



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 8 febbraio 2011
(OR. en)**

6213/11

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0020 (NLE)**

**AVIATION 18
USA 7
RELEX 118**

PROPOSTA

Mittente:	Commissione europea
Data:	4 febbraio 2011
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla firma e all'applicazione provvisoria di un memorandum di cooperazione tra l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America in materia di ricerca e sviluppo nell'aviazione civile

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

All.: COM(2011) 43 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 4.2.2011
COM(2011) 43 definitivo

2011/0020 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla firma e all'applicazione provvisoria di un memorandum di cooperazione tra
l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America in materia di ricerca e sviluppo
nell'aviazione civile**

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Motivazione e obiettivi della proposta

Il 30 marzo 2009 il Consiglio ha chiesto alla Commissione di fare il necessario per ottenere la massima interoperabilità tra SESAR, il programma volto a modernizzare la gestione del traffico aereo (ATM) in Europa (cfr. sotto), e NextGen, il programma omologo degli Stati Uniti d'America, come pure altri progetti regionali dei paesi membri dell'ICAO (Organizzazione per l'aviazione civile internazionale). Le ha peraltro chiesto di far sì che SESAR sia coerente con gli sviluppi concettuali generali dell'ICAO. A tal fine, il Consiglio ha invitato la Commissione a presentare una raccomandazione volta ad autorizzarla ad avviare negoziati per stipulare un memorandum di cooperazione con la Federal Aviation Administration (FAA) degli Stati Uniti d'America¹. La Commissione ha presentato la raccomandazione² al Consiglio il 10 giugno 2009, proponendo, tuttavia, di estendere il quadro della cooperazione da negoziare con la FAA per non limitarlo all'interoperabilità SESAR-NextGen e ricomprendervi il più vasto campo della ricerca e dello sviluppo nell'aviazione civile.

Il Consiglio, in base alla raccomandazione della Commissione, ha adottato il 9 ottobre 2009 una decisione che conferiva alla Commissione il mandato di avviare negoziati con la FAA a nome dell'UE per stipulare un memorandum di cooperazione in materia di ricerca e sviluppo nel settore dell'aviazione civile. Il Consiglio ha chiesto anche alla Commissione di elaborare, in parallelo, un allegato specifico sull'interoperabilità SESAR-NextGen.

Il progetto di memorandum proposto definisce i termini e le condizioni della cooperazione tra l'UE e gli USA finalizzata a promuovere la ricerca e lo sviluppo nell'aviazione civile. Costituisce uno strumento importante che, mediante un quadro giuridicamente vincolante che rispecchia i principi di reciprocità concordati, consentirà alle parti di perseguire insieme l'obiettivo comune, ossia quello di garantire sistemi di trasporto aereo più ecologici ed efficienti. Grazie al progetto di memorandum, inoltre, le due parti potranno collaborare ad attività di ricerca e sviluppo su ogni aspetto dell'aviazione civile.

In base alle direttive di negoziato del mandato, il 18 giugno 2010 le due parti hanno stipulato un progetto di memorandum di cooperazione e un progetto di allegato sull'interoperabilità SESAR-NextGen. In attesa dell'accordo del Parlamento europeo e della decisione del Consiglio sulla conclusione del suddetto memorandum, la Commissione propone al Consiglio di adottare una decisione che ne autorizzi la firma e l'applicazione provvisoria.

¹ Risoluzione del Consiglio recante approvazione del piano europeo di modernizzazione della gestione del traffico aereo, articoli 14 e 15, del 30 marzo 2009.

² Raccomandazione della Commissione al Consiglio, SEC(2009) 744 def., dell'8.6.2009.

1.2. Contesto generale

SESAR

Il programma di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo (SESAR) è il pilastro tecnologico della politica del cielo unico europeo (SES)³. Si tratta di un programma in tre fasi che **ha definito, sta sviluppando e introdurrà** una nuova generazione di tecnologie, sistemi e procedure di alto livello per la gestione del traffico aereo, conformi agli obiettivi e alle regole del cielo unico europeo. Uno dei maggiori risultati della fase di definizione di SESAR è il piano direttore della gestione del traffico aereo in Europa (in appresso il “piano direttore”): una tabella di marcia elaborata di concerto, approvata dal Consiglio dell’UE e riconosciuta da tutte le parti interessate per giungere all’introduzione di una nuova generazione di tecnologie e procedure di gestione del traffico aereo entro i prossimi 10-15 anni. Il piano direttore orienta il programma di lavoro per la fase di sviluppo e sarà uno strumento altrettanto essenziale per gestire la fase di introduzione del programma SESAR.

Il programma SESAR si trova attualmente nella fase di sviluppo, che si traduce in più di 300 progetti di ricerca, sviluppo e convalida, tra di essi coerenti e coordinati, gestiti a livello centrale dall’impresa comune SESAR, il primo partenariato pubblico-privato di gestione del traffico aereo istituito come organismo dell’UE. La missione dell’impresa comune SESAR è di garantire la modernizzazione del sistema europeo di gestione del traffico aereo, coordinando e concentrando tutto il lavoro di ricerca e sviluppo intrapreso in questo campo nell’UE. Fondata dall’UE e Eurocontrol, conta oggi 15 membri del settore industriale (costruttori di equipaggiamenti di terra e di bordo, aeroporti, compagnie aeree, prestatori di servizi di trasporto aereo), tra cui figurano anche entità appartenenti a Stati non membri dell’UE e vari partner associati.

Negli Stati Uniti, anche la FAA ha lanciato un programma di modernizzazione della gestione del traffico aereo, noto come NextGen. Considerata l’analoga funzione di SESAR e NextGen, gli utilizzatori dello spazio aereo europeo hanno insistito affinché venga assicurata l’interoperabilità tra i due sistemi per garantire la sicurezza e la continuità delle operazioni su scala mondiale, per aumentare le opportunità di mercato per l’industria europea e per evitare i costi derivanti da una doppia dotazione della strumentazione di bordo. Le imprese statunitensi hanno già accesso a programmi di ricerca e sviluppo europei come SESAR. È quindi indispensabile garantire che tali possibilità siano reciproche per le imprese europee.

La Commissione ritiene urgente e necessario rafforzare la cooperazione tecnica e operativa con la FAA nell’interesse del settore dell’aviazione civile in generale, perché, di fatto, per rendere più efficienti e sostenibili i sistemi di trasporto aereo, conviene adottare un approccio olistico che contempli tutti gli aspetti dell’aviazione civile. Ecco la ragione per cui la Commissione ha raccomandato di ampliare il campo d’applicazione del quadro di cooperazione, per estenderlo a tutto il settore dell’aviazione civile.

La proposta di memorandum di cooperazione con gli Stati Uniti fornisce una base solida e giuridicamente vincolante per lo svolgimento in collaborazione di attività di ricerca e sviluppo, regolando questioni delicate come la responsabilità, i diritti di proprietà intellettuale e la reciprocità. Esso inoltre apre la strada per l’elaborazione di norme internazionali nel settore dell’aviazione che garantiscano l’interoperabilità a livello mondiale, secondo le attese

³ Regolamenti...

delle parti interessate del settore, e che offrano alle imprese europee maggiori sbocchi di mercato.

1.3. Disposizioni vigenti nel settore della proposta

La Commissione europea e la FAA hanno inizialmente firmato, il 18 luglio 2006, un memorandum d'intesa che istituisce un quadro per la cooperazione inteso ad accentuare la dimensione internazionale della gestione del trasporto aereo favorendo le azioni congiunte a livello mondiale. Il memorandum d'intesa è stato aggiornato il 17 marzo 2009 per tenere conto del ruolo fondamentale svolto dall'impresa comune SESAR nella cooperazione tecnica con la FAA sotto l'egida della Commissione europea. Pur tuttavia, avendo carattere dichiarativo, il memorandum d'intesa non offre i vincoli giuridici necessari per affrontare in modo adeguato le questioni inerenti alla responsabilità, ai diritti di proprietà intellettuale e alla reciprocità. Il memorandum di cooperazione proposto, in particolare l'allegato sull'interoperabilità SESAR-NextGen, sostituirà l'attuale memorandum d'intesa. ○

1.4. Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione

Il memorandum di cooperazione proposto contribuirà a far realizzare gli obiettivi della politica relativa al cielo unico europeo, in quanto ne sostiene il pilastro tecnologico, il programma SESAR. Se sviluppate e introdotte in tempo utile, le nuove tecnologie e procedure di gestione del traffico aereo aumenteranno infatti la capacità dell'Europa di innovarsi e la competitività delle imprese a livello mondiale, consentendo all'UE di far sentire la propria voce negli organismi di normazione.

Il progetto di memorandum stimolerà la cooperazione tecnica e operativa tra le parti offrendo un quadro giuridico chiaro. Questo stimolo è in consonanza con la politica in materia di ricerca dell'UE e contribuirà alla realizzazione del settimo programma quadro.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

2.1. Consultazione delle parti interessate

Il settore aereo accoglie con favore quanto si prospetta con la stipula di un memorandum di cooperazione vincolante tra l'UE e gli USA. Le imprese europee si aspettano che l'applicazione dei principi di reciprocità che informano il memorandum offra loro analoghe opportunità di intraprendere attività in cooperazione con gli USA su basi di trasparenza, vantaggio reciproco e parità di trattamento.

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

Nel corso dei negoziati la Commissione ha sempre consultato le parti interessate, in particolare ricorrendo all'impresa comune SESAR, e gli Stati membri, tramite il comitato speciale appositamente istituito dal Consiglio per negoziare il memorandum.

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

Nella preparazione della posizione negoziale dell'Unione sono state tenute in debita considerazione le osservazioni delle parti interessate.

2.2. Ricorso al parere di esperti

La consulenza tecnica durante i negoziati è stata fornita dall'impresa comune SESAR, mentre quella legale è stata offerta dal Servizio giuridico della Commissione. Non è stato necessario consultare altri esperti esterni.

2.3. Valutazione dell'impatto

Il memorandum fornisce una solida base giuridica che consente di instaurare una stretta cooperazione tecnica e operativa ed è destinato a sfociare rapidamente nell'elaborazione di norme comuni nel campo dell'aviazione civile. Inoltre, la definizione, l'applicazione e il controllo dei principi di reciprocità aiuteranno le imprese europee a entrare in nuovi mercati americani, accesso che non avverrebbe in maniera equa se la reciprocità non fosse applicata.

Nel caso specifico della modernizzazione della gestione del traffico aereo, il sostegno coordinato di UE e USA alle attività di normazione dell'ICAO può fungere da stimolo, grazie al quale le norme comuni relative all'interoperabilità SESAR-NextGen assurgerebbero a norme internazionali per la gestione del traffico aereo. In assenza di interoperabilità si dovrebbero dotare di doppia strumentazione di bordo le migliaia di velivoli che volano in Europa e negli USA, un investimento che le compagnie aeree non sono in grado di affrontare in questo periodo di crisi finanziaria.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Sintesi delle misure proposte

Il memorandum di cooperazione consiste di un documento principale, che stabilisce i grandi principi di cooperazione e i meccanismi di gestione, accompagnato da allegati e appendici degli allegati che trattano nello specifico determinati obiettivi tecnici relativi alla ricerca e allo sviluppo nell'aviazione civile. Come richiesto dal Consiglio nel mandato, il primo allegato verte sull'interoperabilità SESAR-NextGen.

I meccanismi di gestione prevedono un comitato misto composto da rappresentanti della Commissione, assistiti da rappresentanti degli Stati membri dell'UE, e da rappresentanti della FAA. Il comitato misto può trattare qualsiasi aspetto inerente al funzionamento del memorandum, dei suoi allegati e relative appendici.

3.2. Base giuridica

Articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5.

3.3. Principio di sussidiarietà

In considerazione del carattere paneuropeo del trasporto aereo e vista la necessità di tenere un approccio coerente a livello europeo, gli Stati membri non sono in grado di raggiungere gli obiettivi del memorandum di cooperazione su una base bilaterale con gli Stati Uniti. La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

3.4. Principio di proporzionalità

Il memorandum di cooperazione tra l'UE e gli USA è un efficace strumento giuridico vincolante che favorisce la cooperazione tecnica tra le due parti. Stabilisce un quadro generale che permette di intraprendere attività cooperative garantendo ad entrambe le parti analoghe opportunità di partecipare alle rispettive attività di ricerca e sviluppo in tutti i settori dell'aviazione civile.

L'accordo proposto non comporterà alcun onere amministrativo o finanziario supplementare per le autorità degli Stati membri né per le imprese.

3.5. Scelta dello strumento

Strumento proposto: memorandum di cooperazione.

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

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla firma e all'applicazione provvisoria di un memorandum di cooperazione tra l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America in materia di ricerca e sviluppo nell'aviazione civile

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5,

vista la proposta della Commissione europea⁴,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione ha negoziato a nome dell'Unione europea un memorandum di cooperazione tra l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America in materia di ricerca e sviluppo nell'aviazione civile (in appresso il "memorandum") e il relativo allegato I sulla cooperazione SESAR-NextGen per un'interoperabilità su scala mondiale, in conformità con la decisione del Consiglio che autorizza la Commissione ad avviare i negoziati.
- (2) Il memorandum e l'allegato I sono stati stipulati il 18 giugno 2010.
- (3) Occorre firmare e applicare in via provvisoria il memorandum e l'allegato I negoziati dalla Commissione, con riserva della conclusione del memorandum in un secondo momento.
- (4) È opportuno definire le procedure per la partecipazione dell'Unione al comitato misto istituito dal memorandum, la risoluzione delle controversie e l'estinzione degli allegati e delle appendici del memorandum,

DECIDE:

Articolo 1 (Firma)

1. La firma del memorandum e del relativo allegato I è approvata a nome dell'Unione, con riserva di una decisione del Consiglio relativa alla conclusione del memorandum. Il testo del memorandum e dell'allegato I è accluso alla presente decisione.

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

2. Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la (le) persona (persone) abilitata (abilitate) a firmare il memorandum a nome dell'Unione, con riserva della sua conclusione.

Articolo 2 (Applicazione provvisoria)

In attesa dell'entrata in vigore, il memorandum è applicato in via provvisoria dall'Unione europea a decorrere dal primo giorno del mese successivo alla prima delle due seguenti date: i) la data dell'ultima nota con cui le Parti si sono comunicate il completamento delle procedure necessarie ad applicare il memorandum in via provvisoria; oppure ii) la data in cui ricorre il primo anniversario della firma del memorandum.

Articolo 3 (Comitato misto)

1. Nel comitato misto di cui all'articolo III del memorandum l'Unione europea è rappresentata dalla Commissione, assistita dai rappresentanti degli Stati membri.
2. Previa consultazione del comitato speciale nominato dal Consiglio, la Commissione stabilisce la posizione che deve assumere l'Unione nell'ambito del comitato misto con riferimento ai seguenti aspetti:
 - adozione di nuovi allegati del memorandum e di nuove appendici degli stessi;
 - adozione di modifiche degli allegati del memorandum e delle appendici degli stessi.

Articolo 4 (Attuazione)

La Commissione può adottare i provvedimenti opportuni a norma dell'articolo II, paragrafo B, e degli articoli IV, V, VII e VIII del memorandum.

Articolo 5 (Risoluzione delle controversie)

La Commissione rappresenta l'Unione nelle consultazioni condotte a norma dell'articolo XI del memorandum.

Articolo 6 (Estinzione degli allegati e delle appendici)

La Commissione, dopo aver consultato il comitato speciale di cui all'articolo 3, paragrafo 2, può estinguere gli allegati e le appendici del memorandum in conformità dell'articolo XIII, paragrafo D.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*

ALLEGATO
MEMORANDUM DI COOPERAZIONE
NAT-I-9406
TRA GLI
STATI UNITI D'AMERICA
E
L'UNIONE EUROPEA

CONSIDERANDO che gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea perseguono l'obiettivo comune della promozione e dello sviluppo della cooperazione in materia di ricerca e sviluppo nell'aviazione civile; nonché

CONSIDERANDO che tale cooperazione è destinata a promuovere lo sviluppo e la sicurezza dell'aeronautica civile negli Stati Uniti d'America e nell'Unione europea;

GLI STATI UNITI D'AMERICA E L'UNIONE EUROPEA (assieme le "Parti" e individualmente una "Parte") decidono di avviare programmi comuni in conformità ai termini e alle condizioni seguenti:

ARTICOLO I — OBIETTIVO

- A. Il presente memorandum di cooperazione, inclusi i suoi allegati e appendici (il "memorandum"), stabilisce i termini e le condizioni della cooperazione nella promozione della ricerca e dello sviluppo nell'aviazione civile. A questo scopo le Parti possono, in funzione della disponibilità di fondi adeguati e di altre risorse necessarie, fornire personale, risorse e servizi connessi al fine di cooperare nella misura prevista negli allegati e nelle appendici del presente memorandum.
- B. Gli obiettivi del presente memorandum possono essere conseguiti attraverso la cooperazione in ognuno dei seguenti settori:
1. lo scambio di informazioni relative a programmi e progetti, risultati di ricerche o pubblicazioni;
 2. l'effettuazione di analisi comuni;
 3. il coordinamento di programmi e progetti di ricerca e sviluppo, nonché la loro esecuzione sulla base di un impegno condiviso;
 4. lo scambio di personale scientifico e tecnico;
 5. lo scambio di attrezzature specifiche, software e sistemi per attività di ricerca e studi di compatibilità;
 6. l'organizzazione comune di convegni o conferenze; nonché,

7. consultazioni reciproche con l'obiettivo di avviare un'azione concertata nelle sedi internazionali appropriate.
- C. Nell'osservanza delle disposizioni legislative, regolamentari e politiche applicabili, e dei rispettivi emendamenti e modifiche, le Parti promuovono, nella massima misura possibile, l'adesione alle attività di cooperazione condotte a norma del presente memorandum, con l'obiettivo di offrire analoghe opportunità di partecipazione alle rispettive attività di ricerca e sviluppo. Le Parti coinvolgono i partecipanti nelle attività di cooperazione, che vengono condotte su una base reciproca secondo i seguenti principi:
1. reciprocità dei vantaggi;
 2. opportunità analoghe di intraprendere attività di cooperazione;
 3. parità di condizioni e di trattamento;
 4. scambio tempestivo di informazioni che possono incidere sulle attività di cooperazione; nonché,
 5. trasparenza.
- D. Tali attività di cooperazione si svolgono in conformità ai specifici allegati e appendici definiti all'articolo II.

ARTICOLO II — ATTUAZIONE

- A. Il presente memorandum viene attuato attraverso specifici allegati e appendici del presente memorandum. Tali allegati e appendici definiscono, secondo i casi, la natura e la durata della cooperazione in un determinato settore o per un fine specifico, il regime di proprietà intellettuale, il sistema di finanziamento, la ripartizione dei costi ed altri aspetti rilevanti. A meno che venga disposto diversamente, in caso di incompatibilità tra una disposizione di un allegato o di un'appendice e una disposizione del presente memorandum, prevale la disposizione del memorandum.
- B. I rappresentanti degli Stati Uniti d'America e dell'Unione europea tengono riunioni periodiche per:
1. discutere delle proposte di nuove attività di cooperazione; nonché,
 2. esaminare la situazione delle attività in corso che sono state avviate in conformità ad un allegato o ad un'appendice del presente memorandum.
- C. Il coordinamento e l'agevolazione delle attività di cooperazione a norma del presente memorandum sono attuati, a nome del governo degli Stati Uniti d'America, dalla Federal Aviation Administration e, a nome dell'Unione europea, dalla Commissione europea.
- D. Gli uffici designati per il coordinamento e la gestione del presente memorandum, e ai quali devono essere rivolte tutte le richieste di servizi a norma del presente memorandum, sono:

1. per gli Stati Uniti d’America:

Federal Aviation Administration

Office of International Aviation

Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East

600 Independence Ave., S.W.

Washington, D.C.

20591 - USA

Telefono: +1-202-385-8900

2. Per l’Unione europea:

Commissione europea

Direzione generale Mobilità e trasporti

Direzione Trasporti aerei

B - 1040 Bruxelles - Belgio

Telefono: +32-2-2968430

Fax: +32-2-2968353

- E. I referenti dei programmi tecnici per le specifiche attività sono stabiliti come indicato nelle appendici del presente allegato.

ARTICOLO III — GESTIONE ESECUTIVA

- A. Le Parti istituiscono un comitato misto, incaricato di assicurare il corretto funzionamento del presente memorandum, che si riunisce ad intervalli regolari per valutare l’efficacia della sua attuazione.
- B. Il comitato misto è composto da rappresentanti:
1. degli Stati Uniti d’America, segnatamente della Federal Aviation Administration (FAA, che ne assume la co-presidenza), e
 2. dell’Unione europea, segnatamente la Commissione europea (che ne assume la co-presidenza) assistita da rappresentanti degli Stati membri dell’Unione europea.
- C. Il comitato misto può invitare a partecipare, su base ad hoc, esperti in settori specifici. Il comitato misto può istituire gruppi tecnici di lavoro e sovrintendere alle loro attività e all’attività di comitati e gruppi istituiti negli specifici allegati e appendici. Il comitato misto elabora e adotta il proprio regolamento interno.

- D. Il comitato misto decide per consenso di entrambe le Parti che lo costituiscono. Tali decisioni sono adottate per iscritto e sottoscritte dai rappresentanti delle Parti in seno al comitato misto.
- E. Il comitato misto può esaminare qualsiasi aspetto relativo al funzionamento e all'applicazione del presente memorandum, dei suoi allegati e delle sue appendici. In particolare è tenuto a:
1. prevedere un forum di discussione, nell'ambito di applicazione del presente memorandum e dei suoi allegati e appendici, su:
 - a. questioni che possono sorgere e modifiche che possono incidere sulla attuazione del presente memorandum e dei suoi allegati e appendici;
 - b. impostazioni comuni all'introduzione di nuove tecnologie e procedure, programmi di ricerca e valutazione, e altre aree di interesse reciproco; nonché,
 - c. progetti di regolamenti e normative di una delle Parti che potrebbero incidere sugli interessi dell'altra Parte, nell'ambito di applicazione del presente memorandum e dei suoi allegati e appendici;
 2. se opportuno, adottare allegati supplementari del presente memorandum e relative appendici;
 3. se opportuno adottare emendamenti agli allegati del presente memorandum e relative appendici; nonché,
 4. presentare proposte, se opportuno, alle Parti di eventuali modifiche del presente memorandum.

ARTICOLO IV — SCAMBIO DI PERSONALE

Le Parti possono scambiarsi personale tecnico se necessario per perseguire le attività descritte in un allegato o in un'appendice del presente memorandum. Tali modifiche devono essere conformi ai termini e alle condizioni stabilite nel presente memorandum, i suoi allegati e appendici. Il personale tecnico scambiato dalle Parti esegue i lavori specificati nell'allegato o nell'appendice. Tale personale tecnico può provenire da agenzie o appaltatori degli Stati Uniti o dell'Unione europea, come deciso di comune accordo.

ARTICOLO V — ACCORDI RELATIVI AL PRESTITO DI ATTREZZATURE

Una Parte può concedere in prestito (la “parte prestatrice”) all'altra Parte (la “parte prestataria”) a norma di un allegato o un'appendice del presente memorandum. Le seguenti disposizioni generali si applicano a tutti i prestiti di attrezzature fatte salve disposizioni diverse specificate in un allegato o in un'appendice.

- A. La parte prestatrice stabilisce il valore delle attrezzature che devono essere prestate.
- B. La parte prestataria assume la custodia e il possesso delle attrezzature presso la struttura della parte prestatrice come previsto dalle Parti nell'allegato o nell'appendice. Le attrezzature restano in custodia e in possesso della parte

prestataria fino a quando non vengono restituite alla parte prestatrice in conformità al paragrafo H infra.

- C. La parte prestataria, provvede, a proprie spese, al trasporto delle attrezzature presso la struttura designata dalle Parti nell'allegato o nell'appendice.
- D. Le Parti cooperano per garantire le eventuali licenze di esportazione e gli altri documenti necessari per la spedizione delle attrezzature.
- E. La parte prestataria è responsabile dell'installazione delle attrezzature presso la struttura designata dalle Parti nell'allegato o nell'appendice. La parte prestatrice, se necessario, assiste la parte prestataria nell'installazione delle attrezzature prestate in base alle condizioni decise dalle Parti.
- F. Durante il periodo del prestito, la parte prestataria utilizza e mantiene le attrezzature in buone condizioni, ne garantisce il funzionamento continuo e permette le ispezioni della parte prestatrice con un ragionevole preavviso.
- G. La parte prestatrice assiste la parte prestataria nel reperimento delle fonti per forniture di articoli comuni e parti peculiari non facilmente disponibili per la parte prestataria.
- H. Allo scadere o all'estinzione dell'allegato o dell'appendice pertinenti del presente memorandum, o quando l'utilizzo delle attrezzature è stato completato, la Parte prestataria restituisce a proprie spese le attrezzature alla parte prestatrice.
- I. In caso di perdita o danneggiamento delle attrezzature prestate a norma del presente memorandum e per la quale la parte prestataria assume la custodia e il possesso, la parte prestataria, a discrezione della parte prestatrice, provvede al ripristino o a compensare la parte prestatrice per il valore (stabilito dalla parte prestatrice al paragrafo A) delle attrezzature perse o danneggiate.
- J. Le attrezzature sono eventualmente scambiate a norma del presente memorandum unicamente a fini di ricerca, sviluppo e convalida e non sono utilizzate in nessun modo per attività dell'aviazione civile o altri usi operativi.
- K. Qualsiasi trasferimento di tecnologia, attrezzature o altri articoli ai sensi del presente memorandum è soggetto alla legislazione applicabile e alle politiche delle Parti.

ARTICOLO VI — FINANZIAMENTI

- A. A meno che venga altrimenti disposto in un allegato o un'appendice del presente memorandum, ogni Parte sostiene i costi delle attività da essa effettuate a norma del presente memorandum.
- B. Gli Stati Uniti, per identificare questo programma di cooperazione, hanno attribuito al presente memorandum il numero NAT-I-9406, che deve essere indicato in tutta la corrispondenza relativa al presente memorandum.

ARTICOLO VII — DIVULGAZIONE DI INFORMAZIONI

- A. Fatto salvo quanto previsto dalla legislazione applicabile o da precedenti accordi scritti tra le Parti, esse non comunicano informazioni o materiale pertinenti ai compiti o relativi ai programmi decisi a norma del presente memorandum e i suoi allegati e appendici a terzi diversi da i) appaltatori o subappaltatori impegnati nei compiti o nei programmi nella misura necessaria per l'esecuzione di tali compiti e programmi; oppure ii) altre autorità governative delle Parti.
- B. Se una delle Parti si rende conto che, in base alle proprie disposizioni legislative o regolamentari non sarà in grado o può ragionevolmente prevedere che non sarà in grado di osservare il divieto di divulgazione previsto dal presente articolo, prima di procedere alla divulgazione ne informa immediatamente l'altra Parte. In seguito, le Parti si consultano per definire una linea d'azione adeguata.

ARTICOLO VIII — DIRITTI DI PROPRIETÀ INTELLETTUALE

- A. La Parte che fornisce opere di proprietà intellettuale (che ai fini del presente memorandum comprendono analisi, relazioni, banche dati, software, know-how, informazioni sensibili sotto il profilo tecnico e commerciale, dati, registrazioni, nonché documentazione e materiali connessi, indipendentemente dalla forma o dal supporto su cui sono registrati) all'altra Parte, in conformità alle condizioni di un allegato o appendice del presente memorandum, conserva i diritti di proprietà sulla proprietà intellettuale che aveva al momento dello scambio. La Parte che fornisce un documento o altre opere di proprietà intellettuale a norma di un allegato o appendice del presente memorandum contrassegna con chiarezza il documento o le altre opere di proprietà intellettuale indicandone il carattere riservato, proprietario, di segreto commerciale, a seconda del caso.
- B. Fatto salvo quanto eventualmente precisato in un allegato o appendice del presente memorandum, la Parte che riceve un'opera di proprietà intellettuale dall'altra Parte a norma del presente memorandum:
 - 1. non acquisisce alcun diritto di proprietà sull'opera di proprietà intellettuale per averla ricevuta dall'altra Parte; nonché,
 - 2. non comunica l'opera di proprietà intellettuale ad un terzo, diverso da appaltatori o subappaltatori impegnati in un programma relativo ad un allegato o un'appendice del presente memorandum, senza il previo consenso scritto dell'altra Parte. Nel caso una Parte comunichi l'opera a un appaltatore o subappaltatore impegnato nel programma, essa provvede a:
 - a. limitare l'uso dell'opera di proprietà intellettuale da parte dell'appaltatore o del subappaltatore agli scopi specificati nell'allegato o nell'appendice applicabili; nonché,
 - b. proibire che l'opera di proprietà intellettuale sia ulteriormente comunicata a terzi da parte dell'appaltatore o subappaltatore tranne quando l'altra Parte dia in anticipo e per iscritto il proprio consenso ad un'ulteriore divulgazione.

- C. Fatto salvo quanto specificato in un allegato o un'appendice del presente memorandum, i diritti di proprietà su qualsiasi opera di proprietà intellettuale sviluppata in comune dalle Parti a norma del presente memorandum e dei suoi allegati e appendici vengono condivisi dalle Parti.
1. Ogni Parte beneficia, in tutti i paesi, del diritto irrevocabile, non esclusivo di riprodurre, preparare lavori derivati, diffondere presso il pubblico e tradurre tale opera di proprietà intellettuale, a condizione che tale riproduzione, preparazione, diffusione e traduzione non incida sulla protezione dei diritti di proprietà intellettuale dell'altra Parte. Ogni Parte o le sue autorità competenti per l'attuazione ha diritto di esaminare una traduzione prima della diffusione presso il pubblico.
 2. Tutte le copie diffuse al pubblico di articoli di riviste tecnico-scientifiche, le relazioni scientifiche non proprietarie e i libri derivanti direttamente dalla cooperazione a norma del presente memorandum e i suoi allegati e appendici, recano i nomi degli autori dell'opera a meno che un autore rifiuti esplicitamente di essere nominato.
- D. Quando una Parte ritiene che un documento o altra opera di proprietà intellettuale fornita dall'altra Parte a norma di un allegato o appendice del presente memorandum non debba essere designato di carattere riservato, proprietario, o segreto commerciale, tale Parte chiede di consultare l'altra Parte per affrontare la questione. Le consultazioni si possono tenere in concomitanza di una riunione del comitato misto o di una riunione di altri comitati che possono essere istituiti a norma di un allegato o appendice del presente memorandum.

ARTICOLO IX — IMMUNITÀ E RESPONSABILITÀ

- A. Le Parti disciplinano le questioni in materia di immunità e responsabilità connesse alle attività a norma del presente memorandum nell'allegato o nell'appendice pertinenti, a seconda del caso.
- B. Le Parti decidono che tutte le attività intraprese a norma del presente memorandum e i suoi allegati o appendici vengono effettuate con la dovuta cura professionale e che deve essere fatto ogni ragionevole sforzo per minimizzare i rischi potenziali nei confronti dei terzi e ottemperare a tutti i requisiti di sicurezza e sorveglianza.

ARTICOLO X — EMENDAMENTI

- A. Le Parti possono modificare il presente memorandum, i suoi allegati e appendici. Le Parti documentano i particolari di ogni emendamento in un accordo scritto firmato da entrambe.
- B. Gli emendamenti degli allegati o delle appendici del presente memorandum, adottati dal comitato misto, entrano in vigore con decisione del comitato misto ai sensi dell'articolo III, paragrafo D, del presente memorandum, firmato dai copresidenti del comitato misto a nome delle Parti.

ARTICOLO XI — RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE

Le Parti risolvono le eventuali controversie concernenti l'interpretazione o l'applicazione del presente memorandum o dei suoi allegati o appendici mediante consultazioni tra le Parti. Le Parti, in caso di controversia, non adiscono una corte internazionale o un terzo per la sua soluzione.

ARTICOLO XII — ENTRATA IN VIGORE ED ESTINZIONE

- A. In attesa dell'entrata in vigore, il memorandum è applicato in via provvisoria a decorrere dalla data della firma.
- B. Il presente memorandum entra in vigore alla data in cui le Parti si sono reciprocamente notificate per iscritto l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure interne necessarie per la sua entrata in vigore e rimane in vigore fino all'eventuale estinzione.
- C. I singoli allegati o appendici, adottati dal comitato misto dopo l'entrata in vigore del presente memorandum, entrano in vigore con decisione del comitato misto ai sensi dell'articolo III, paragrafo D, del presente memorandum, firmato dai copresidenti del comitato misto a nome delle Parti.
- D. Le Parti possono estinguere il presente memorandum o i suoi allegati e appendici in qualsiasi momento mediante notifica scritta inviata all'altra Parte con un preavviso di sessanta (60) giorni. L'estinzione del presente memorandum non incide sui diritti e obblighi delle Parti a norma degli articoli V, VII, VIII e IX. Le Parti dispongono di centoventi (120) giorni per porre termine alle proprie attività dopo l'estinzione del presente memorandum o dei suoi allegati o appendici. L'estinzione del presente memorandum estingue tutti gli allegati e le appendici conclusi dalle Parti a norma del medesimo.

ARTICOLO XIII — AUTORITÀ

Gli Stati Uniti e l'Unione europea approvano le disposizioni del presente memorandum come indicato dalla firma dei loro rappresentanti debitamente autorizzati.

STATI UNITI D'AMERICA

UNIONE EUROPEA

DA: _____

DA: _____

TITOLO:

TITOLO:

Direttore

per l'aviazione internazionale

Federal Aviation Administration

Department of Transportation

ALLEGATO 1

AL

MEMORANDUM DI COOPERAZIONE

NAT-I-9406

TRA GLI

STATI UNITI D'AMERICA

E

L'UNIONE EUROPEA

COOPERAZIONE SESAR-NEXTGEN PER UN'INTEROPERABILITÀ SU SCALA MONDIALE

CONSIDERANDO che SESAR e NextGen sono i programmi avviati rispettivamente dall'Unione europea e dagli Stati Uniti d'America per sviluppare nuove generazioni di sistemi di gestione del traffico aereo,

CONSIDERANDO che l'impresa comune SESAR è stata istituita dal regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, per gestire la fase di sviluppo di SESAR,

GLI STATI UNITI D'AMERICA E L'UNIONE EUROPEA (assieme le "Parti" e individualmente una "Parte") hanno concordato quanto segue.

ARTICOLO I — FINALITÀ

Il presente allegato si prefigge di attuare il memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea (il "memorandum") definendo i termini e le condizioni in base ai quali le Parti cooperano per garantire l'interoperabilità su scala mondiale tra i rispettivi programmi di modernizzazione della gestione del traffico aereo, NextGen e SESAR, tenendo conto degli interessi degli utilizzatori civili e militari dello spazio aereo.

ARTICOLO II — DEFINIZIONI

Ai fini del presente allegato, con il termine "convalida" s'intende la conferma, nell'intera fase dello sviluppo, del fatto che la soluzione proposta, ivi compresi l'impostazione, il sistema e le procedure, soddisfi i bisogni delle parti interessate.

ARTICOLO III — PRINCIPI

Nel quadro dei programmi NextGen e SESAR e in conformità dei principi di cui all'articolo I, paragrafo C, del memorandum, le Parti:

- A. permettono, laddove pertinente, ai reciproci enti governativi e settoriali di partecipare agli organi consultivi e alle iniziative settoriali, in conformità delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili e delle regole che disciplinano tali enti ed iniziative;

- B. si sforzano di offrire alle reciproche parti interessate l'opportunità di contribuire ai programmi di lavoro e di accedere alle informazioni e ai risultati dei programmi e dei progetti di ricerca e sviluppo equivalenti; nonché,
- C. individuano, mediante il comitato di alto livello istituito dall'articolo V del presente allegato e facendoli figurare in integrazioni del presente allegato (in appresso le "integrazioni"), gli ambiti che si prestano a offrire opportunità specifiche di partecipazione a organi consultivi, iniziative, progetti e programmi di ricerca di ciascuna Parte, in particolare gli ambiti che permettono di contribuire alla definizione di sistemi di alto livello, quali l'interoperabilità, la definizione di architetture e tecnologie di riferimento.

Il comitato di alto livello controlla l'attuazione del presente articolo e, se necessario, aggiorna le integrazioni.

ARTICOLO IV — PORTATA DELLE ATTIVITÀ

- A. Scopo delle attività è di contribuire alla ricerca, allo sviluppo e alla convalida di soluzioni intese ad ottenere la completa interoperabilità nella gestione del traffico aereo. Vi possono rientrare, senza escluderne altre, le attività di cui ai paragrafi da 1 a 5 del presente articolo.

1. Attività trasversali

Le attività trasversali consistono nei compiti che non riguardano un particolare aspetto dello sviluppo operativo o tecnico, ma sono interdipendenti nei programmi SESAR and NextGen. Si tratta di attività particolarmente importanti per la cooperazione, poiché qualsiasi divergenza d'approccio può provocare implicazioni concrete di vasta portata sul piano dell'armonizzazione e dell'interoperabilità. In quest'ambito le Parti intendono trattare i seguenti aspetti:

- a. concetto delle operazioni e tabella di marcia;
- b. disposizioni relative alla separazione;
- c. definizione della tabella di marcia, normazione e regolamentazione incluse, nell'ottica di sincronizzare meglio l'attuazione;
- d. aspetti commerciali e pianificazione degli investimenti;
- e. ambiente;
- f. coordinamento delle forze mobilitate sul piano tecnico a sostegno delle attività di normazione condotte a livello internazionale e dell'ICAO per modernizzare la gestione del trasporto aereo;
- g. sincronizzazione e coerenza delle tabelle di marcia dell'avionica per garantire la massima efficienza economica per gli utilizzatori dello spazio aereo; nonché,
- h. coordinamento delle modifiche tecniche e operative in modo da ottenere/mantenere la continuità delle operazioni dal punto di vista degli utilizzatori dello spazio aereo.

2. Gestione dell'informazione

È prioritario nella gestione dell'informazione garantire la diffusione tempestiva, a tutte le parti interessate, di informazioni accurate e pertinenti relative alla gestione del traffico aereo in maniera continuativa (interoperabile) e sicura, tale da favorire la presa di decisioni in collaborazione. In quest'ambito le Parti intendono trattare i seguenti aspetti:

- a. interoperabilità del sistema SWIM (*System Wide Information Management*);
- b. interoperabilità del sistema AIM (*Aeronautical Information Management*); nonché,
- c. scambio delle informazioni meteorologiche.

3. Gestione delle traiettorie

La gestione delle traiettorie comprende lo scambio aria/aria e aria/terra delle traiettorie 4 D, il che esige coerenza a livello di terminologia, definizione e scambio delle informazioni di volo in ogni momento e in tutte le fasi di volo. In quest'ambito le Parti intendono trattare i seguenti aspetti:

- a. definizione comune e scambio delle traiettorie;
- b. pianificazione dei voli e aggiornamenti dinamici dei piani di volo;
- c. gestione del traffico (incluse l'integrazione e la previsione delle traiettorie);
- d. integrazione dei sistemi UAS (*Unmanned Aircraft Systems* - Sistemi aeromobili senza pilota) nella gestione del traffico aereo; nonché,
- e. convergenza dei concetti delle operazioni di SESAR e NextGen, delle definizioni dei servizi e delle loro applicazioni, compresi la definizione di traiettoria 4D e il formato di scambio dei dati.

4. Interoperabilità dei sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS) e dei sistemi a bordo

L'interoperabilità dei sistemi CNS e di bordo comprende la pianificazione della strumentazione di bordo e lo sviluppo di applicazioni e sistemi aria/aria e aria/terra interoperabili. In quest'ambito le Parti intendono trattare i seguenti aspetti:

- a. interoperabilità dei sistemi di bordo, in particolare:
 - i. sistema di prevenzione delle collisioni in volo (ACAS);
 - ii. tabella di marcia dell'avionica; nonché,
 - iii. sistemi di assistenza per la separazione dei velivoli (ASAS -

Airborne Separation Assistance Systems) per l'assistenza alla separazione aria/aria e aria/terra;

- b. comunicazioni, in particolare:
 - i. servizi e tecnologie relativi al collegamento dati, e
 - ii. architetture flessibili di trasmissione dati;
- c. navigazione, in particolare:
 - i. operazioni di volo basate sulle prestazioni della navigazione (PBN - *Performance Based Navigation*), e
 - ii. applicazioni basate sul sistema globale di navigazione satellitare (GNSS - *Global Navigation Satellite System*) per le fasi di rotta e d'avvicinamento, incluso l'avvicinamento con guida verticale;
- d. sorveglianza, in particolare:
 - i. servizi e tecnologia relativi alla sorveglianza automatica dipendente (ADS - *Automatic Dependent Surveillance*), e
 - ii. sorveglianza a terra.

5. Progetti in collaborazione

Tra i progetti in collaborazione rientrano progetti ad hoc per i quali le Parti riconoscono la necessità di un coordinamento e una collaborazione mirati. In quest'ambito le Parti intendono trattare i seguenti aspetti:

- a. iniziativa transatlantica AIRE (*Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions*), e
- b. miglioramento del controllo e del rilevamento della posizione degli aeromobili al di sopra delle regioni oceaniche e isolate.

- B. Se del caso, le Parti producono su base di reciprocità, sia individualmente sia in comune, per scambiarsele, delle relazioni che descrivono i concetti d'uso, i modelli, i prototipi, le valutazioni, gli esercizi di convalida e gli studi comparativi inerenti agli aspetti tecnici e operativi della gestione del traffico aereo. Le valutazioni e le convalide possono avvalersi di svariati strumenti, anche di simulazioni e sperimentazioni in contesti operativi reali.

ARTICOLO V — GESTIONE

In funzione della disponibilità di fondi, le Parti avviano e gestiscono progetti e attività, garantendo che i lavori siano svolti in modo pragmatico, nei tempi prestabiliti e incentrati sui risultati. A tal fine, sono stati fissati i seguenti livelli di gestione.

A. Un comitato di alto livello, composto in egual numero da rappresentanti della Commissione europea, che possono essere assistiti dall'impresa comune SESAR, e da rappresentanti della Federal Aviation Administration (FAA).

1. Il comitato di alto livello è copresieduto da un rappresentante della Commissione europea e un rappresentante della FAA. Si riunisce almeno una volta all'anno al fine di:

- a. sovrintendere alla cooperazione SESAR-NextGen;
- b. valutare i risultati ottenuti;
- c. decidere in merito al varo di nuovi progetti e attività su proposta del comitato di coordinamento descritto di seguito;
- d. decidere in merito alle proposte di nuove appendici o modifiche da apportare alle appendici del presente allegato, che sottopone all'approvazione del comitato misto in conformità dell'articolo III, paragrafo D, del memorandum;
- e. impartire istruzioni al comitato di coordinamento descritto di seguito; nonché,
- f. controllare l'attuazione dell'articolo III del presente allegato e, se del caso, effettuare consultazioni sui meccanismi di partecipazione delle imprese o sottoporre questioni al comitato misto istituito a norma del memorandum.

2. Il comitato di alto livello fissa il proprio regolamento interno e adotta tutte le decisioni per consenso dei copresidenti.

3. Il comitato di alto livello riferisce al comitato misto istituito a norma dell'articolo III del memorandum.

B. Un comitato di coordinamento, composto di un congruo numero ristretto di rappresentanti dell'impresa comune SESAR e dell'organismo di traffico aereo (ATO) della FAA, che possono essere assistiti da esperti.

1. Il comitato di coordinamento è copresieduto da un rappresentante dell'impresa comune SESAR e da un rappresentante dell'organismo di traffico aereo (ATO) della FAA. Il comitato di coordinamento si riunisce almeno due volte l'anno al fine di:

- a. controllare lo stato di avanzamento dei progetti e delle attività comuni in corso, di cui nelle appendici;
- b. assicurare la corretta esecuzione delle appendici mediante i gruppi di lavoro descritti di seguito;
- c. garantire la corretta attuazione dell'articolo III del presente allegato;
- d. preparare le relazioni da presentare al comitato di alto livello; oppure

- e. vagliare le proposte da presentare al comitato di alto livello, tra cui le proposte di nuove appendici o modifiche da apportare alle appendici del presente allegato.
- 2. Il comitato di coordinamento fissa il proprio regolamento interno e adotta tutte le decisioni per consenso dei copresidenti.
- C. Gruppi di lavoro preposti a attività o progetti specifici di cui alle appendici. Ciascun gruppo di lavoro è composto di un congruo numero ristretto di partecipanti. I gruppi di lavoro si riuniscono secondo le necessità, seguono le istruzioni ricevute dal comitato di coordinamento e presentano regolarmente relazioni a quest'ultimo.

ARTICOLO VI — IMMUNITÀ E RESPONSABILITÀ

Le Parti disciplinano le questioni in materia di immunità e responsabilità connesse alle attività a norma del presente allegato nell'appendice pertinente, a seconda del caso.

ARTICOLO VII — ATTUAZIONE

- A. Tutte le attività previste a titolo del presente allegato sono descritte nelle appendici, che divengono parte integrante del presente allegato a decorrere dalla loro entrata in vigore.
- B. Ciascuna appendice è numerata in ordine progressivo e contiene una descrizione delle attività che devono svolgere le Parti, o le entità da esse designate a svolgerle per esse, con indicazione del luogo e della durata prevista, il personale e altre risorse necessarie per svolgere tali attività, la stima dei costi e qualsiasi altra informazione pertinente.

ARTICOLO VIII — DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Il finanziamento delle attività da svolgere a norma del presente allegato è fornito in conformità dell'articolo VI del memorandum.

ARTICOLO IX — REFERENTI

- A. Gli uffici designati per il coordinamento e la gestione del presente allegato sono i seguenti:
 - 1. Per gli Stati Uniti d'America:

Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10

Federal Aviation Administration

Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East

600 Independence Avenue, S.W.

Washington, D.C. 20591 - USA

Telefono: +1 202-385-8905

Fax: +1 202-267-5032

2. Per l'Unione europea:

Unità "Cielo unico e modernizzazione del controllo aereo"

Direzione generale Mobilità e trasporti

Direzione generale dei trasporti aerei

Commissione europea

Rue de Mot 24

1040 Bruxelles – Belgio

Telefono: +32 2 296 84 30

Fax: +32 2 296 83 53

- B. I referenti dei programmi tecnici per le specifiche attività sono stabiliti come indicato nelle appendici del presente allegato.

ARTICOLO X — ENTRATA IN VIGORE E ESTINZIONE

- A. In attesa dell'entrata in vigore, il presente allegato è applicato in via provvisoria a decorrere dalla data della firma.
- B. Il presente allegato entra in vigore alla data in cui le Parti si sono reciprocamente notificate per iscritto l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure interne necessarie per la sua entrata in vigore e rimane in vigore fino all'estinzione in conformità dell'articolo XII del memorandum. L'estinzione del presente allegato estingue tutte le appendici concordate dalle Parti a norma del medesimo.

ARTICOLO XI — AUTORITÀ

Gli Stati Uniti e l'Unione europea approvano le disposizioni del presente allegato come indicato dalla firma dei loro rappresentanti debitamente autorizzati.

STATI UNITI D'AMERICA

UNIONE EUROPEA

DA: _____

DA: _____

TITOLO:

TITOLO:

Direttore

per l'aviazione internazionale

Federal Aviation Administration

Department of Transportation

DATA

DATA

LUOGO:

LUOGO: