniente da o verso il proprio territorio.
11. Le parti non esigono che i prezzi siano depositati presso le autorità aeronautiche.
12. Le parti consentono alle autorità aeronautiche di discutere di questioni quali, tra l'altro, il carattere iniquo, irragionevole e discriminatorio dei prezzi.

Sistemi telematici di prenotazione

13. In relazione ai sistemi telematici di prenotazione le parti applicano sul proprio territorio, su base equa e non discriminatoria, le rispettive disposizioni legislative e regolamentari.

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

14. Le compagnie aeree di ciascuna parte possono fornire i servizi aerei di cui al presente accordo sulla base di accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, comprese le compagnie aeree, a condizione che le compagnie che forniscono i servizi aerei dispongano delle opportune abilitazioni all'esercizio delle rotte e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari vigenti in loco e subordinatamente all'approvazione delle autorità aeronautiche.

Noleggio di aereo con equipaggio (wet leasing)

15. Ai fini della fornitura dei servizi aerei di cui al presente accordo, e a condizione che la compagnia aerea che fornisce tali servizi e l'operatore dell'aeromobile dispongano delle pertinenti autorizzazioni, le compagnie aeree delle parti possono prestare i servizi aerei di cui al presente accordo utilizzando aeromobili e equipaggi forniti da altre compagnie aeree, anche di altri paesi, subordinatamente all'approvazione della autorità aeronautiche. Ai fini del presente paragrafo le compagnie aeree che gestiscono l'aeromobile non sono tenute ad avere l'abilitazione all'esercizio delle rotte soggiacenti.

Charter/Voli non di linea

16. Le disposizioni degli articoli 4 (Investimenti), 5 (Applicazione della legislazione), 6 (Sicurezza dell'aviazione civile), 7 (Protezione dell'aviazione civile), 8 (Dazi doganali, tasse e oneri), 9 (Statistiche), 10 (Interessi dei consumatori), 11 (Disponibilità di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea), 12 (Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea), 13 (Contesto commerciale), 14 (Condizioni di concorrenza), 15 (Gestione del traffico aereo), 17 (Comitato misto), 18 (Ambiente) del presente accordo si applicano anche ai voli charter e ad altri voli non di linea effettuati da vettori aerei di una parte in partenza o in provenienza dal territorio dell'altra parte.

17. Una volta ricevuta la domanda di un vettore aereo che intende effettuare voli charter e altri voli non di linea, le parti rilasciano quanto più sollecitamente possibile le autorizzazioni e i permessi richiesti.

ARTICOLO 14**Condizioni di concorrenza**

1. Le parti individuano come loro obiettivo comune la creazione di un ambiente equo e concorrenziale per la fornitura dei servizi aerei. Le parti riconoscono che le compagnie aeree generalmente adottano prassi genuinamente concorrenziali quando operano su base interamente commerciale e non sono sovvenzionate dallo Stato. Riconoscono altresì che aspetti quali, tra l'altro, le condizioni di privatizzazione delle compagnie aeree, la soppressione dei sussidi che falsano le condizioni di concorrenza, l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e ai servizi aeroportuali e ai sistemi telematici di prenotazione sono fattori fondamentali per creare un ambiente equo e concorrenziale.

2. Se una parte rileva che nel territorio dell'altra parte esistono condizioni che potrebbero nuocere a un ambiente equo e concorrenziale e alle attività delle sue compagnie aeree nell'ambito del presente accordo, può trasmettere le proprie osservazioni all'altra parte. Essa può inoltre chiedere una riunione del comitato misto. Le parti accettano come argomento legittimo di discussione in seno al comitato misto la valutazione della misura in cui la concessione di sussidi o altri interventi possano compromettere gli obiettivi dell'accordo in materia di ambiente concorrenziale.

3. Le questioni che possono essere sollevate in applicazione del presente articolo 14 comprendono, a titolo di esempio, i conferimenti di capitale, le sovvenzioni incrociate, i contributi, le garanzie, l'assetto azionario, gli sgravi o le esenzioni fiscali, la protezione contro il fallimento o un'assicurazione da parte di qualsiasi ente o amministrazione statale. Fatto salvo il paragrafo 4 dell'articolo 14, una parte, previa notifica all'altra parte, può prendere contatto con i soggetti responsabili nel territorio dell'altra parte, ivi comprese le amministrazioni statali, provinciali e locali, per discutere di aspetti attinenti al presente articolo.

4. Le parti riconoscono la cooperazione tra le rispettive autorità garanti della concorrenza, quale sancita dall'Accordo tra le Comunità europee e il Governo del Canada in merito all'applicazione dei rispettivi diritti della concorrenza, fatto a Bonn il 17 giugno 1999.

5. Se, dopo le consultazioni in sede di comitato misto, una parte ritiene che le condizioni di cui al paragrafo 2 dell'articolo 14 persistono e potrebbero tradursi in svantaggi o danni significativi per la sua o le sue compagnie aeree, tale parte può adottare provvedimenti. Una parte può adottare provvedimenti ai sensi del presente paragrafo a partire dal momento in cui il comitato misto abbia definito con una decisione procedure e criteri in tal senso o trascorso un anno dalla data in cui il presente accordo è applicato in via provvisoria dalle parti o entra in vigore, se questo evento si verifica per primo. Qualsiasi provvedimento adottato ai sensi del presente paragrafo deve essere adeguato, proporzionato e limitato allo stretto necessario, per quanto riguarda la sua portata e la sua durata. L'intervento deve essere esclusivamente diretto al soggetto che beneficia delle condizioni di cui al paragrafo 2 e non pregiudica il diritto di qualsiasi parte di intervenire ai sensi dell'articolo 21 (Composizione delle controversie).

ARTICOLO 15

Gestione del traffico aereo

Le parti cooperano per affrontare aspetti di controllo e politica della sicurezza relativi alla gestione del traffico aereo allo scopo di ottimizzare l'efficienza generale, ridurre i costi e migliorare la capacità e la sicurezza dei sistemi esistenti. Le parti invitano i propri fornitori di servizi di navigazione aerea a continuare a collaborare in materia di interoperabilità per integrare ulteriormente, se possibile, i sistemi delle due parti, per ridurre l'impatto ambientale del trasporto aereo e per condividere informazioni se del caso.

ARTICOLO 16

Proroga della validità delle designazioni e autorizzazioni

1. Qualsiasi compagnia aerea del Canada o di uno Stato membro in possesso di una designazione valida rilasciata dai relativi governi nell'ambito di un accordo sul trasporto aereo con il Canada sostituito dal presente accordo è considerata come compagnia aerea designata a effettuare servizi aerei.
2. Qualsiasi compagnia aerea del Canada o di uno Stato membro in possesso di una licenza o autorizzazione rilasciata dalle autorità aeronautiche di una parte e valida per effettuare servizi aerei alla data di entrata in vigore del presente accordo continua a disporre, in attesa del rilascio di un'eventuale licenza o autorizzazione nuova o modificata ai sensi del presente accordo, di tutte le autorizzazioni previste da tale licenza o autorizzazione e si considera come abilitata a effettuare i servizi aerei di cui al presente accordo.
3. Il presente articolo non osta a che una compagnia aerea di una parte non menzionata ai paragrafi 1 o 2 del presente articolo sia designata o autorizzata a effettuare servizi aerei.

ARTICOLO 17

Comitato misto

1. Le parti istituiscono un comitato composto da rappresentanti delle parti (il "comitato misto").
2. Il comitato misto individua le autorità aeronautiche e altre autorità competenti per le materie disciplinate dal presente accordo e facilita i contatti tra loro.
3. Il comitato misto si riunisce ogniqualvolta necessario e almeno una volta all'anno. Ciascuna parte può chiederne la convocazione.
4. Le parti possono inoltre chiedere di convocare il comitato misto per consultarsi su questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo e allo scopo di risolvere eventuali problemi segnalati dall'altra parte. La riunione del comitato deve avere luogo il più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricevimento della richiesta, salvo se deciso diversamente dalle parti.
5. Il comitato misto adotta decisioni laddove espressamente previsto dall'accordo.

6. Il comitato misto promuove la cooperazione tra le parti e può prendere in considerazione qualsiasi materia relativa all'applicazione o attuazione del presente accordo, tra cui:
 - a) il riesame delle condizioni di mercato relative ai servizi aerei di cui al presente accordo;
 - b) lo scambio di informazioni e, eventualmente, la fornitura di pareri relativi a modifiche delle politiche e delle normative interne che hanno rilevanza per l'accordo;
 - c) la presa in considerazione di settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso;
 - d) la formulazione di raccomandazioni relative alle condizioni, procedure e modifiche necessarie per permettere l'adesione dei nuovi Stati membri al presente accordo; e
 - e) la discussione di aspetti inerenti a proprietà, investimenti e controllo, segnalando quando siano soddisfatte le condizioni per una progressiva apertura dei diritti di traffico, come stabilito nell'allegato 2 del presente accordo.
7. Il comitato misto sviluppa la cooperazione e promuove gli scambi a livello di esperti su nuove iniziative legislative o regolamentari.
8. Il comitato misto stabilisce mediante decisione il proprio regolamento interno.
9. Tutte le decisioni del comitato misto sono adottate per consenso.

ARTICOLO 18

Ambiente

1. Le parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica internazionale in materia di trasporto aereo.
2. Fatti salvi i diritti e gli obblighi delle parti in virtù del diritto internazionale e della convenzione, ciascuna parte, nell'ambito della propria giurisdizione sovrana, ha il diritto di adottare e applicare misure adeguate per affrontare l'impatto sull'ambiente delle attività di trasporto aereo, a condizione che tali misure siano applicate senza distinzione di nazionalità.
3. Le parti riconoscono che, nel quadro dello sviluppo della politica internazionale in materia di trasporto aereo, i costi e i benefici delle misure dirette a proteggere l'ambiente devono essere attentamente valutati. Quando una parte valuta la possibilità di adottare misure ambientali, essa deve prendere in considerazione il loro possibile impatto negativo sull'esercizio dei diritti contemplati dal presente accordo e, qualora le suddette misure vengano adottate, deve prendere le opportune iniziative per attenuare il loro impatto negativo.
4. Le parti riconoscono l'importanza di cooperare, nell'ambito di discussioni multilaterali, per valutare gli effetti delle attività di trasporto aereo sull'ambiente e l'economia e per garantire che le eventuali misure adottate per attenuare tali effetti siano pienamente coerenti con gli obiettivi del presente accordo.

5. Quando vengono adottate misure nel settore ambientale, devono essere osservate le norme ambientali applicabili ai trasporti aerei adottate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, negli allegati della convenzione, salvo che siano state notificate differenze.
6. Le parti si impegnano a consultarsi reciprocamente sulle questioni ambientali, comprese le misure che prevedono di adottare e che potrebbero avere un impatto significativo sui servizi aerei internazionali di cui al presente accordo, al fine di mettere in atto, nella misura del possibile, approcci compatibili. Le consultazioni devono essere avviate entro 30 giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso o entro un termine differente concordato dalle parti.

ARTICOLO 19

Questioni occupazionali

1. Le parti riconoscono l'importanza di prendere in considerazione gli effetti che il presente accordo potrebbe avere sui lavoratori, sull'occupazione e sulle condizioni lavorative.
2. Ciascuna parte può richiedere la convocazione del comitato misto di cui all'articolo 17 allo scopo di discutere le questioni occupazionali di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

ARTICOLO 20

Cooperazione internazionale

In sede di comitato misto di cui all'articolo 17 le parti possono sollevare questioni relative a:

- a) trasporto aereo e organizzazioni internazionali;
- b) possibili sviluppi delle relazioni in materia di trasporto aereo tra le parti e altri paesi, e
- c) tendenze negli accordi bilaterali o multilaterali,

formulando, se possibile, proposte sull'elaborazione di posizioni coordinate in questi ambiti.

ARTICOLO 21

Composizione delle controversie

1. In caso di controversie in materia di interpretazione o applicazione del presente accordo, le parti si impegnano a risolverle in primo luogo mediante consultazioni formali in sede di comitato misto. Tali consultazioni sono avviate quanto prima possibile e, fatto salvo l'articolo 17, paragrafo 4, entro un termine non superiore a 30 giorni dalla data in cui una parte riceve richiesta scritta in tal senso dall'altra parte, recante riferimento al presente articolo, salvo se deciso altrimenti dalle parti stesse.
2. Se la controversia non è risolta entro 60 giorni dal ricevimento della richiesta di avviare consultazioni formali, una decisione può essere demandata a una persona o organismo indicati consensualmente dalle parti. Qualora le parti non si accordino in tal senso, la controversia è sottoposta, a richiesta di una parte, alla decisione di un tribunale composto da un collegio di tre arbitri in conformità della procedura descritta di seguito.
3. Entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta di arbitrato, ciascuna parte deve nominare un arbitro indipendente. Il terzo arbitro viene nominato entro un ulteriore termine di 45 giorni di comune accordo dai due arbitri nominati dalle parti. Se una delle parti non procede alla nomina dell'arbitro entro il termine specificato, o se il terzo arbitro non è nominato entro il termine specificato, le parti possono chiedere al presidente del consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale di nominare, a seconda dei casi, uno o più arbitri. Se il presidente è della stessa nazionalità di una delle parti, gli arbitri sono nominati dal primo vicepresidente che non abbia un'incompatibilità in tal senso. In ogni caso il terzo arbitro deve avere la nazionalità di uno Stato terzo, agisce come presidente del tribunale e determina il luogo in cui si tiene l'arbitrato.

4. Il tribunale stabilisce le proprie regole procedurali e il calendario dei procedimenti.
5. A richiesta di una delle parti il tribunale può ordinare all'altra parte di adottare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva del tribunale.
6. Il tribunale procura di rendere un lodo scritto entro 180 giorni dal ricevimento della richiesta di arbitrato. La decisione del tribunale è presa a maggioranza dei voti.
7. Se il tribunale stabilisce che è stata commessa una violazione del presente accordo e se la parte responsabile non prende le misure correttive necessarie o non raggiunge un accordo con la controparte in merito a una soluzione reciprocamente soddisfacente entro 30 giorni dalla notifica della decisione del tribunale, l'altra parte può sospendere l'applicazione di vantaggi comparabili, derivanti dal presente accordo, fino al momento in cui la controversia non sia stata risolta.
8. Le spese del tribunale sono suddivise equamente tra le parti in causa.
9. Ai fini del presente articolo la Comunità europea e gli Stati membri agiscono congiuntamente.

ARTICOLO 22

Modifica

Qualsiasi modifica del presente accordo può essere decisa congiuntamente dalle parti a seguito di consultazioni tenute in conformità dell'articolo 17 (Comitato misto) del presente accordo. Le modifiche entrano in vigore conformemente ai termini di cui all'articolo 23 (Entrata in vigore e applicazione provvisoria).

ARTICOLO 23

Entrata in vigore e applicazione provvisoria

1. Il presente accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota diplomatica in cui le parti confermano l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio di note la Comunità europea e i suoi Stati membri designano il segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea. Il Canada consegna al segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea la nota o le note diplomatiche dirette alla Comunità europea e ai suoi Stati membri e il Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea consegna al Canada le note diplomatiche della Comunità europea e dei suoi Stati membri. La nota o le note diplomatiche della Comunità europea e dei suoi Stati membri contengono la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

2. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, le parti convengono di applicare in via provvisoria il presente accordo conformemente alle disposizioni di diritto interno delle parti a decorrere dal primo giorno del mese successivo alla data dell'ultima nota con la quale le parti si sono reciprocamente notificate l'avvenuto espletamento delle pertinenti procedure interne necessarie all'applicazione provvisoria del presente accordo.

ARTICOLO 24

Cessazione

Una parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra parte di aver deciso di denunciare il presente accordo. Detto preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e al segretariato delle Nazioni Unite. Il presente accordo scade un (1) anno dopo la data in cui l'altra parte ha ricevuto il preavviso, a meno che quest'ultimo non sia ritirato consensualmente prima dello scadere del periodo in questione. Qualora l'altra parte non comunichi l'avvenuto ricevimento della nota, quest'ultima si considera pervenuta quattordici (14) giorni dopo il ricevimento della stessa da parte dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e del segretariato delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 25

Registrazione dell'accordo

Il presente accordo e le sue eventuali modifiche sono registrati presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e il segretariato delle Nazioni Unite, conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite, dopo l'entrata in vigore. L'altra parte viene informata della registrazione non appena essa è stata confermata dai segretariati dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 26

Relazioni con altri accordi

1. Se le parti diventano parti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale o da un'altra organizzazione internazionale intergovernativa che contenga materie disciplinate dal presente accordo, queste si consultano in sede di comitato misto allo scopo di determinare in che misura le disposizioni dell'accordo multilaterale o della decisione incidano sul presente accordo e se quest'ultimo debba essere riveduto per tener conto di tali sviluppi.

2. Nel periodo di applicazione provvisoria di cui all'articolo 23, paragrafo 2 (Entrata in vigore e applicazione provvisoria) del presente accordo, sono sospesi gli accordi bilaterali riportati nell'allegato 3 del presente accordo, fatto salvo quanto previsto all'allegato 2 del presente accordo. All'atto dell'entrata in vigore a norma dell'articolo 23, paragrafo 1, del presente accordo, quest'ultimo sostituisce le pertinenti disposizioni degli accordi bilaterali riportati nell'allegato 3 del presente accordo, fatto salvo quanto previsto all'allegato 2 dello stesso.

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

FATTO in duplice esemplare a Bruxelles, addì diciassette dicembre 2009 in lingua bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, olandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca e ungherese, tutti i testi facenti ugualmente fede.

ALLEGATO 1

PROGRAMMAZIONE DELLE ROTTE

1. Ai fini dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), del presente accordo ciascuna parte consente alle compagnie aeree dell'altra parte di offrire servizi di trasporto sulle rotte specificate di seguito:
 - a) per le compagnie aeree del Canada:

Punti situati prima – Punti in Canada – Punti intermedi – Punti negli e all'interno degli Stati membri – Punti situati oltre
 - b) per le compagnie aeree della Comunità europea:

Punti situati prima – Punti negli Stati membri – Punti intermedi – Punti in e all'interno del Canada – Punti situati oltre

2. Le compagnie aeree di una parte possono, su uno o su tutti i collegamenti, a propria discrezione:
 - a) effettuare voli in una sola o nelle due direzioni;
 - b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;

- c) servire punti situati prima, punti intermedi e punti situati oltre, nonché punti nei territori di una qualsiasi delle parti in qualsiasi combinazione o in qualsiasi ordine;
- d) omettere scali in qualsiasi punto;
- e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili a un qualsiasi altro dei propri aeromobili senza alcun limite in relazione al cambiamento, in qualsiasi punto, del tipo o numero di aeromobili utilizzati;
- f) servire punti situati prima di qualsiasi punto del territorio di tale parte con o senza cambio di aeromobile o di numero di volo e offrire e pubblicizzare tali servizi al pubblico come servizi diretti;
- g) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;
- h) trasportare traffico a punti intermedi e a punti situati nel territorio dell'altra parte;
- i) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine; e
- j) fornire servizi in code-sharing conformemente all'articolo 13, paragrafo 3 (Contesto commerciale) del presente accordo,

senza limiti di direzione né limiti geografici e senza perdita di qualsivoglia diritto di trasportare traffico concesso ai sensi del presente accordo.

ALLEGATO 2

DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA DISPONIBILITÀ DEI DIRITTI

SEZIONE 1

Proprietà e controllo delle compagnie aeree di entrambe le parti

1. Fatto salvo l'articolo 4 (Investimenti), è consentito ai cittadini di una parte, su base di reciprocità, detenere la proprietà di compagnie aeree dell'altra parte, nella misura in cui ciò sia permesso dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali del Canada in materia di investimenti esteri nelle compagnie aeree.
2. Fatti salvi l'articolo 3, paragrafo 2, lettera c) (Designazione, autorizzazione e revoca) e l'articolo 4 (Investimenti) dell'accordo, in relazione alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree, anziché l'articolo 3, paragrafo 2, lettera c) (Designazione, autorizzazione e revoca), si applicano le seguenti disposizioni fino a quando le disposizioni legislative e regolamentari di cui alla sezione 2, paragrafo 2, lettere c) e d), del presente allegato non stabiliscano altrimenti:

"nel caso di una compagnia aerea del Canada la proprietà sostanziale e il controllo effettivo di tale compagnia appartengono a cittadini del Canada, la compagnia ha ottenuto la licenza come compagnia aerea canadese e ha la sede di attività principale in Canada; nel caso di una compagnia aerea di uno Stato membro, la proprietà sostanziale e il controllo effettivo di tale compagnia appartengono a cittadini degli Stati membri, dell'Islanda, del Liechtenstein, della Norvegia o della Svizzera, la compagnia ha ottenuto la licenza come compagnia aerea comunitaria e ha la sede di attività principale in uno Stato membro".

SEZIONE 2

Progressiva disponibilità dei diritti di traffico

1. Nell'esercitare i diritti di traffico di cui al paragrafo 2 della presente sezione, le compagnie aeree delle parti godono delle facilitazioni operative consentite dal paragrafo 2 dell'allegato 1.
2. Fatti salvi i diritti di traffico di cui all'allegato 1 del presente accordo:
 - a) quando le disposizioni legislative e regolamentari di entrambe le parti consentono a cittadini dell'altra parte di detenere e controllare fino al 25% dei diritti di voto delle loro compagnie aeree, si applicano i seguenti diritti:
 - i) per i servizi misti per passeggeri e i servizi tutto-merci, per le compagnie aeree canadesi, il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra qualsiasi punto in Canada e qualsiasi punto negli Stati membri; per le compagnie aeree comunitarie, il diritto di fornire servizi di trasporto aereo tra qualsiasi punto negli Stati membri e qualsiasi punto in Canada. Inoltre, per i servizi misti per passeggeri e i servizi tutto-merci, per le compagnie aeree di una parte, il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale da e per punti situati in paesi terzi passando per un qualsiasi punto nel territorio di tale parte, con o senza cambiamento di aeromobile o di numero di volo, e di offrire e pubblicizzare tali servizi al pubblico come servizi diretti;

- ii) per i servizi tutto-merci, per le compagnie aeree di entrambe le parti, il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra il territorio dell'altra parte e punti situati in paesi terzi in combinazione con servizi tra punti nel proprio territorio e punti nel territorio dell'altra parte;
- iii) per i servizi misti per passeggeri e i servizi tutto - merci, per le compagnie aeree di entrambe le parti, i diritti operativi stabiliti dagli accordi bilaterali sui trasporti aerei conclusi tra il Canada e gli Stati membri elencati alla sezione 1 dell'allegato 3, e i diritti operativi figuranti in intese che erano applicate tra il Canada e i singoli Stati membri, come indicato alla sezione 2 dell'allegato 3. In relazione a diritti che vanno oltre quelli della quinta libertà, di cui al presente punto, non si applicano più i limiti diversi da quelli geografici né i limiti relativi al numero di punti e a determinate frequenze; e
- iv) per garantire maggiore certezza, i diritti di cui ai precedenti punti i) e ii) possono essere esercitati nei casi in cui, alla data dell'applicazione provvisoria o dell'entrata in vigore del presente accordo, non esistano accordi o intese bilaterali, o qualora i diritti contenuti in un accordo e immediatamente disponibili prima dell'applicazione provvisoria o dell'entrata in vigore del presente accordo siano più restrittivi dei diritti di cui ai punti i) e ii);

- b) quando le disposizioni legislative e regolamentari di entrambe le parti consentono a cittadini dell'altra parte di detenere e controllare fino al 49% dei diritti di voto delle loro compagnie aeree, in aggiunta a quanto stabilito al paragrafo 2, lettera a), si applicano i seguenti diritti:
- i) per i servizi misti per passeggeri, per le compagnie aeree di entrambe le parti, i diritti di quinta libertà sono disponibili in tutti i punti intermedi e, per le compagnie aeree canadesi, tra qualsiasi punto degli Stati membri e qualsiasi punto in altri Stati membri, purché, nel caso delle compagnie aeree canadesi, i servizi includano un punto in Canada e, nel caso delle compagnie aeree comunitarie, i servizi includano un punto in uno qualsiasi degli Stati membri;
 - ii) per i servizi misti per passeggeri, per le compagnie aeree del Canada, i diritti di quinta libertà sono disponibili tra qualsiasi punto negli Stati membri e qualsiasi punto in Marocco, Svizzera, nello Spazio economico europeo e nei paesi membri dello Spazio aereo comune europeo; e,
 - iii) per i servizi tutto-merci, per le compagnie aeree di una parte, il diritto, senza che sia necessario servire un punto nel territorio di tale parte, di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra punti nel territorio dell'altra parte e punti situati in paesi terzi;

- c) quando le disposizioni legislative e regolamentari di entrambe le parti consentono a cittadini dell'altra parte di stabilire una compagnia aerea sui loro territori per effettuare servizi aerei domestici e internazionali, e in ottemperanza all'articolo 17, paragrafi 5, 6, lettera e) e 9 (Comitato misto) del presente accordo, in aggiunta a quanto stabilito al paragrafo 2, lettere a) e b), si applicano i seguenti diritti:
- i) per i servizi misti per passeggeri, per le compagnie aeree di entrambe le parti, i diritti di quinta libertà sono disponibili per tutti i punti situati oltre senza limitazioni di frequenza;
- d) quando le disposizioni legislative e regolamentari di entrambe le parti consentono a cittadini dell'altra parte di detenere e controllare integralmente loro compagnie aeree e entrambe le parti consentono una piena applicazione dell'allegato 1, in ottemperanza all'articolo 17, paragrafi 5, 6, lettera e) e 9 (Comitato misto) del presente accordo, e dopo che le parti ne abbiano dato conferma secondo le rispettive procedure, le disposizioni dell'allegato 2 cessano di essere applicate e si applica l'allegato 1.

ALLEGATO 3ACCORDI BILATERALI TRA
IL CANADA E GLI STATI MEMBRI DELLA COMUNITÀ EUROPEA

SEZIONE I

Come previsto dall'articolo 26 del presente accordo, gli accordi bilaterali tra il Canada e gli Stati membri qui di seguito riportati sono sospesi o sostituiti dal presente accordo:

- a) Repubblica d'Austria: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo federale dell'Austria, firmato il 22 giugno 1993;
- b) Regno del Belgio: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo del Belgio, firmato il 13 maggio 1986;
- c) Repubblica ceca: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica ceca, firmato il 13 marzo 1996; Scambio di note relative alla modifica dell'accordo, firmato il 28 aprile 2004 e il 28 giugno 2004;
- d) Regno di Danimarca: Accordo tra il Canada e la Danimarca sui servizi aerei tra i due paesi, firmato il 13 dicembre 1949; Scambio di note tra il Canada e la Danimarca relativo all'Accordo sui servizi aerei tra i due paesi, firmato a Ottawa il 13 dicembre 1949; Scambio di note tra il Canada e la Danimarca che modifica l'Accordo sui servizi aerei del 1949, firmato il 16 maggio 1958;

- e) Repubblica di Finlandia: Accordo tra il governo del Canada e il governo della Finlandia sui servizi aerei tra e oltre i rispettivi territori, firmato il 28 maggio 1990. Accordo sotto forma di scambio di note che modifica l'Accordo tra il governo del Canada e il governo della Finlandia sui servizi aerei tra e oltre i rispettivi territori, concluso a Helsinki il 28 maggio 1990, firmato il 1° settembre 1999;
- f) Repubblica francese: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica francese, firmato il 15 giugno 1976; Scambio di note tra il governo del Canada e il governo della Repubblica francese che modifica l'Accordo sui servizi aerei firmato a Parigi il 15 giugno 1976, firmato il 21 dicembre 1982;
- g) Repubblica federale di Germania: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica federale di Germania, firmato il 26 marzo 1973; Scambio di note tra il governo del Canada e il governo della Repubblica federale di Germania che modifica l'Accordo sui servizi aerei firmato a Ottawa il 26 marzo 1973, firmato il 16 dicembre 1982 e il 20 gennaio 1983;
- h) Repubblica ellenica: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica ellenica, firmato il 20 agosto 1984; Accordo sotto forma di scambio di note che modifica l'Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica ellenica fatto a Toronto il 20 agosto 1984, firmato il 23 giugno 1995 e il 19 luglio 1995;

- i) Repubblica di Ungheria: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica di Ungheria, firmato il 7 dicembre 1998;
- j) Irlanda: Accordo tra il Canada e l'Irlanda sui servizi aerei tra i due paesi, firmato l'8 agosto 1947; Scambio di note (19 aprile e 31 maggio 1948) tra il Canada e l'Irlanda che modifica l'Accordo sui servizi aerei tra i due paesi, firmato il 31 maggio 1948; Accordo sotto forma di scambio di note tra il Canada e l'Irlanda che modifica l'allegato dell'Accordo sui servizi aerei dell'8 agosto 1947, firmato il 9 luglio 1951; Scambio di note tra il Canada e l'Irlanda che modifica l'Accordo sui servizi aerei dell'8 agosto 1947 tra i due paesi, firmato il 23 dicembre 1957;
- k) Repubblica italiana: Accordo tra il Canada e l'Italia in materia di servizi aerei, firmato il 2 febbraio 1960; Accordo sotto forma di scambio di note tra il governo del Canada e il governo della Repubblica italiana che modifica l'Accordo sui servizi aerei come specificato nel verbale concordato del 28 aprile 1972, firmato il 28 agosto 1972;
- l) Regno dei Paesi Bassi: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo del Regno dei Paesi Bassi, firmato il 2 giugno 1989; Accordo sotto forma di scambio di note tra il governo del Canada e il governo del Regno dei Paesi Bassi sull'esercizio dei voli charter, firmato il 2 giugno 1989;

- m) Repubblica di Polonia: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica popolare di Polonia, firmato il 14 maggio 1976; Accordo sotto forma di scambio di note tra il governo del Canada e il governo della Repubblica popolare di Polonia relativo agli articoli IX, XI, XIII e XV dell'Accordo sui servizi aerei firmato il 14 maggio 1976, firmato lo stesso giorno;
- n) Repubblica portoghese: Accordo tra il governo del Canada e il governo del Portogallo sui servizi aerei tra i territori canadesi e quelli portoghesi, firmato il 25 aprile 1947; Scambio di note tra il governo del Canada e il governo del Portogallo che modifica i paragrafi 3 e 4 dell'allegato dell'Accordo sui servizi aerei tra i due paesi firmato a Lisbona il 25 aprile 1947, firmato il 24 e 30 aprile 1957. Scambio di note tra il Canada e il Portogallo che modifica il paragrafo 7 dell'allegato dell'Accordo sui servizi aerei tra i due paesi, firmato il 5 e 31 marzo 1958;
- o) Romania: Accordo in materia di aviazione civile tra il governo del Canada e il governo della Repubblica socialista di Romania, firmato il 27 ottobre 1983;
- p) Regno di Spagna: Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Spagna, firmato il 15 aprile 1988;

- q) Regno di Svezia: Accordo tra il Canada e la Svezia sui servizi aerei tra i territori canadesi e quelli svedesi, firmato il 27 giugno 1947; Scambio di note tra il Canada e la Svezia aggiuntivo all'Accordo sui servizi aerei tra i territori canadesi e quelli svedesi, firmato il 27 e 28 giugno 1947; Scambio di note tra il Canada e la Svezia che modifica l'Accordo sui servizi aerei del 1947, firmato il 16 maggio 1958;
- r) Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord: Accordo relativo ai servizi aerei tra il governo del Canada e il governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, firmato il 22 giugno 1988.

SEZIONE 2

Ai fini dell'allegato 2, sezione 2, i seguenti diritti sono resi disponibili nell'osservanza del punto 2), lettera a), iii):

Parte 1: per le compagnie aeree del Canada

In connessione con l'esercizio di servizi misti per passeggeri tra il Canada e i singoli Stati membri e l'esercizio dei servizi tutto merci, le compagnie aeree del Canada godono dei seguenti diritti:

Stato membro	Diritti di traffico
Bulgaria	I diritti di quinta libertà sono disponibili in due punti da designare, che possono essere serviti come punti intermedi con destinazione Sofia e/o oltre.
Repubblica ceca	I diritti di quinta libertà sono disponibili in quattro punti al massimo, a scelta del Canada, che possono essere serviti come punti intermedi con destinazione Praga o oltre e in un punto supplementare nella Repubblica ceca.
Danimarca	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra Copenaghen e: a) Amsterdam e Helsinki; o b) Amsterdam e Mosca. Amsterdam può essere servita come punto intermedio o come punto oltre. Helsinki e Mosca devono essere servite come punti oltre.

Stato membro	Diritti di traffico
Germania	I diritti di traffico di quinta libertà possono essere esercitati tra punti intermedi situati in Europa e punti situati nella Repubblica federale di Germania e fra punti situati nella Repubblica federale di Germania e punti situati oltre.
Grecia	I diritti di quinta libertà sono disponibili in punti intermedi su e/o oltre Atene e in due punti supplementari in Grecia, ad esclusione di punti situati in Turchia ed Israele. Il numero complessivo di punti intermedi e di punti oltre che possono essere serviti in un dato momento grazie ai diritti di quinta libertà non può superare il numero di cinque, di cui quattro al massimo possono essere punti intermedi.
Irlanda	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra punti in Irlanda e punti intermedi e fra punti in Irlanda e punti oltre. Per i servizi tutto merci, i diritti disponibili consentono di fornire trasporti internazionali fra i punti in Irlanda e i punti situati in paesi terzi senza l'obbligo di servire un punto situato in Canada.
Italia	I diritti di traffico di quinta libertà sono disponibili fra due punti intermedi in Europa e Roma e/o Milano. I punti intermedi per i quali esistono diritti di quinta libertà possono inoltre essere serviti come punti oltre.
Polonia	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra Varsavia e due punti intermedi in Europa, a scelta del Canada, fra le città seguenti: Bruxelles, Copenaghen, Praga, Shannon, Stoccolma, Vienna, Zurigo.

Stato membro	Diritti di traffico
Portogallo	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra punti in Portogallo e punti intermedi e fra punti situati in Portogallo e punti oltre.
Spagna	<p>I diritti di quinta libertà relativi ai punti intermedi e ai punti oltre sono disponibili:</p> <ul style="list-style-type: none">a) fra Madrid e tre punti supplementari situati in Spagna e punti in Europa (tranne Monaco, la Danimarca, la Svezia, la Norvegia, l'Italia e le Repubbliche dell'ex URSS); eb) tra Madrid e un altro punto situato in Spagna e punti in Africa e nel Medio Oriente, come definito dall'ICAO nel documento 9060-AT/723. <p>Possono essere esercitati, al massimo, quattro diritti di quinta libertà contemporaneamente.</p>
Svezia	<p>I diritti di quinta libertà sono disponibili tra Stoccolma e:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Amsterdam e Helsinki; ob) Amsterdam e Mosca. <p>Amsterdam può essere servita come punto intermedio o come punto oltre. Helsinki e Mosca devono essere serviti come punti oltre.</p>
Regno Unito	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra punti nel Regno Unito e punti intermedi e fra punti nel Regno Unito e punti oltre. Per i servizi tutto merci, i diritti disponibili consentono di fornire trasporti internazionali tra punti nel Regno Unito e punti in paesi terzi senza l'obbligo di servire un punto situato in Canada.

Parte 2: per le compagnie aeree della Comunità europea

In connessione con l'esercizio di servizi misti per passeggeri fra singoli Stati membri e il Canada e nell'esercizio di servizi tutto merci, le compagnie aeree della Comunità godono dei seguenti diritti:

Stato membro	Diritti di traffico
Belgio	I diritti di traffico di quinta libertà sono disponibili fra Montreal e due punti oltre negli Stati Uniti d'America situati ad est di Chicago (compresa quest'ultima) e a nord di Washington D.C. (compreso quest'ultimo).
Bulgaria	I diritti di quinta libertà possono essere esercitati in un punto oltre gli Stati Uniti, situato ad est di Chicago (esclusa quest'ultima) e a nord di Washington D.C. (compreso quest'ultimo). Non è disponibile nessun diritto di quinta libertà se Montreal e Ottawa sono punti coterminali. Nessun diritto di quinta libertà è disponibile in punti intermedi.
Repubblica ceca	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra Montreal e due punti oltre gli Stati Uniti, situati a nord di Washington D.C. (compreso quest'ultimo) e ad est di Chicago (compresa quest'ultima).
Danimarca	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra Montreal e Chicago e tra Montreal e Seattle. Chicago può essere servita come punto intermedio o come punto oltre. Seattle può essere servita unicamente come punto oltre.

Stato membro	Diritti di traffico
Germania	I diritti di traffico di quinta libertà sono disponibili unicamente fra Montreal e un punto oltre situato in Florida. Come alternativa, diritti di quinta libertà sono disponibili tra Montreal e due punti oltre situati nel territorio continentale degli Stati Uniti, ad esclusione di punti situati negli Stati di California, Colorado, Florida, Georgia, Oregon, Texas e Washington.
Grecia	I diritti di quinta libertà sono disponibili tra Montreal e Boston o tra Montreal e Chicago o oltre Toronto a destinazione di un punto negli Stati Uniti che sarà designato dalla Repubblica greca, ad eccezione di punti in California, Texas e Florida.
Irlanda	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra punti in Canada e punti intermedi e fra punti in Canada e punti oltre. Per il servizio tutto merci i diritti disponibili consentono di fornire trasporti internazionali fra punti in Canada e punti situati in paesi terzi senza l'obbligo di servire un punto in Irlanda.
Italia	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra due punti intermedi a nord-est degli Stati Uniti (a nord di Washington D.C., compreso quest'ultimo e ad est di Chicago, compresa quest'ultima) e Montreal e/o Toronto. I punti intermedi per i quali esistono diritti di quinta libertà possono inoltre essere serviti come punti oltre.

Stato membro	Diritti di traffico
Polonia	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra Montreal e New York come punti intermedi o come punti oltre.
Portogallo	I diritti di traffico di quinta libertà sono disponibili tra punti in Canada e punti intermedi e tra punti in Canada e punti oltre.
Spagna	I diritti di quinta libertà relativi ai punti intermedi e ai punti oltre sono disponibili: a) fra Montreal e tre punti supplementari in Canada, e Chicago, Boston, Philadelphia, Baltimora, Atlanta, Dallas/Ft. Worth e Houston; e b) fra Montreal e città del Messico. Possono essere esercitati, al massimo, quattro diritti di quinta libertà contemporaneamente.
Svezia	I diritti di quinta libertà sono disponibili fra Montreal e Chicago e fra Montreal e Seattle. Chicago può essere servita come punto intermedio o come punto oltre. Seattle può essere unicamente servita come punto oltre.

Stato membro

Diritti di traffico

Regno Unito

I diritti di quinta libertà sono disponibili fra punti in Canada e punti intermedi e punti in Canada e punti oltre. Per i servizi tutto merci i diritti disponibili permettono di fornire trasporti internazionali fra punti in Canada e punti in paesi terzi senza obbligo di servire un punto nel Regno Unito.

SEZIONE 3

In deroga alla sezione 1 del presente allegato, per quanto attiene le zone non comprese nella definizione di "territorio" di cui all'articolo 1 del presente accordo, gli accordi citati alle lettere d) Regno di Danimarca, f) Repubblica francese, l) Regno dei Paesi Bassi e r) Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord continuano ad applicarsi nell'osservanza delle loro disposizioni.

Le parti prendono atto delle seguenti dichiarazioni:

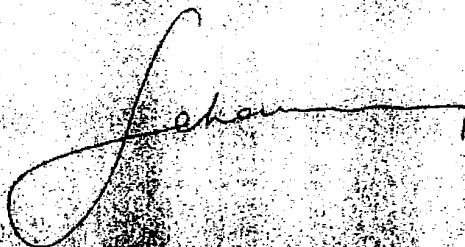
**Dichiarazione della Comunità europea e dei suoi Stati membri
sull'accordo UE-Canada sui trasporti aerei da formulare all'atto della firma**

"In relazione all'articolo 26, paragrafo 2 la Comunità europea e gli Stati membri confermano che la frase "sono sospesi gli accordi bilaterali riportati nell'allegato 3, ad eccezione di quanto previsto nell'allegato 2" equivale a dichiarare che le disposizioni dell'accordo prevalgono su quelle degli accordi bilaterali vigenti elencati nell'allegato 3."

**Dichiarazione della Comunità europea e dei suoi Stati membri
sull'accordo UE-Canada sui trasporti aerei da formulare all'atto della firma**


"La Comunità europea e gli Stati membri precisano che l'accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e gli Stati membri, da un lato, e il Canada, dall'altro in particolare l'articolo 8 non contempla l'esenzione dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), ad eccezione di quella sulle importazioni, e non impedisce agli Stati membri di tassare il carburante per la navigazione aerea sui voli interni o intracomunitari, in linea con la direttiva 2003/96/CE del Consiglio."

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien

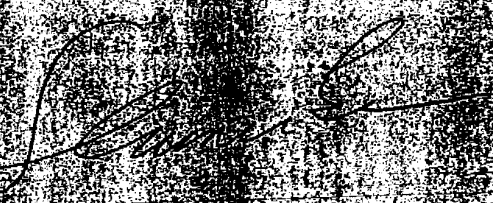


Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également le Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

За Република България



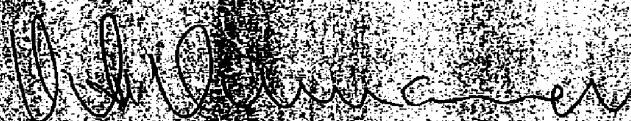
За Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



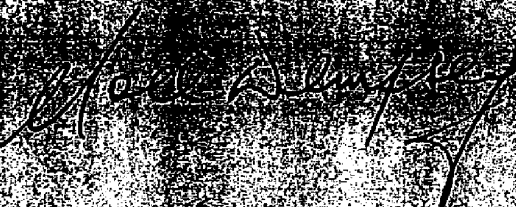
Für die Bundesrepublik Deutschland



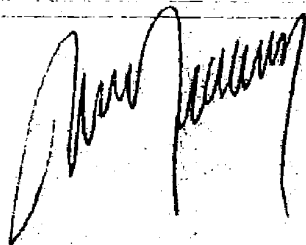
Безъ Вабаръжъимелъ



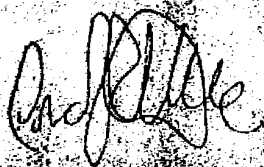
Българският парламент
България



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



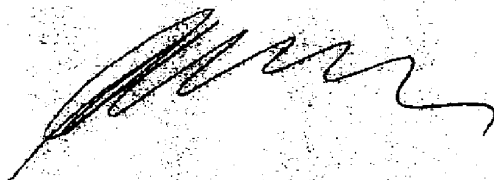
Pour la République française



Per la Repubblica Italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία.



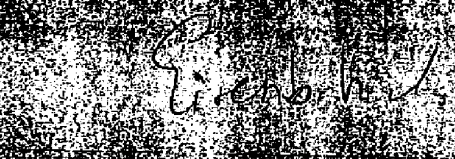
Latvijas Republikas vārds.



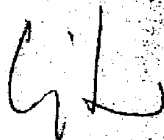
Lietuvos Respublikos vardu.



Prinsle Grand-Duché de Luxembourg.



A Magyar Köztársaság részéről



Għali Malta



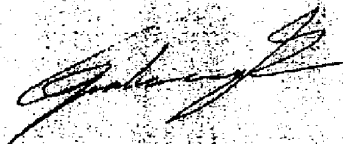
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



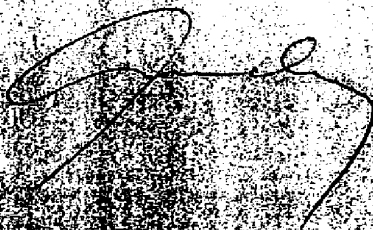
Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



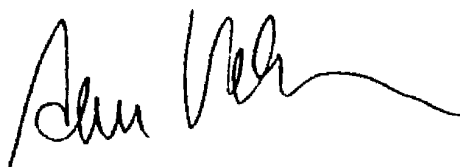
Za Republiko Slovenijo



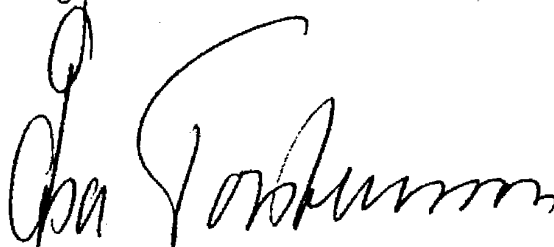
Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, consisting of a small 'h' above a larger, stylized signature that appears to be 'Vojku'.

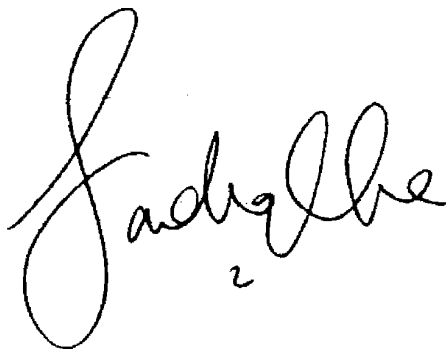
Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Aino Väli'.

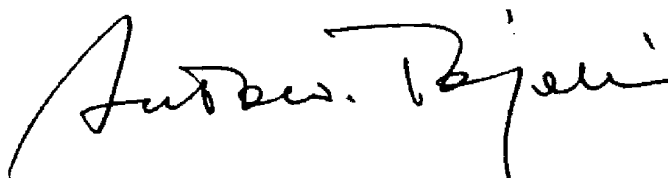
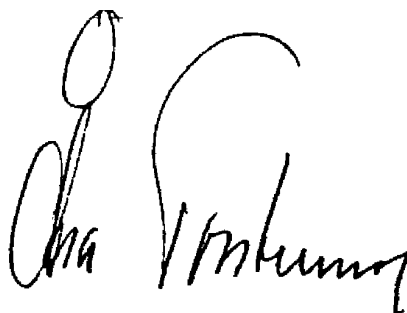
För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ola Torstenson'.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jackie'.

За Европейската общност
Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
For the European Community
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Eiropas Kopienas vārdā
Europos bendrijos vardu
az Európai Közösség részéről
Għall-Komunità Ewropea
Voor de Europese Gemeenschap
W imieniu Wspólnoty Europejskiej
Pela Comunidade Europeia
Pentru Comunitatea Europeană
Za Európske spoločenstvo
za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
På Europeiska gemenskapens vägnar



For Canada
Pour le Canada



Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.

El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.

Předchozí text je ověřeným opisek originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.

Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.

Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.

Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.

Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.

The preceding text is certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.

Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.

Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.

Sis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālām, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvā Briselē.

Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.

A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli iktatórában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.

It-test precedenti hüva kópja écertifikata vera ta il original deponizat il-arkivi tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.

De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.

Powyzszy tekst jest kopia poświadczona za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.

O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado Geral do Conselho em Bruxelas.

Textul anterior constituie o copie certificată peintr conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.

Prédchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívu Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.

Zgoranje besedilo je overjena verodostojna kopija izvornika, ki je deponirana v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.

Edellä oleva tekst on oikeaksi todistettu jäljennös Brüsselissä olevan neuvoston pääsihteerin toimiston tallennusta alkuperäisestä tekstistä.

Ovanshëndë texti i ri është kryerjt avskrift av det originalet som deponerats i rådet's generalsekretariats arkiv i Bryssel.

BpoKceā,
 Bruxelles,
 Brussel,
 Bruxelles, den
 Brussel den
 Brussel,
 Bruxelles,
 Bruxelles, le
 Bruxelles, add.
 Brussel,
 Bruxelles,
 Brussel,
 Bruxelles, II
 Brussel,
 Bruxelles, den
 Bruxelles, em.
 Bruxelles,
 Brussel,
 Bruxelles,
 Brussel,
 Bruxelles,

08-03-2010

Ja. Eusko Legebiltzarrak Europako Batzarrearen eta Europako Erakundearen esanetan
 Por el Secretario General/Alto Representante del Consejo de la Unión Europea
 Za generalinio sekretariats prezidante/viceprezidante
 Forstændende Generalsekretær/Visestatsråd for Rådet for Den Europæiske Union
 Für den Generalsekretär/Hohen Vertreter der Rates der Europäischen Union
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär/peasekretäri asetäitja
 Για τον Γενικό Γραμματέα/Υπαρχηγό του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου
 For the Secretary-General/High Representative of the Council of the European Union
 Pour le Secrétaire Général/Le représentant du Conseil de l'Union européenne
 Per il Segretario Generale/Alto Rappresentante del Consiglio dell'Unione europea
 Euroopa Liiduga seotud teadmata/teadmata teadmata
 Euroopa Liiduga seotud Tarybos generalinio sekretoriaus vyriausiojo įgaliojimų vadu
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára/viseletkés főtitkára
 Chief Secretary-General/Raadpresident/hovitat Kunsill ta' Unjoni Ewropea
 Voor de Secretaris-Generaal/Hoog Vertegenwoordiger van de Raad van de Europese Unie
 Włoczenie Sekretarza Generalnego/Wiceprezesa Wyższej Rady Unii Europejskiej
 Pelo Secretario General/Alto Representante do Conselho da União Europeia
 Pentru Secretarul General/Alte Reprezentant al Consiliului Uniunii Europene
 Za generalnega sekretarja/visokega predstavnika Rady Evropske unije
 Euroopa Liiduga seotud heuvoston pääsihteerin/ortkaan edustajan puolesta
 På generalsekretären/höge representantens för Europeiska unionens råd vägnar

