



DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale

(TAJANI)

di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (SALVINI)

con il Ministro dell'interno (PIANTEDOSI)

con il Ministro della giustizia (NORDIO)

con il Ministro della difesa (CROSETTO)

con il Ministro dell'economia e delle finanze (GIORGETTI)

e con il Ministro delle imprese e del *made in Italy* (URSO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 SETTEMBRE 2023

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica d'Armenia, dall'altra, con allegati, fatto a Bruxelles il 15 novembre 2021

I N D I C E

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica	»	10
Analisi tecnico-normativa	»	14
Dichiarazione di esclusione dall'AIR	»	19
Disegno di legge	»	20
Testo dell'Accordo in lingua ufficiale e facente fede	»	22

ONOREVOLI SENATORI. — Il presente disegno di legge è volto alla ratifica dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da

una parte, e la Repubblica d'Armenia, dall'altra, con allegati, fatto a Bruxelles il 15 novembre 2021, come di seguito si illustra.

Contesto dell'Accordo

L'Accordo regola le relazioni aeronautiche tra tutti gli Stati membri UE e l'Armenia e si sostituisce agli accordi bilaterali sottoscritti tra Armenia e singoli Stati membri, creando così un unico mercato del trasporto aereo caratterizzato da eque opportunità commerciali per i vettori di tutti i Paesi coinvolti e da una progressiva convergenza regolamentare primariamente nei campi della sicurezza, della tutela dei passeggeri, dei lavoratori e dell'ambiente.

Le disposizioni del presente accordo prevalgono sulle disposizioni in materia previste dagli accordi e dalle intese esistenti; possono tuttavia continuare a essere esercitati i diritti di traffico esistenti e le disposizioni o i trattamenti più favorevoli, in materia di proprietà, diritti di traffico, capacità, frequenze, tipo o cambio di aeromobili, code-sharing e tariffazione degli accordi o delle intese tra le parti che siano già esistenti al momento della sottoscrizione del presente accordo, che non siano contemplati dal presente accordo o che siano più favorevoli o flessibili in termini di libertà per i vettori aerei interessati rispetto a quanto previsto dal presente accordo. Non possono comunque effettuarsi discriminazioni tra vettori aerei dell'Unione europea sulla base della nazionalità.

Iter procedurale di firma dell'Accordo

Il testo di Accordo aereo è stato negoziato dalla Commissione Europea, su delega del Consiglio Europeo, conferita in data 1º dicembre 2016, da una parte, e la Repubblica di Armenia dall'altra, ed è stato parafato in data 24 novembre 2017 dagli "Stati membri dell'UE", e l'Unione Europea, da una parte, e la Repubblica di Armenia dall'altra parte.

Finalità dell'Accordo

L'Accordo delinea il quadro giuridico generale nel cui ambito si sviluppano le relazioni aeronautiche tra Armenia e tutti gli Stati membri UE. La finalità dell'Accordo è la creazione di un unico mercato dei servizi aerei tra Armenia e UE che si sostituisce al mosaico di disposizioni presenti negli accordi bilaterali tra Armenia e singoli Stati membri che creava inevitabilmente mercati caratterizzati da misure protezionistiche non idonee allo sviluppo di un mercato libero e concorrenziale.

Di particolare rilevanza economica la disposizione che non pone alcun limite alle frequenze operabili per i collegamenti diretti tra ciascun punto in UE e ciascun punto in Armenia. Il numero delle frequenze viene quindi fissato esclusivamente sulla base di considerazioni commerciali dei vettori.

L'accordo mira inoltre ad un progressiva convergenza regolamentare soprattutto in materia di sicurezza e protezione.

Il presente accordo nel settore del trasporto aereo si inserisce nell'ambito del partenariato e di cooperazione tra le Comunità europee e gli Stati membri, da una parte, e la Repubblica d'Armenia, dall'altra firmato a Lussemburgo il 22 aprile 1966.

L'accordo regolamenta i seguenti argomenti principali:



- diritti di sorvolo e di traffico e definizione della tabella delle rotte;
- modalità di designazione di vettori ad operare i servizi concordati;
- tutela della concorrenza;
- disposizioni in materia di sicurezza (*safety*) e protezione (*security*);
- disposizioni in materia di tutela del passeggero;
- flessibilità operative e possibilità di accordi commerciali di cooperazione tra i vettori
- disposizioni in tema di interpretazione, revisione, denuncia e contenzioso;
- rapporto tra il presente accordo e i preesistenti accordi bilaterali tra Armenia e singoli Stati membri.

Esame delle disposizioni

In sintesi, gli articoli riguardano i seguenti temi:

Articolo 1 Obiettivo

Individua l'obiettivo del presente accordo nella creazione di uno spazio aereo comune tra le parti, basato sulla graduale apertura dei mercati, sulla liberalizzazione della proprietà e del controllo dei vettori aerei, su condizioni concorrenziali eque e paritarie, sulla non discriminazione e su regole comuni, anche in relazione alla sicurezza, alla protezione, alla gestione del traffico aereo, agli aspetti sociali e all'ambiente. A questo fine il presente accordo stabilisce le norme applicabili tra le parti. Tali norme comprendono le disposizioni stabilite nella legislazione di cui all'allegato II.

Articolo 2 Definizioni

Definisce ed illustra le terminologie ed i concetti utilizzati nel corpo dell'Accordo che comunque sono conformi alla terminologia ed ai concetti utilizzati negli accordi internazionali nel settore del trasporto aereo.

Articolo 3 Concessione di diritti

Definisce la tabella delle rotte e i diritti e le facoltà di sorvolo e di traffico che ciascuna Parte reciprocamente riconosce all'altra per sviluppare i servizi aerei concordati.

Di particolare importanza la norma che esclude la possibilità di prevedere limiti al numero di frequenze operabili dai vettori per i collegamenti diretti tra punti in Armenia e punti in ognuno degli Stati membri (diritti di terza e quarta libertà dell'aria). Viene inoltre limitata la possibilità di esercitare diritti di quinta libertà (cioè il diritto concesso da uno Stato ai vettori aerei di un altro Stato di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra il territorio dello Stato concedente e il territorio di uno Stato terzo) limitatamente a specifici Paesi.

L'articolo illustra inoltre le ampie flessibilità operative previste per i vettori delle due Parti.

Articolo 4 Autorizzazione di esercizio e permessi tecnici

L'articolo illustra i requisiti che i vettori aerei devono soddisfare per essere designati ad operare sulle rotte concordate da ciascuna Parte contraente.

In particolare, prevede il regime della multidesignazione, in base al quale ciascuna Parte contraente può designare ad operare i servizi una o più compagnie aeree.

Articolo 5 Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni di esercizio e dei permessi tecnici



L'articolo, in maniera speculare rispetto al precedente articolo 4, definisce i casi in cui le Autorità competenti di ciascuna Parte hanno il diritto di revocare, rifiutare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio, o sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo designato dall'altra Parte.

Salvi i casi in cui la revoca, la sospensione o l'imposizione delle condizioni di cui al paragrafo 1 si rendano necessarie al fine di non incorrere in violazione di leggi e/o regolamenti, per tutte le altre ipotesi è previsto il ricorso alla consultazione delle competenti autorità aeronautiche dell'altra Parte.

Articolo 6 Investimento nei vettori aerei

L'articolo regola le modalità con cui le parti possono consentire che un vettore aereo dell'Armenia sia detenuto tramite partecipazione di maggioranza o sia effettivamente controllato da Stati membri dell'UE o da loro cittadini, o che un vettore aereo dell'Unione europea sia detenuto tramite partecipazione di maggioranza o sia effettivamente controllato dall'Armenia.

Articolo 7 Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

Contiene disposizioni generali di rinvio a leggi e regolamenti applicabili in materia di entrata, stazionamento e uscita dal territorio, degli aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale. Sono inoltre previste specifiche disposizioni relative a passeggeri, bagagli e merci che transitano nel territorio dell'altra Parte senza lasciare l'area dell'aeroporto.

Articolo 8 Equa concorrenza

L'articolo regola dettagliatamente, anche al livello procedurale, tutti gli aspetti relativi alla tutela della concorrenza. Oltre alla garanzia di eque opportunità e di non discriminazione per i vettori, l'articolo dispone che eventuali aiuti pubblici alle compagnie siano trasparenti. L'articolo prevede anche una disciplina antitrust che vieta sia gli accordi anticoncorrenziali, sia l'abuso di posizione dominante.

Articolo 9 Opportunità commerciali

L'articolo prescrive che le parti adottino una serie di norme contenute nella normativa comunitaria citata nell'allegato 2 parte A. Tale normativa, che tocca diversi aspetti dei servizi aerei e aeroportuali, ha un contenuto di salvaguardia della concorrenza nella prestazione dei servizi.

In particolare, la disciplina riguarda:

- il diritto di aprire sul territorio dell'altra parte uffici e infrastrutture necessari alla prestazione dei servizi nell'ambito del presente accordo;
- la previsione della possibilità che ci siano diversi fornitori di assistenza a terra (*handling*) negli aeroporti, come pure la possibilità dell'autoassistenza a terra (*self-handling*) da parte del vettore;
- la previsione che l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti sia effettuata in modo trasparente e non discriminatorio;
- la previsione secondo cui i piani operativi dei vettori dell'altra parte possano essere richiesti a mero titolo informativo;
- regolamentazione della vendita da parte di un vettore dei servizi di trasporto aereo e dei servizi ad essi collegati, per proprio conto o per conto di un altro vettore aereo, nel territorio dell'altra parte;
- previsione della possibilità per i vettori di convertire in una valuta liberamente convertibile e di trasferire in qualsiasi momento e in qualsiasi modo, verso il paese di propria scelta, tutti i redditi locali eccedenti gli importi corrisposti in loco, senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile al momento della richiesta di trasferimento, conformemente alla normativa valutaria vigente di ciascuna parte;



- regolamentazione della possibilità per qualsiasi vettore aereo di stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, come accordi di *blocked-space*, *code-sharing*, affiliazione commerciale (*franchising*), impiego del marchio (*branding*), *leasing*.

Articolo 10 Dazi doganali e fiscalità

L'articolo descrive il regime e i casi di reciproca esenzione doganale e fiscale concernenti il carburante, i lubrificanti, le provviste di bordo, i pezzi di ricambio e le dotazioni normalmente previste a bordo.

Le disposizioni dell'articolo risultano conformi a quanto previsto, a normativa vigente, dall'articolo 24 della Convenzione di Chicago sull'aviazione civile. Di conseguenza gli effetti di gettito derivanti da tali esenzioni si considerano già scontati nelle previsioni finanziarie a legislazione vigente e non producono nuovi o maggiori oneri, nemmeno nella forma di mancato introito, a carico del bilancio dello Stato.

Articolo 11 Oneri d'uso

Stabilisce le modalità per l'imposizione di oneri e diritti d'uso alle linee aeree designate. Viene in particolare sancito il principio di non discriminazione tra i vettori delle due Parti.

In Italia, la normativa di riferimento è rappresentata dalla Direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali, in applicazione di inderogabili principi di non discriminazione nell'offerta di tali servizi. Le autorità competenti in materia sono l'Enac e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti che, indipendentemente dagli accordi bilaterali o globali relativi ai diritti di traffico, intervengono con compiti di regolazione, in applicazione dei principi e delle normative di settore. Pertanto, relativamente alla competenza dell'Enac, trattasi di attività che vengono svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Enac stesso e i relativi oneri sono a carico del bilancio dell'Ente.

Articolo 12 Tariffe aeree passeggeri e merci

L'articolo prescrive che ciascuna parte consenta ai vettori aerei delle parti di fissare liberamente le tariffe per il trasporto di passeggeri e di merci sulla base di una concorrenza libera ed equa.

In un'ottica di tutela della concorrenza, viene inoltre precisato che ciascuna parte, su base non discriminatoria, può chiedere che siano comunicate alle proprie autorità competenti le tariffe previste per i servizi di trasporto passeggeri e merci che hanno origine nel proprio territorio, secondo modalità semplificate e unicamente a titolo informativo.

Articolo 13 Statistiche

L'articolo disciplina lo scambio reciproco di informazioni e statistiche relative al traffico operato sui servizi concordati dai vettori. Per quanto concerne l'Italia, si tratta di compiti svolti dall'Enac nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Ente e i relativi oneri sono pertanto a carico del bilancio dell'Enac.

Articolo 14 Sicurezza aerea

Definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea ("Aviation Safety").

L'Autorità competente per l'Italia allo svolgimento delle attività ispettive previste dal paragrafo 4 della disposizione in esame è l'Enac. Tali ispezioni rientrano nelle attività di sicurezza normalmente espletate dall'Enac nell'ambito dei compiti di istituto previsti per legge.

Dalla presente disposizione non derivano ulteriori e nuovi oneri a carico dello Stato, in quanto le suddette attività negoziali ed ispettive sono svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Ente e i relativi oneri sono pertanto a carico del bilancio Enac.

Articolo 15 Protezione del trasporto aereo



Definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di protezione della navigazione aerea da atti illeciti ("Aviation Security").

Nello specifico, viene disciplinata la reciproca assistenza finalizzata alla prevenzione di atti illeciti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggio, degli aeroporti e delle strutture di navigazione e contro qualsiasi altra minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile o nell'ipotesi in cui si verifichino tali atti. Per quanto concerne l'Italia, dette attività sono svolte in attuazione delle normative vigenti che prevedono l'intervento di vari soggetti istituzionali, in particolare dell'Enac. A quest'ultimo sono attribuiti i soli compiti di *aviation security* che vengono svolti tramite propri rappresentanti nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Ente e i relativi oneri sono pertanto a carico del bilancio Enac. Il Ministero dell'Interno, in occasione della firma di altri accordi aerei, ha chiarito con specifica nota che le attività di scambio info-investigativo previste da questo articolo rientrano negli ordinari compiti di istituto e che comunque il capitolo di bilancio 2731 contiene risorse sufficienti per lo svolgimento di tali attività.

Dalla presente disposizione non derivano quindi ulteriori e nuovi oneri a carico dello Stato, in quanto le suddette attività negoziali ed ispettive sono svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Enac e del Ministero dell'Interno.

Articolo 16 Gestione del traffico aereo

In un quadro di progressiva convergenza regolamentare, l'articolo prescrive che le parti si impegnino a garantire che le rispettive legislazioni, disposizioni regolamentari o procedure applicabili assicurino quantomeno l'attuazione e l'applicazione dei requisiti normativi e delle norme relativi al trasporto aereo di cui all'allegato II, parte D.

Vengono inoltre disciplinate le modalità di partecipazione dell'Armenia al Cielo unico europeo.

Articolo 17 Ambiente

In un quadro di progressiva convergenza regolamentare, l'articolo prevede che le parti si impegnino a garantire che le rispettive legislazioni, disposizioni regolamentari o procedure applicabili assicurino quantomeno l'attuazione e l'applicazione dei requisiti normativi e delle norme relativi al trasporto aereo di cui all'allegato II, parte E.

L'articolo prevede un impegno delle Parti verso lo sviluppo di un'aviazione civile sostenibile. In particolare, viene previsto di intensificare la cooperazione in ambito ambientale anche grazie a pertinenti accordi multilaterali, attraverso l'attuazione di strumenti globali basati sul mercato, come concordato in occasione della 39^a assemblea dell'ICAO, e l'utilizzo del meccanismo di sviluppo sostenibile istituito dall'articolo 6.4 dell'accordo di Parigi

Articolo 18 Responsabilità dei vettori aerei

Le parti ribadiscono i loro obblighi ai sensi delle convenzioni internazionali ratificate dalle due parti.

Articolo 19 Tutela dei consumatori

Le parti s'impegnano a garantire che le rispettive legislazioni, disposizioni regolamentari o procedure applicabili assicurino quantomeno l'attuazione e l'applicazione dei requisiti normativi e delle norme relative al trasporto aereo di cui all'allegato II, parte F.

Articolo 20 Sistemi telematici di prenotazione

L'articolo prescrive che i venditori di sistemi telematici di prenotazione (*computer reservation systems* - CRS) operanti nel territorio di una delle parti siano autorizzati a introdurre i propri sistemi, effettuarne la manutenzione e metterli a disposizione delle agenzie di viaggio o degli operatori turistici la cui attività principale consiste nella distribuzione di prodotti nel settore dei viaggi nel territorio dell'altra parte, purché ogni CRS sia conforme alle pertinenti prescrizioni regolamentari dell'altra parte.



Articolo 21 Aspetti sociali

Viene previsto che, in un quadro di progressiva convergenza regolamentare, le parti si impegnino a garantire che le rispettive legislazioni, disposizioni regolamentari o procedure applicabili assicurino quantomeno l'attuazione e l'applicazione dei requisiti normativi e delle norme relativi al trasporto aereo di cui all'allegato II, parte G.

L'articolo prevede la collaborazione in materia di garanzie per i lavoratori ed enuncia il principio secondo cui l'apertura e la competitività dei mercati producono risultati benefici solo quando siano accompagnati dalla previsione di elevate garanzie per i lavoratori.

Articolo 22 Interpretazione e attuazione

L'articolo contiene disposizioni che impegnano le parti ad una corretta attuazione dell'accordo.

Articolo 23 Comitato misto

L'articolo istituisce un comitato composto da rappresentanti delle parti ("comitato misto") e responsabile dell'amministrazione e della corretta attuazione del presente accordo.

Per quanto concerne l'Italia, al comitato partecipa eventualmente un rappresentante dell'ENAC, nei limiti delle risorse dell'Ente. La previsione del comitato non comporta quindi ulteriori spese per il bilancio dello Stato.

Articolo 24 Composizione delle controversie e arbitrato

L'articolo regola, anche negli aspetti procedurali, la composizione delle eventuali controversie. Viene anche regolata l'eventuale istituzione e il funzionamento di un collegio arbitrale.

Articolo 25 Misure di salvaguardia

L'articolo disciplina l'eventuale applicazione di misure di salvaguardia adottabili da una Parte, ove ritenga che l'altra Parte sia venuta meno a uno degli obblighi previsti dal presente accordo.

Articolo 26 Relazioni con altri accordi

L'articolo descrive i rapporti tra questo accordo e i precedenti accordi bilaterali tra Armenia e ciascuno Stato membro. In linea generale le disposizioni del presente accordo prevalgono, ma sopravvivono eventuali disposizioni degli accordi bilaterali che prevedano maggiori flessibilità e facoltà più estese per i vettori delle due parti, sempre a condizione che non si configurino discriminazioni tra vettori dell'Unione europea sul terreno della nazionalità.

Articolo 27 Modifiche

L'articolo regola le procedure di modifica dell'accordo e il rapporto tra questo accordo ed eventuali modifiche legislative introdotte da una delle parti in materia di aviazione civile

Articolo 28 Denuncia

L'articolo disciplina la procedura da seguire nel caso in cui una delle parti decida di porre fine all'accordo.

Articolo 29 Registrazione dell'accordo

L'articolo illustra le modalità di registrazione dell'accordo presso l'ICAO.

Articolo 30 Entrata in vigore ed applicazione provvisoria

L'articolo disciplina l'entrata in vigore dell'accordo e le modalità dell'applicazione provvisoria.



Articolo 31 Testi facenti fede

L'articolo stabilisce le lingue in cui viene scritto l'accordo e prevede che tutte facciano ugualmente fede.

Allegato 1 disposizioni transitorie

L'allegato 1 disciplina le modalità della progressiva convergenza regolamentare dell'Armenia rispetto all'Unione europea.

L'articolo condiziona inoltre l'esercizio di diritti di quinta libertà per i vettori designati da entrambe le Parti ad una decisione del Comitato misto sul rispetto da parte dell'Armenia di tutte le prescrizioni regolamentari e normative relative al trasporto aereo di cui all'allegato II.

Allegato 2 (aggiornato regolarmente) elenco delle norme applicabili all'aviazione civile

L'allegato indica tutte le norme applicabili all'aviazione civile che saranno attuate e applicate nella legislazione, nella normativa o nelle procedure applicabili in Armenia conformemente al presente accordo. Viene inoltre previsto che l'Armenia garantisca che gli eventuali adeguamenti a ciascuno di questi atti siano inseriti nella legislazione, nella normativa o nelle procedure applicabili in Armenia.



Si riporta di seguito un'analisi puntuale degli articoli:

Articolo 1 (Obiettivi)

Dall'attuazione del presente articolo non possono derivare oneri finanziari, in quanto il contenuto è puramente volto all'elencazione degli obiettivi e dell'ambito di applicazione dell'Accordo.

Articolo 2 (Definizioni)

Dall'attuazione del presente articolo non possono derivare oneri finanziari, in quanto il contenuto è limitato alle sole definizioni che hanno funzione puramente esplicativa

Articolo 3 (Concessione di diritti)

Articolo 4 (Autorizzazione di esercizio e permesso tecnico)

Articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni di esercizio o permesso tecnico)

Articolo 6 (Investimenti in vettori aerei)

Articolo 7 (Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari)

Dalle disposizioni sopra citate non possono derivare oneri finanziari in quanto le disposizioni hanno carattere prettamente ordinamentale.

Articolo 8 Equa concorrenza

Al riguardo, la partecipazione alle eventuali procedure di consultazione previste dall'articolo sarà assicurata dall'Enac, che provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili nel bilancio dell'Ente.

Articolo 9 Opportunità commerciali

Risultano a carico dell'Enac, che provvede nei limiti delle risorse disponibili nel proprio bilancio, anche gli oneri derivanti dalle eventuali riunioni del comitato misto e le attività connesse alla notifica dei piani operativi.

Per quanto concerne il comma 6 dell'articolo, si evidenzia che il riferimento alla possibilità di invio e mantenimento di personale dirigente nel territorio dell'altra Parte contraente riguarda il personale dei vettori aerei; si tratta di personale di imprese private e non si rileva quindi alcun possibile profilo di influenza sul bilancio dello Stato.

Articolo 10 Dazi doganali e fiscalità

L'Articolo prevede esenzioni doganali in tema di carburanti, lubrificanti, provviste di bordo, pezzi di ricambio e dotazioni normalmente previste a bordo. Si rappresenta che le disposizioni ivi contenute risultano aver portata ed effetti sostanzialmente assimilabili a quelli arrecaiti da analoghe disposizioni sulla medesima materia rivenienti in altri Accordi sullo spazio aereo comune e sui servizi aerei stipulati con altri Stati controparte aderenti alla Convenzione di Chicago sull'aviazione civile del 1944. L'enunciato dell'articolo in particolare risulta conforme a quanto previsto, a normativa vigente, dall'articolo 24 della Convenzione di Chicago. Di conseguenza gli effetti di gettito derivanti da tali esenzioni si considerano già scontati nelle previsioni finanziarie a legislazione vigente e non producono nuovi o maggiori oneri, nemmeno nella forma di mancato introito, a carico del bilancio dello Stato.

Articolo 11 Oneri d'uso

Per quanto concerne le consultazioni indicate per gli "oneri d'uso" degli aeroporti, si evidenzia che tali consultazioni rientrano nei compiti di soggetti di diritto privato (le società di gestione aeroportuali) e quindi non gravano sul bilancio dello Stato. In senso più generale, le attività descritte nell'articolo rientrano tra le competenze dell'Enac, che provvede con le risorse disponibili nel proprio bilancio, anche per le attività ai sensi del comma 4, afferenti allo scambio di informazioni tra le autorità competenti alla riscossione degli oneri d'uso.



Articolo 12 (Fissazione delle tariffe)

La fissazione delle tariffe rientra, ai sensi dell'art. 12 comma 1, nella competenza dei vettori aerei. Eventuali spese potrebbero derivare, ai sensi del comma 3 dell'articolo, da consultazioni delle Parti in caso di prezzi ritenuti iniqui, discriminatori, o irragionevoli a detimento di una delle parti dell'Accordo. Per la copertura finanziaria di queste eventuali spese, si rimanda a quanto infra rappresentato all'articolo 23.

Articolo 13 Statistiche

L'articolo disciplina lo scambio reciproco di informazioni e statistiche relative al traffico operato sui servizi concordati dai vettori. Per quanto concerne l'Italia, si tratta di compiti svolti dall'Enac nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Ente e i relativi oneri sono pertanto a carico del bilancio dell'Enac.

Articolo 14 Sicurezza aerea e Articolo 15 Protezione del trasporto aereo

In base agli Articoli 14 e 15, le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea (*Safety*) e di protezione della navigazione aerea da atti illeciti (*Security*).

L'Articolo 14, al paragrafo 3, regola la facoltà di effettuare ispezioni in territorio italiano sugli aeromobili dell'altra parte contraente; tale facoltà attiene alle attività di sicurezza normalmente espletate dalle autorità aeronautiche nell'ambito dei compiti di istituto previsti per legge. Dette ispezioni sono svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'autorità aeronautica. Nell'Articolo 15, paragrafi 4 e 6, si rinvengono disposizioni che attengono alla reciproca assistenza finalizzata alla prevenzione di atti illeciti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggio, degli aeroporti e delle strutture di navigazione e contro qualsiasi altra minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile o nell'ipotesi in cui si verifichino detti atti. Tali attività di assistenza sono svolte in attuazione delle norme vigenti che prevedono l'intervento delle autorità aeronautiche interessate e rientrano pertanto nell'ambito dei compiti istituzionali previsti per legge. Per quanto concerne l'Italia, dette attività sono svolte in attuazione delle normative vigenti che prevedono l'intervento di vari soggetti istituzionali, in particolare dell'Enac. A quest'ultimo sono attribuiti i soli compiti di *aviation security* che vengono svolti tramite propri rappresentanti nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Ente e i relativi oneri sono pertanto a carico del bilancio Enac. Il Ministero dell'Interno, in occasione della firma di altri accordi aerei, ha chiarito con specifica nota che le attività di scambio info-investigativo previste da questo articolo rientrano negli ordinari compiti di istituto e che comunque il capitolo di bilancio 2731, piano gestionale 12, contiene risorse sufficienti per lo svolgimento di tali attività.

Pertanto, relativamente alle competenze dell'Autorità aeronautica, lo svolgimento di consultazioni periodiche, nonché le attività di ispezione in materia di safety di cui all'articolo 14 e security di cui all'articolo 15, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto tali attività saranno svolte dall'Enac, che provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili nel bilancio dell'Ente stesso.

Articolo 16 (Gestione del traffico aereo)

L'articolo 9 prescrive che le parti cooperino nel settore della gestione del traffico aereo per garantire l'effettiva applicazione da parte dell'Armenia della propria legislazione adottata con l'obiettivo di incorporare i requisiti e le norme citate al comma 1 del citato articolo: la cooperazione è monitorata dal Comitato misto ai sensi dell'art. 23, per cui si rimanda a quanto infra rappresentato nella presente relazione.

Articolo 17 Ambiente

Si evidenzia che tale articolo ha natura essenzialmente programmatica e non comporta oneri finanziari. In particolare, non è prevista la nomina di esperti, ma solo un dialogo tra esperti. Inoltre, il riferimento all'impegno delle Parti in materia di limitazione di emissioni di GES derivanti dall'aviazione internazionale non si configura come un nuovo obbligo che scaturisca direttamente dall'Accordo, ma, per quanto concerne l'Italia, come un richiamo ad obblighi che gravano sul nostro



Paese indipendentemente da questo Accordo e che trovano origine *in primis* dalla normativa dell'Unione europea.

Articolo 18 (Responsabilità dei vettori aerei)**Articolo 19 (Tutela dei consumatori)****Articolo 20 (Sistemi telematici di prenotazione)****Articolo 21 (Aspetti sociali)**

Dalle disposizioni sopra citate non possono derivare oneri finanziari in quanto le disposizioni hanno carattere prettamente ordinamentale.

ARTICOLO 22 (Interpretazione e attuazione)

Dalla disposizione sopra citata non possono derivare oneri finanziari in quanto la disposizione ha carattere prettamente ordinamentale.

Articolo 23 Comitato misto

L'articolo istituisce un comitato composto da rappresentanti delle parti ("comitato misto") e responsabile dell'amministrazione e della corretta attuazione del presente accordo. Per quanto concerne l'Italia, al comitato partecipa eventualmente un rappresentante dell'ENAC, nei limiti delle risorse dell'Ente.

Articolo 24 Composizione delle controversie e arbitrato

L'articolo introduce la possibilità del ricorso all'arbitrato, le cui eventuali spese gravano sull'Armenia da una parte e sull'Unione europea e ciascuno degli Stati membri dall'altra. La quota parte delle spese per procedimenti arbitrali che spetterebbe all'Italia non è prevedibile a priori, in quanto queste dipendono, così come le spese di giustizia, dalle vicende specifiche di ogni singolo accordo nonché dai comportamenti individuali delle parti contraenti. Agli eventuali oneri di procedimenti non coperti dalle risorse finanziarie stanziate a legislazione vigente si provvederà pertanto mediante apposito provvedimento.

Articolo 25: Misure di salvaguardia**Articolo 26: Relazioni con altri accordi****Articolo 27: Modifiche****Articolo 28: Denuncia****Articolo 29: Registrazione****Articolo 30 Entrata in vigore ed applicazione provvisoria****Articolo 31: Testi facenti fede****ALLEGATO I: Disposizioni transitorie****ALLEGATO II: Norme applicabili all'aviazione civile**

Dalle disposizioni sopra citate non possono derivare oneri finanziari in quanto le disposizioni hanno carattere prettamente ordinamentale ed afferiscono, tra l'altro, a modifiche, estinzione, entrata in vigore dell'Accordo e disposizioni transitorie e finali.

Dalla legge di ratifica dell'Accordo, pertanto, non risultano derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.





*Ministero
dell'Economia e delle Finanze
DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO*

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

A digital signature consisting of the name "Bogliacino" written in a stylized, handwritten font.



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (ATN)

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO**1. Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.**

Il ricorso alla legge di autorizzazione alla ratifica si rende necessario, in quanto l'accordo rientra nella fattispecie di cui all'art. 80 della Costituzione.

L'intervento normativo è pienamente coerente con il programma di governo in materia di sviluppo del trasporto aereo.

2. Analisi del quadro normativo nazionale

Rispetto al quadro normativo nazionale non emerge alcun profilo di incoerenza o contraddizione.

La sottoscrizione di un accordo di natura globale tra Unione europea e Stati membri da una parte e uno Stato extra UE dall'altra costituisce infatti il necessario presupposto per la creazione di un mercato dei servizi ampiamente concorrenziale e per una progressiva convergenza regolamentare.

3. Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti

Il provvedimento si inserisce coerentemente nel quadro giuridico vigente, in quanto si allinea ad altri accordi stipulati dall'Italia con altri Paesi extracomunitari, tutti finalizzati al progressivo ed equilibrato sviluppo del trasporto aereo in un quadro di cooperazione nell'ambito della promozione della concorrenza, della difesa dell'ambiente, della tutela dei consumatori e della sicurezza.

4. Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali

Il provvedimento in esame non presenta alcun problema di costituzionalità, essendo pienamente conforme all'art. 80 e 87 della Costituzione in tema di ratifica di trattati internazionali ed all'art. 117 in materia di riparto della potestà legislativa tra Stato, Regioni ed Enti locali.

5. Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali

L'intervento è pienamente compatibile con le regole di riparto di competenze tra Stato, Regioni ed Enti locali, in quanto la materia dei rapporti internazionali rientra, ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, nella competenza legislativa esclusiva dello Stato.

6. Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'art. 118, primo comma, della Costituzione

I principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'art. 118 della Costituzione riguardano l'esercizio di funzioni amministrative e non risultano quindi direttamente coinvolti dall'intervento normativo. Tuttavia, rispetto ai rapporti tra Stato, Regioni ed Enti locali, risulta rispettato il principio di sussidiarietà, in quanto l'obiettivo di istituire, regolare e sviluppare relazioni aeronautiche tra Italia e Paesi non appartenenti all'Unione europea non è perseguitabile attraverso interventi normativi adottati da Regioni o Enti locali.

7. Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa

L'intervento normativo non comporta alcun processo di rilegificazione, poiché si riferisce ad una materia (trattati internazionali) che ha sempre necessitato di ratifica legislativa.

Nella materia oggetto dell'intervento normativo in esame non è configurabile il ricorso alla delegificazione, in quanto la ratifica dell'accordo con legge è prevista dall'art. 80 della Costituzione.

8. Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter

Non esistono progetti di legge vertenti sulla materia oggetto dell'intervento normativo in esame.

9. Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto

Non risultano giudizi di costituzionalità pendenti sulla materia degli accordi aerei globali sottoscritti dall’Italia in quanto Stato Membro della UE.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10. Analisi della compatibilità dell’intervento con l’ordinamento comunitario.

L’intervento normativo in oggetto è pienamente compatibile con l’ordinamento comunitario.

11. Verifica dell’esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta alcuna procedura d’infrazione in ordine al medesimo o analogo oggetto.

12. Analisi della compatibilità dell’intervento con gli obblighi internazionali.

L’intervento non presenta alcun profilo di incompatibilità rispetto ad obblighi internazionali.

13. Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto

La Corte di Giustizia dell’Unione europea ha dichiarato la legittimità degli accordi aerei globali a competenza mista, escludendo quindi che la competenza dell’Unione Europea a sottoscrivere accordi con Paesi Terzi sia configurabile quale competenza esclusiva.

14. Indicazioni sulle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell’uomo sul medesimo o analogo oggetto

Sulla materia oggetto dell’intervento normativo non si riscontra una giurisprudenza creata dalla Corte Europea dei diritti dell’uomo, né vi sono giudizi pendenti

15. Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte degli altri Stati membri dell’UE

Non applicabile

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**1. Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.**

Le definizioni dei termini contenuti nell'accordo sono indicate nell'art. 2 e non sono innovative rispetto a quanto già utilizzato in altri accordi aerei della stessa natura.

2. Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

I riferimenti normativi contenuti nell'accordo risultano corretti.

3. Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti

L'accordo sostituisce le disposizioni presenti nell'accordo bilaterale tra Italia e Armenia firmato il 18 luglio 2002 che non risulta essere stato ratificato con legge.

4. Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

L'accordo abroga esplicitamente le disposizioni presenti nell'accordo bilaterale tra Italia e Armenia, con le limitazioni previste all'articolo 26.

5. Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo e di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente

Non si riscontrano le fattispecie indicate.

6. Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo

Non risulta alcuna delega aperta sulla materia oggetto dell'intervento normativo.

7. Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Gli atti attuativi previsti dall'intervento normativo sono quelli consueti nella prassi delle relazioni aeronautiche e non presentano profili problematici in ordine ai termini previsti per la loro adozione.

8. Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi

L'Accordo non richiede la raccolta e l'elaborazione di dati statistici ulteriori rispetto a quelli normalmente trattati dai competenti uffici, e non si ritiene quindi necessario commissionare l'elaborazione di statistiche.

DICHIARAZIONE DI ESCLUSIONE DALL'AIR

Si comunica, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera d), del d.p.c.m. 15 settembre 2017, n. 169, che lo schema di disegno di legge concernente "l'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione Europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica d'Armenia, dall'altra, fatto a Bruxelles il 15 novembre 2021", non è soggetto ad AIR in quanto rientrante nella categoria dei disegni di legge di autorizzazione alla ratifica di trattati internazionali.

Roma, 20/07/2023

Il Capo dell'Ufficio Legislativo
Min. Plen. Stefano Soliman



VISTO

Roma,

Il Capo del Dipartimento per gli
Affari Giuridici e Legislativi



28 AGO. 2023



DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.***(Autorizzazione alla ratifica)*

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica d'Armenia, dall'altra, con allegati, fatto a Bruxelles il 15 novembre 2021, di seguito denominato « Accordo ».

Art. 2.*(Ordine di esecuzione)*

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 30 dell'Accordo stesso.

Art. 3.*(Disposizioni finanziarie)*

1. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. L'ENAC provvede alle attività di cui agli articoli 8, 9, 11, 13, 14, 15, e 23 dell'Accordo a valere sulle risorse disponibili nell'ambito del proprio bilancio.

2. Agli eventuali oneri derivanti dall'articolo 24 dell'Accordo si farà fronte con apposito provvedimento legislativo.

Art. 4.

(Entrata in vigore)

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

ACCORDO SULLO SPAZIO AEREO COMUNE
TRA L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI, DA UNA PARTE,
E LA REPUBBLICA D'ARMENIA, DALL'ALTRA

INDICE

ARTICOLO 1: Obiettivo

ARTICOLO 2: Definizioni

TITOLO I: DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 3: Concessione di diritti

ARTICOLO 4: Autorizzazioni di esercizio e permessi tecnici

ARTICOLO 5: Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni di esercizio e dei permessi tecnici

ARTICOLO 6: Investimento nei vettori aerei

ARTICOLO 7: Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

ARTICOLO 8: Equa concorrenza

ARTICOLO 9: Opportunità commerciali

ARTICOLO 10: Dazi doganali e fiscalità

ARTICOLO 11: Oneri d'uso

ARTICOLO 12: Tariffe aeree passeggeri e merci

ARTICOLO 13: Statistiche

TITOLO II: COOPERAZIONE REGOLAMENTARE

ARTICOLO 14: Sicurezza aerea

ARTICOLO 15: Protezione del trasporto aereo

ARTICOLO 16: Gestione del traffico aereo

ARTICOLO 17: Ambiente

ARTICOLO 18: Responsabilità dei vettori aerei

ARTICOLO 19: Tutela dei consumatori

ARTICOLO 20: Sistemi telematici di prenotazione

ARTICOLO 21: Aspetti sociali

TITOLO III: DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI E FINALI

ARTICOLO 22: Interpretazione e attuazione

ARTICOLO 23: Comitato misto

ARTICOLO 24: Composizione delle controversie e arbitrato

ARTICOLO 25: Misure di salvaguardia

ARTICOLO 26: Relazioni con altri accordi

ARTICOLO 27: Modifiche

ARTICOLO 28: Denuncia

ARTICOLO 29: Registrazione

ARTICOLO 30 Entrata in vigore ed applicazione provvisoria

ARTICOLO 31: Testi facenti fede

ALLEGATO I: Disposizioni transitorie

ALLEGATO II: Norme applicabili all'aviazione civile

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA DI CROAZIA,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

L'UNGHERIA,

LA REPUBBLICA DI MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

in quanto parti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di seguito denominati "trattati UE", e Stati membri dell'Unione europea, di seguito denominati collettivamente "Stati membri dell'UE" o singolarmente "Stato membro dell'UE",

e l'UNIONE EUROPEA,

da una parte,

e la LA REPUBBLICA D'ARMENIA, di seguito denominata "Armenia",

dall'altra,

di seguito denominati congiuntamente "parti",

Gli Stati membri dell'UE e l'Armenia, in quanto parti della convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, unitamente all'Unione europea;

PRESO ATTO che il 22 aprile 1996 è stato firmato a Lussemburgo un accordo di partenariato e di cooperazione tra le Comunità europee e gli Stati membri, da una parte, e la Repubblica d'Armenia, dall'altra;

DESIDERANDO costituire uno spazio aereo comune (Common Aviation Area - CAA) basato sull'obiettivo di aprire l'accesso ai mercati delle parti, con pari condizioni di concorrenza, non discriminazione e rispetto delle stesse norme - comprese quelle relative alla sicurezza aerea, alla protezione del traffico aereo, alla gestione del traffico aereo, alla concorrenza, agli aspetti sociali e all'ambiente;

DESIDERANDO migliorare i servizi aerei e promuovere un sistema di aviazione internazionale basato sulla non discriminazione e sulla concorrenza aperta e leale tra i vettori aerei operanti sul mercato;

DESIDERANDO sostenere i rispettivi interessi nell'ambito del trasporto aereo;

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

CONCORDANDO sul fatto che è opportuno fondare le norme dello spazio aereo comune sulla pertinente legislazione in vigore nell'Unione europea, come stabilito nell'allegato II del presente accordo;

RICONOSCENDO che il rispetto integrale delle norme del CAA consente alle parti di cogliere tutti i benefici, compresa l'apertura dell'accesso ai mercati, e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, il settore industriale e i lavoratori di entrambe le parti;

RICONOSCENDO che la creazione dello spazio aereo comune e l'attuazione delle sue norme non possono essere realizzate senza l'adozione di accordi transitori, laddove necessario, e che un'assistenza adeguata è importante in questa prospettiva;

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

DETERMINATI a massimizzare i potenziali vantaggi della cooperazione normativa e dell'armonizzazione delle rispettive disposizioni legislative e regolamentari applicabili all'aviazione civile;

RICONOSCENDO i significativi vantaggi potenziali che possono rappresentare servizi aerei competitivi e trasporti aerei affidabili;

DESIDERANDO promuovere la concorrenza libera, equa e priva di distorsioni, riconoscendo che le sovvenzioni possono falsare la concorrenza e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo e riconoscendo che in assenza di condizioni concorrenziali di concorrenza per i vettori aerei e di una concorrenza libera, equa e priva di distorsioni i vantaggi potenziali possono non essere realizzati;

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

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

AFFERMANDO la necessità di intervenire con urgenza per affrontare i cambiamenti climatici e di proseguire sulla via della cooperazione al fine di ridurre le emissioni di gas ad effetto serra nel settore dell'aviazione, in maniera coerente con gli accordi multilaterali in materia, in particolare degli strumenti pertinenti dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (International Civil Aviation Organization – "ICAO") e dell'accordo di Parigi del 12 dicembre 2015 nell'ambito della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici;

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

RICONOSCENDO che le opportunità commerciali create dal presente accordo non vanno intese come lesive delle norme in materia di lavoro e affermando l'importanza della dimensione sociale dell'aviazione internazionale e di tenere conto degli effetti dell'apertura dei mercati sul lavoro, sull'occupazione e sulle condizioni lavorative;

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

RICONOSCENDO i potenziali vantaggi di consentire ai paesi terzi di aderire al presente accordo;

DESIDERANDO concludere un accordo sul trasporto aereo che integri la convenzione sull'aviazione civile internazionale,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

ARTICOLO 1

Obiettivo

L'obiettivo del presente accordo consiste nella creazione di uno spazio aereo comune tra le parti, basato sulla graduale apertura dei mercati, sulla liberalizzazione della proprietà e del controllo dei vettori aerei, su condizioni concorrenziali eque e paritarie, sulla non discriminazione e su regole comuni, anche in relazione alla sicurezza, alla protezione, alla gestione del traffico aereo, agli aspetti sociali e all'ambiente. A questo fine il presente accordo stabilisce le norme applicabili tra le parti. Tali norme comprendono le disposizioni stabilite nella legislazione di cui all'allegato II.

ARTICOLO 2

Definizioni

Ai fini del presente accordo, e salvo disposizione contraria, si applicano le seguenti definizioni:

- 1) "accordo": il presente accordo, i suoi allegati e appendici e le loro eventuali modifiche;
- 2) "trasporto aereo": il trasporto, effettuato mediante di aeromobili, di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione, che include i servizi di linea e non di linea;

- 3) "determinazione della nazionalità": la constatazione che un vettore aereo che si propone di operare servizi aerei nell'ambito del presente accordo soddisfa i requisiti di cui all'articolo 4 riguardanti la proprietà, il controllo effettivo e il principale centro di attività;
- 4) "determinazione dell'idoneità": la constatazione che un vettore aereo che si propone di operare servizi aerei nell'ambito del presente accordo è dotato di una capacità finanziaria soddisfacente e delle competenze adeguate in materia di gestione per operare tali servizi ed è disposto a conformarsi alle leggi, ai regolamenti e ai requisiti che disciplinano la fornitura di tali servizi;
- 5) "autorità competente": l'organismo governativo o l'ente pubblico responsabile per lo svolgimento delle funzioni amministrative di cui al presente accordo;
- 6) "convenzione": la convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, che include:
 - a) ogni emendamento che sia entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a), della convenzione stessa e che sia stato ratificato sia dall'Armenia che da uno Stato membro o dagli Stati membri dell'UE in quanto pertinente per la questione di cui trattasi; e
 - b) ogni allegato o suo emendamento adottato a norma dell'articolo 90 della convenzione stessa, a condizione che detto allegato o emendamento abbia efficacia contemporaneamente per l'Armenia e per uno Stato membro o per gli Stati membri dell'UE in quanto pertinente per la questione di cui trattasi;

- 7) "costo totale": il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative;
- 8) "trasporto aereo internazionale": il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;
- 9) "principale centro di attività": la sede principale o sociale di un vettore aereo nel territorio della parte in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, del vettore aereo;
- 10) "scalo per scopi non commerciali": l'effettuazione di uno scalo per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci o posta nell'ambito di un trasporto aereo;
- 11) "tariffe per il trasporto di passeggeri": il prezzo che i passeggeri devono corrispondere ai vettori aerei, ai loro agenti o ad altri venditori di biglietti in contropartita del trasporto aereo (compresa ogni altra modalità di trasporto in relazione a questa) e le condizioni di applicazione di tale prezzo, tra cui la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia e altri servizi ausiliari;
- 12) "tariffe per il trasporto di merci": il prezzo da pagare per il trasporto aereo di merci (compresa ogni altra modalità di trasporto in relazione a questa) e le condizioni di applicazione di tale prezzo, tra cui la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia e altri servizi ausiliari;

- 13) "territorio": nel caso dell'Armenia, le aree territoriali della Repubblica d'Armenia e, nel caso dell'Unione europea e degli Stati membri dell'UE, le aree territoriali, le acque interne e il mare territoriale degli Stati membri dell'UE ai quali si applicano i trattati UE, conformemente alle condizioni stabilite dai trattati UE, e lo spazio aereo ad essi sovrastante;
- 14) "onere d'uso": un onere imposto ai vettori aerei a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, infrastrutture per la navigazione aerea o per la protezione del trasporto aereo, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connesse;
15. "autoassistenza a terra": situazione nella quale un utente fornisce direttamente a sé stesso una o più categorie di servizi di assistenza a terra e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione, avente per oggetto la prestazione di siffatti servizi; ai fini della presente definizione non sono considerati terzi fra loro gli utenti aeroportuali nei casi in cui:
 - a) uno detiene una partecipazione di maggioranza nell'altro; oppure
 - b) un unico soggetto detiene la maggioranza in ciascuno degli altri;
- 16) "diritto di quinta libertà": il diritto o il privilegio concesso da uno Stato ("Stato concedente") ai vettori aerei di un altro Stato ("Stato concessionario") di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra il territorio dello Stato concedente e il territorio di uno Stato terzo, a condizione che tali servizi abbiano come punto di partenza o di destinazione il territorio dello Stato concessionario;
- 17) "paese terzo": un paese che non è uno Stato membro dell'UE o l'Armenia.

TITOLO I

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 3

Concessione di diritti

1. I diritti oggetto di questo articolo sono sottoposti alle disposizioni transitorie di cui all'allegato I del presente accordo.

Diritti di traffico e programmazione delle rotte

2. Ciascuna delle parti concede all'altra parte i diritti di seguito specificati, consentendo ai vettori aerei dell'altra parte di effettuare servizi di trasporto aereo internazionale su base non discriminatoria:
 - a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrарvi;
 - b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per scopi non commerciali;

- c) il diritto di prestare servizi di trasporto aereo internazionale di passeggeri di linea e non di linea, combinato e merci tra punti¹ situati sulle rotte seguenti:

- i) per i vettori aerei dell'Unione europea:

punti nell'Unione europea - punti intermedi nei territori dei partner della politica europea di vicinato², parti dell'accordo multilaterale che istituisce uno spazio aereo comune europeo³, o Stati membri dell'Associazione europea di libero scambio⁴ - punti in Armenia - punti situati oltre;

¹ Il riferimento ai "punti" di questo articolo deve essere interpretato come ad aeroporti di livello internazionale.

² Cfr.: conclusioni del Consiglio del 16 giugno 2003, considerate congiuntamente alla Comunicazione della Commissione del 12 maggio 2004 sulla politica europea di vicinato, approvata dal Consiglio nelle conclusioni del 14 giugno 2004.

³ Accordo multilaterale tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, la Repubblica d'Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Bulgaria, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica jugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Romania, la Repubblica di Serbia e la Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo⁽¹⁾, relativa all'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo (GU UE L 285 del 16.10.2006, pag. 3) ⁽¹⁾ Ai sensi della risoluzione 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite del 10 giugno 1999).

⁴ Repubblica d'Islanda, Regno di Norvegia, Confederazione svizzera e Principato del Liechtenstein.

ii) per i vettori aerei dell'Armenia:

punti in Armenia - punti intermedi nei territori dei partner della politica europea di vicinato, parti dell'accordo multilaterale che istituisce uno spazio aereo comune europeo o Stati membri dell'Associazione europea di libero scambio - punti nell'Unione europea;

d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

Flessibilità operativa

3. I vettori aerei di entrambe le parti possono, a loro discrezione, su uno o su tutti i collegamenti delle rotte specificate al paragrafo 2:
 - a) operare voli in una sola o in entrambe le direzioni;
 - b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;
 - c) raggiungere punti intermedi, punti situati oltre e punti all'interno dei territori delle parti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine secondo le disposizioni del paragrafo 2;
 - d) omettere scali in qualsiasi punto;

- e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei loro aeromobili a un qualsiasi altro loro aeromobile in qualsiasi punto (sostituzione dell'aeromobile);
- f) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;
- g) fare transitare traffico attraverso il territorio dell'altra parte;
- h) combinare traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine; e
- i) raggiungere più di un punto con lo stesso servizio (coterminalizzazione).

La flessibilità operativa prevista da questo paragrafo può essere esercitata senza limiti di direzione o geografici e senza perdita di qualsivoglia diritto di effettuare trasporto concesso dal presente accordo, a condizione che:

- a) i servizi dei vettori aerei dell'Armenia colleghino un punto in Armenia;
- b) i servizi dei vettori aerei dell'Unione europea colleghino un punto all'interno dell'Unione europea.

4. Ciascuna parte accorda ai vettori aerei la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che questi offrono in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due parti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, la definizione delle rotte, l'origine o la destinazione del traffico, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usato dai vettori aerei dell'altra parte, tranne che per ragioni doganali, tecniche, operative, di gestione sicura del traffico aereo, ambientali o connesse con la tutela della salute o altrimenti contemplate dal presente accordo.

5. I vettori aerei di ciascuna parte possono servire, anche nell'ambito di accordi di code-sharing, qualsiasi punto ubicato in un paese terzo che non sia incluso nelle rotte specificate, purché non esercitino i diritti di quinta libertà.

6. Nessuna delle disposizioni del presente accordo deve essere interpretata in modo da:

- a) conferire ai vettori aerei dell'Armenia il diritto di imbarcare, in qualsiasi Stato membro dell'UE, passeggeri, bagaglio, merci o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto dello stesso Stato membro dell'UE;
- b) conferire ai vettori aerei dell'Unione europea il diritto di caricare, in Armenia, passeggeri, bagagli, merci o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto dell'Armenia.

7. Nell'esercizio dei diritti e degli obblighi rispettivi in virtù del presente accordo, le parti si astengono dal praticare qualsiasi forma di discriminazione tra i vettori aerei dell'altra parte, in particolare sulla base della nazionalità.

8. In deroga alle altre disposizioni del presente accordo, ciascuna delle parti ha il diritto di rifiutare di effettuare operazioni di trasporto aereo internazionale verso, da o attraverso il territorio di un paese terzo con il quale non ha rapporti diplomatici.

ARTICOLO 4

Autorizzazioni di esercizio e permessi tecnici

1. Una volta ricevuta la domanda per l'autorizzazione di esercizio presentata da un vettore aereo di una delle parti, l'altra parte rilascia gli opportuni permessi tecnici e autorizzazioni di esercizio con tempi procedurali minimi, a condizione che:
 - a) nel caso di un vettore aereo dell'Armenia:
 - i) il vettore aereo abbia il suo principale centro di attività in Armenia e sia titolare di una licenza di esercizio valida in conformità alla legislazione vigente dell'Armenia;
 - ii) il controllo regolamentare effettivo sul vettore aereo sia esercitato e mantenuto dall'Armenia, che ha rilasciato il relativo certificato di operatore aereo e l'autorità competente sia chiaramente individuata; e
 - iii) salvo diversamente disposto dall'articolo 6, il vettore aereo sia detenuto, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, ed effettivamente controllato dall'Armenia o da cittadini dell'Armenia, o da entrambi;

- b) nel caso di un vettore aereo dell'Unione europea:
- i) il vettore aereo abbia il suo principale centro di attività nel territorio dell'Unione europea e detenga una licenza di esercizio valida in conformità del diritto dell'Unione europea;
 - ii) lo Stato membro dell'UE responsabile del rilascio del suo certificato di operatore aereo eserciti e mantenga un controllo regolamentare effettivo sul vettore e l'autorità competente a tal fine sia chiaramente identificata; e
 - iii) salvo diversamente disposto dall'articolo 6, il vettore aereo sia detenuto, direttamente o tramite partecipazione di maggioranza, e sia effettivamente controllato da uno o più Stati membri dell'UE o dell'Associazione europea di libero scambio o dai loro cittadini, o da entrambi contemporaneamente;
- c) gli articoli 14 e 15 siano rispettati; e
- d) il vettore aereo soddisfi i requisiti previsti dalle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate all'esercizio dei servizi di trasporto aereo internazionale dalla parte che esamina la domanda.
2. Al momento del rilascio delle autorizzazioni di esercizio e dei permessi tecnici, ciascuna parte tratta tutti i vettori aerei dell'altra parte in modo non discriminatorio.

3. Una volta ricevuta una domanda di autorizzazione di esercizio da un vettore aereo di una parte, l'altra parte riconosce le determinazioni dell'idoneità o le determinazioni della cittadinanza effettuate dalla prima parte in relazione a tale vettore aereo come se tali determinazioni fossero state effettuate dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti, salvo nei casi stabiliti al secondo e terzo comma.

Se, dopo avere ricevuto una domanda di autorizzazione di esercizio da parte di un vettore aereo o dopo la concessione di tale autorizzazione, le autorità aeronautiche della parte ricevente hanno motivi specifici per ritenere che, nonostante la determinazione effettuata dall'altra parte, le condizioni di cui al paragrafo 1 per la concessione delle autorizzazioni di esercizio o dei permessi tecnici adeguati non siano state soddisfatte, la parte ricevente avvisa tempestivamente l'altra parte, motivando in modo sostanziale la propria posizione. In tal caso ciascuna parte può chiedere l'avvio di consultazioni, eventualmente anche con rappresentanti delle autorità competenti delle parti, o richiedere ulteriori informazioni in relazione al problema di cui trattasi. La richiesta di consultazioni è soddisfatta nel più breve tempo possibile. Se la questione rimane irrisolta, ciascuna delle parti può sottoporre la questione al comitato misto di cui all'articolo 23 ("comitato misto").

Il presente paragrafo non riguarda il riconoscimento di determinazioni relative a certificati o licenze di sicurezza, disposizioni in materia di protezione del trasporto o copertura assicurativa.

ARTICOLO 5

Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni di esercizio e dei permessi tecnici

1. Le autorità competenti di ciascuna parte possono rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare autorizzazioni di esercizio o permessi tecnici o rifiutare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare in altro modo l'attività di un vettore aereo dell'altra parte qualora:
 - a) nel caso di un vettore aereo dell'Armenia:
 - i) il vettore aereo non abbia il proprio principale centro di attività in Armenia o non sia titolare di una licenza di esercizio valida in conformità alla normativa vigente dell'Armenia;
 - ii) l'Armenia, ove sia responsabile del rilascio del certificato di operatore aereo, non eserciti o non mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo o l'autorità competente non sia chiaramente indicata; oppure
 - iii) salvo diversamente disposto dall'articolo 6, il vettore aereo non sia detenuto, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, o controllato effettivamente dall'Armenia e/o da cittadini dell'Armenia, o da entrambi;

- b) nel caso di un vettore aereo dell'Unione europea:
- i) il vettore aereo non abbia il proprio principale centro di attività nel territorio dell'Unione europea o non disponga di una valida licenza di esercizio in conformità alla normativa vigente dell'Unione europea;
 - ii) lo Stato membro UE responsabile del rilascio del certificato di operatore aereo non eserciti o non mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo o l'autorità competente non sia chiaramente indicata; oppure
 - iii) salvo diversamente disposto dall'articolo 6, il vettore aereo non sia detenuto, direttamente o tramite partecipazione di maggioranza, o non sia effettivamente controllato da uno Stato membro o da Stati membri dell'Unione europea o dell'Associazione europea di libero scambio o da cittadini di questi Stati membri, o da entrambi contemporaneamente;
- c) gli articoli 8, 14 e 15 non siano rispettati; oppure
- d) il vettore aereo non abbia rispettato le disposizioni legislative e regolamentari di cui all'articolo 7 o le disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate all'esercizio dei servizi di trasporto aereo internazionale dalla parte che esamina la domanda.
2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettere c) o d), i diritti conferiti dal presente articolo sono esercitati solamente previa consultazione dell'altra parte.

3. Il presente articolo non limita il diritto di ciascuna parte di rifiutare, revocare, sospendere, subordinare a condizioni o limitare l'autorizzazione di esercizio o il permesso tecnico di uno o più vettori aerei dell'altra parte in applicazione dell'articolo 14 o dell'articolo 15.

ARTICOLO 6

Investimento nei vettori aerei

1. In deroga agli articoli 4 e 5, e previa verifica del comitato misto conformemente all'articolo 23, paragrafo 8, che le parti o i loro cittadini possono, in virtù delle loro rispettive leggi, acquisire una partecipazione maggioritaria o il controllo effettivo di un vettore aereo dell'altra parte, le parti possono consentire che un vettore aereo dell'Armenia sia detenuto tramite partecipazione maggioritaria o sia effettivamente controllato da Stati membri dell'UE o loro cittadini oppure che un vettore aereo dell'Unione europea sia detenuto tramite partecipazione maggioritaria e/o sia effettivamente controllato dall'Armenia e/o da suoi cittadini, conformemente al paragrafo 2 del presente articolo.

2. In relazione al paragrafo 1 del presente articolo, gli investimenti delle parti o di loro cittadini in vettori aerei sono autorizzati su base individuale in virtù di una decisione preventiva del comitato misto conformemente all'articolo 23, paragrafo 2.

Tale decisione precisa le condizioni connesse alla gestione dei servizi concordati oggetto del presente accordo e dei servizi tra paesi terzi e le parti. L'articolo 23, paragrafo 11, non si applica alla suddetta decisione.

ARTICOLO 7**Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari**

1. Le disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano sul territorio di una delle parti l'ingresso, le operazioni e l'uscita degli aeromobili impiegati nel trasporto aereo internazionale sono osservate dai vettori aerei dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel suddetto territorio.
2. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte che disciplinano sul territorio di tale parte l'entrata, le operazioni o l'uscita di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci o posta imbarcati su aeromobili (compresi i regolamenti relativi all'ingresso, allo sdoganamento, all'immigrazione, ai passaporti, alle questioni doganali e alle misure sanitarie (quarantena) o, nel caso della posta, i regolamenti postali) sono osservate dai, o per conto dei, suddetti passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e posta dei vettori aerei dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel suddetto territorio.
3. Nel loro rispettivo territorio, le parti consentono ai vettori aerei dell'altra parte di adottare misure volte a garantire che solo le persone in possesso dei documenti di viaggio necessari per l'ingresso o per il transito nel territorio dell'altra parte possano essere trasportate.

ARTICOLO 8**Equa concorrenza**

1. Le parti riconoscono come loro comune obiettivo quello di disporre di un ambiente equo e concorrenziale e di pari opportunità per consentire ai vettori aerei delle due parti di competere nell'erogazione dei servizi concordati sulle rotte specificate. A tal fine le parti adottano tutte le misure idonee a garantire la completa realizzazione di tale obiettivo.

2. Le parti affermano l'importanza di una concorrenza libera, equa e senza distorsioni per promuovere gli obiettivi del presente accordo e osservano che l'esistenza di un sistema completo di norme e di un'autorità indipendente in materia di concorrenza, nonché l'applicazione sana ed efficace delle loro rispettive normative in materia di concorrenza sono essenziali ai fini di un'erogazione efficace dei servizi di trasporto aereo. Il diritto della concorrenza di ciascuna parte applicabile alle questioni contemplate dal presente articolo, e le sue eventuali modifiche, si applica alle attività dei vettori aerei nell'ambito della giurisdizione della rispettiva parte. Le parti condividono gli obiettivi della compatibilità e della convergenza della normativa sulla concorrenza e della sua efficace applicazione. Laddove opportuno e pertinente, esse cooperano per l'efficace applicazione della legislazione sulla concorrenza anche autorizzando, nel rispetto delle rispettive norme e giurisprudenza, i rispettivi vettori aerei o altri cittadini a divulgare informazioni pertinenti riguardanti un'azione fondata sul diritto della concorrenza promossa dalle autorità della concorrenza dell'altra parte.

3. Nessuna disposizione del presente accordo può compromettere, limitare o pregiudicare l'autorità e i poteri degli organismi competenti in materia di concorrenza e dei tribunali dell'una o dell'altra parte (e della Commissione europea), e tutte le questioni relative all'applicazione della legislazione sulla concorrenza rimangono di esclusiva competenza di tali organismi e tribunali. Qualsiasi misura di una parte a titolo del presente articolo sarà pertanto intrapresa lasciando impregiudicata ogni eventuale misura adottata da tali autorità e tribunali.

4. Ogni iniziativa adottata ai sensi del presente articolo rientra nell'esclusiva responsabilità delle parti e riguarda esclusivamente l'altra parte o i vettori aerei che prestano servizi di trasporto aereo da/verso le parti. Le suddette iniziative non possono essere oggetto della procedura di composizione delle controversie di cui all'articolo 24.

5. Ciascuna parte provvede a eliminare ogni forma di discriminazione o di pratica sleale tale da compromettere la possibilità dei vettori aerei dell'altra parte di beneficiare di eque e pari opportunità di concorrenza nella fornitura di servizi di trasporto aereo.

6. Nessuna delle parti eroga o consente l'erogazione ai vettori aerei di sovvenzioni pubbliche o di sostegno tali da compromettere la possibilità dei vettori aerei dell'altra parte di beneficiare di eque e pari opportunità di concorrenza nella fornitura di servizi di trasporto aereo. Le suddette sovvenzioni pubbliche o sostegno possono assumere, tra l'altro la forma di: sussidi incrociati; ripianamento di perdite di esercizio; conferimenti di capitale; sussidi; garanzie; crediti o assicurazioni a condizioni agevolate; protezione contro il fallimento; rinuncia al recupero di importi dovuti; rinuncia alla normale remunerazione delle risorse pubbliche investite; sgravi o esenzioni fiscali; compensazione di oneri imposti dai poteri pubblici; accesso su base non discriminatoria o non commerciale alle infrastrutture e ai servizi di navigazione aerea o aeroportuali, ai carburanti, all'assistenza a terra, alla sicurezza, ai sistemi telematici di prenotazione, all'assegnazione di bande orarie (slot) o ad altre infrastrutture e servizi connessi necessari all'erogazione dei servizi aerei.

7. Se una parte eroga sovvenzioni pubbliche o sostegno ad un vettore aereo, garantisce la trasparenza di tali misure con tutti i mezzi adeguati, tra cui esigere dal vettore che indichi chiaramente e separatamente nella propria contabilità le sovvenzioni o il sostegno.

8. Ciascuna parte trasmette all'altra parte, entro un periodo di tempo ragionevole e su richiesta di quest'ultima, le relazioni finanziarie riguardanti le entità soggette alla propria giurisdizione e qualsiasi altra informazione che l'altra parte possa ragionevolmente richiedere per garantire il rispetto delle disposizioni del presente articolo, tra cui informazioni dettagliate riguardante le sovvenzioni o il sostegno. La parte che chiede di accedere a tali informazioni può essere tenuta a trattarle in modo riservato.

9. Fatta salva ogni iniziativa intrapresa dalla competente autorità responsabile della concorrenza o dal tribunale per ottenere il rispetto delle norme di cui ai paragrafi 5 e 6:

- a) se una delle parti ritiene che un vettore aereo sia oggetto di discriminazione o di pratiche sleali ai sensi del paragrafo 5 o 6 e ciò può essere dimostrato, essa può trasmettere osservazioni scritte all'altra parte. Ogni parte, previa notifica all'altra parte, può prendere contatto con gli organismi governativi responsabili nel territorio dell'altra parte, ivi comprese le amministrazioni a livello statale, regionale e locale, per discutere aspetti relativi al presente articolo. Una delle parti può inoltre chiedere che si svolgano consultazioni in proposito con l'altra parte al fine di risolvere la questione. Le suddette consultazioni devono essere avviate entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta. Nel frattempo le parti si scambiano sufficienti informazioni per garantire un esame completo della questione oggetto di preoccupazione di una delle parti;
- b) se le parti non riescono a risolvere la questione mediante consultazioni entro 30 giorni dall'inizio di queste ultime o se le consultazioni non sono avviate entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta relativa a un'asserita violazione del paragrafo 5 o 6, la parte che ha richiesto le consultazioni ha il diritto di sospendere l'esercizio dei diritti concessi dal presente accordo al o ai vettori aerei dell'altra parte rifiutando, revocando o sospendendo l'autorizzazione di esercizio, oppure ha il diritto di applicare le condizioni che ritiene necessarie all'esercizio di tali diritti o di imporre diritti o di adottare altre misure. Il provvedimento adottato ai sensi del presente paragrafo deve essere adeguato, proporzionato e limitato allo stretto necessario per quanto riguarda portata e durata.

10. Ciascuna parte applica efficacemente la legislazione antitrust in conformità del paragrafo 2 e vieta ai vettori aerei:

- a) in relazione a ogni altro vettore aereo, di stipulare accordi, prendere decisioni o porre in essere pratiche concordate tali da pregiudicare i servizi di trasporto aereo da/verso tale parte e aventi per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare la concorrenza. Questo divieto può essere dichiarato inapplicabile quando tali accordi, decisioni o pratiche contribuiscono a migliorare la produzione o l'erogazione dei servizi o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando ai consumatori una congrua parte dell'utile che ne deriva ed evitando di:i) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi; ii) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi di cui trattasi;
- b) abusare di una posizione dominante che possa compromettere i servizi di trasporto aereo da/verso questa parte.

11. Ciascuna delle parti affida esclusivamente alla propria autorità indipendente, competente in materia di concorrenza, o al proprio tribunale l'applicazione della legislazione antitrust di cui al paragrafo 10.

12. Fatta salva ogni misura adottata dall'autorità competente in materia di concorrenza o dal tribunale incaricato dell'esecuzione delle norme di cui al paragrafo 10, se una delle parti ritiene che un vettore aereo sia oggetto di un'asserita violazione del paragrafo 10 e ciò può essere dimostrato, essa può trasmettere osservazioni scritte all'altra parte. Ogni parte, previa notifica all'altra parte, può prendere contatto con gli organismi governativi responsabili nel territorio dell'altra parte, ivi comprese le amministrazioni a livello statale, regionale e locale, per discutere aspetti relativi al presente articolo. Una delle parti può inoltre chiedere che si svolgano consultazioni in proposito con l'altra parte al fine di risolvere la questione. Le suddette consultazioni devono essere avviate entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta. Nel frattempo le parti si scambiano sufficienti informazioni per garantire un esame completo della questione oggetto di preoccupazione di una delle parti.

13. Se le parti non riescono a risolvere la questione mediante consultazioni entro 30 giorni dall'inizio di queste ultime o se le consultazioni non sono avviate entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta relativa a un'asserita violazione del paragrafo 10, e se la competente autorità responsabile della concorrenza o il tribunale ha constatato una violazione delle norme antitrust, la parte che ha richiesto le consultazioni ha il diritto di sospendere l'esercizio dei diritti concessi dal presente accordo al o ai vettori aerei dell'altra parte rifiutando, revocando o sospendendo l'autorizzazione di esercizio, oppure ha il diritto di applicare le condizioni che ritiene necessarie all'esercizio di tali diritti o di imporre diritti o di adottare altre misure Il provvedimento adottato ai sensi del presente paragrafo deve essere adeguato, proporzionato e limitato allo stretto necessario per quanto riguarda portata e durata.

ARTICOLO 9

Opportunità commerciali

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato I, le parti garantiscono che le loro legislazioni, normative o procedure pertinenti sono conformi alle prescrizioni regolamentari e normative riguardanti il trasporto aereo specificate nell'allegato II, parte A.
2. Le parti riconoscono che gli ostacoli all'esercizio di un'attività da parte di operatori economici pregiudicano il conseguimento dei benefici previsti dal presente accordo. Le parti si impegnano perciò ad avviare un processo efficace e reciproco di eliminazione degli ostacoli all'esercizio di attività economiche incontrati dagli operatori commerciali di entrambe le parti, nei casi in cui detti ostacoli potrebbero frapporsi nello svolgimento delle operazioni commerciali, creare distorsioni alla concorrenza o impedire lo sviluppo di pari condizioni di concorrenza.
3. I vettori aerei delle due parti non sono tenuti ad avere un partner locale.
4. Il comitato misto definisce un processo di cooperazione riguardante l'esercizio di attività economiche e le opportunità commerciali; segue i progressi compiuti nell'affrontare efficacemente gli ostacoli all'esercizio dell'attività incontrati dagli operatori commerciali e valuta periodicamente gli sviluppi, tra cui quelli miranti a modifiche legislative e regolamentari. A norma dell'articolo 23, una parte può chiedere la convocazione di una riunione del comitato misto allo scopo di discutere qualsiasi questione concernente l'applicazione del presente articolo.

5. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di stabilire uffici e infrastrutture sul territorio dell'altra parte ove tali uffici e infrastrutture siano necessari ai fini dell'erogazione, della promozione e della vendita di servizi di trasporto aereo e di attività connesse, incluso il diritto di vendere e di emettere qualsiasi biglietto o lettera di trasporto aereo proprio o di qualsiasi altro vettore aereo.

6. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative e regolamentari dell'altra parte che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte personale dirigente, commerciale, tecnico, operativo e altro personale specialistico necessario ai fini dell'erogazione dei servizi di trasporto aereo. Entrambe le parti agevolano e accelerano il rilascio dei permessi di lavoro eventualmente necessari per il personale addetto agli uffici in conformità al presente paragrafo, incluso il personale che espletava mansioni temporanee per un periodo non superiore a 90 giorni, nel rispetto delle pertinenti disposizioni legislative e regolamentari in vigore.

7. Fatto salvo quanto previsto al secondo comma, ciascun vettore aereo ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte:

- a) il diritto di provvedere da solo alle operazioni di assistenza a terra ("autoassistenza"); oppure
- b) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti, compresi altri vettori aerei, che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative e regolamentari di ciascuna parte e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

I diritti di cui al primo comma, lettere a) e b), sono soggetti unicamente ai vincoli specifici di disponibilità di spazio o capacità dovuti alla necessità di salvaguardare il funzionamento dell'aeroporto in condizioni di sicurezza. Qualora tali vincoli limitino o impediscano l'autoassistenza a terra e qualora non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, la parte pertinente garantisce che tutti questi servizi siano disponibili per tutti i vettori aerei a pari condizioni e su base adeguata; le tariffe per questi servizi devono essere stabilite secondo criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

8. Ciascun fornitore di servizi di assistenza a terra, sia esso un vettore aereo o no, ha, in relazione all'assistenza a terra sul territorio dell'altra parte, il diritto di fornire servizi di assistenza a terra ai vettori aerei che operano nello stesso aeroporto, purché ciò sia autorizzato e sia conforme alle leggi e ai regolamenti applicabili.

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

10. Una delle parti può chiedere, unicamente a titolo informativo, che le siano notificati i piani operativi, i programmi o gli orari dei servizi aerei erogati nell'ambito del presente accordo al fine di verificare che i diritti concessi nell'ambito del presente accordo siano rispettati. In tal caso la parte che richiede tale notifica deve limitare al massimo, per gli intermediari del trasporto aereo e per i vettori aerei dell'altra parte, gli oneri amministrativi imposti dagli obblighi e dalle procedure in materia.

11. I vettori aerei di ciascuna parte possono provvedere alla vendita dei servizi di trasporto aereo e dei servizi connessi nel territorio dell'altra parte direttamente o, a loro discrezione, tramite agenti o altri intermediari da essi nominati o tramite Internet o qualsiasi altro canale disponibile. Ciascun vettore aereo ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e servizi connessi e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile.

12. Le compagnie aeree di ciascuna parte sono autorizzate a pagare in valuta locale nel territorio dell'altra parte le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante e i diritti aeroportuali. A loro discrezione, i vettori aerei di ciascuna parte possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte in valuta liberamente convertibile, al tasso di cambio di mercato.

13. Ciascun vettore aereo ha il diritto di convertire in valute liberamente convertibili e trasferire dal territorio dell'altra parte al paese di sua scelta, a richiesta, i redditi locali. La conversione e la rimessa di tali redditi sono consentite rapidamente, senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio di mercato applicabile alle operazioni e alle rimesse correnti alla data in cui il vettore aereo presenta la prima domanda di rimessa, senza commissioni eccetto quelle normalmente calcolate dagli istituti bancari per tali operazioni di conversione e rimessa.

14. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, qualsiasi vettore aereo di una parte può stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con uno qualsiasi dei seguenti soggetti:

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

a condizione che i) il vettore che opera i servizi sia titolare di adeguati diritti di traffico, ii) il vettore che vende i servizi disponga di adeguati diritti di esercizio delle rotte e iii) gli accordi soddisfino le prescrizioni in materia di sicurezza e di concorrenza normalmente applicate ad accordi di tal genere.

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

16. In relazione al trasporto passeggeri, a determinare se i prestatori dei servizi di trasporto di superficie debbano essere soggetti alle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano il trasporto aereo non può essere unicamente il criterio rappresentato dal fatto che tali trasporti sono offerti da un vettore aereo che opera con il proprio nome.

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

18. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di stipulare accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, compresi i vettori aerei, di una delle parti o di un paese terzo, purché dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate dalle parti a tali accordi, in particolare quelle che richiedono la divulgazione dell'identità del vettore aereo che opera il servizio.

19. I vettori aerei di ciascuna parte possono stipulare accordi relativi alla fornitura di aeromobili con o senza equipaggio per effettuare servizi di trasporto aereo internazionale, con:

- a) uno o più vettori aerei delle parti; e
- b) uno o più vettori aerei di un paese terzo,

a condizione che tutti i soggetti che partecipano a tali accordi dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e normative applicate dalle parti a siffatti accordi. Nessuna delle parti esige che il vettore aereo che fornisce aeromobili detenga diritti di traffico a norma del presente accordo per le rotte su cui gli aeromobili saranno impiegati. Le parti possono stabilire che per detti accordi sia necessaria l'approvazione delle rispettive autorità competenti. Se una parte richiede tale approvazione essa limita al massimo, per i vettori aerei, gli oneri amministrativi imposti dalle procedure in questione.

ARTICOLO 10

Dazi doganali e fiscalità

1. All'arrivo nel territorio di una parte, gli aeromobili utilizzati per un trasporto aereo internazionale dai vettori aerei dell'altra parte, come pure le normali dotazioni, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, le attrezzature di terra e i pezzi di ricambio (motori compresi), le provviste di bordo (inclusi viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco e ogni altro articolo destinato alla vendita o al consumo dei passeggeri in quantità limitate durante il volo), nonché altri articoli utilizzati per l'operatività o la manutenzione dell'aeromobile impiegato nel trasporto aereo internazionale o utilizzati esclusivamente a tale fine sono esenti, sulla base della reciprocità e purché rimangano a bordo dell'aeromobile, da tutte le restrizioni all'importazione, da imposte sulla proprietà o sul capitale, da dazi doganali, accise, tasse, diritti e oneri analoghi che:

a) sono imposti dalle autorità nazionali o locali o dall'Unione europea; e che

b) non sono basati sul costo dei servizi forniti.

2. Sulla base della reciprocità sono esenti da imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati, anche:

- 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 un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;
- b) le attrezzature di terra e i pezzi di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione, la revisione o la riparazione di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale;
- c) il carburante, i lubrificanti e il materiale tecnico di consumo introdotti o forniti nel territorio di una parte per essere utilizzati nell'aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio; e
- d) le stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte, introdotte o fornite nel territorio di una parte e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati su un tratto della rotta sopra il territorio suddetto.

3. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito sul loro territorio e destinato all'uso in un aeromobile di un vettore aereo che opera tra due punti del suo territorio, su base non discriminatoria.

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

5. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano anche nel caso in cui i vettori aerei di una parte abbiano negoziato con un altro vettore aereo, al quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento nel territorio dell'altra parte degli articoli specificati ai paragrafi 1 e 2.

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

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

8. Le dotazioni e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 possono dover essere sottoposte alla supervisione o al controllo delle autorità competenti.
9. Le disposizioni del presente accordo non hanno alcuna incidenza nell'ambito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA).
10. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra gli Stati membri dell'UE e l'Armenia per evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

ARTICOLO 11

Oneri d'uso

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato I, le parti garantiscono che le loro legislazioni, normative o procedure pertinenti sono conformi alle prescrizioni regolamentari e normative riguardanti il trasporto aereo specificate nell'allegato II, parte A.
2. Ciascuna parte garantisce che gli oneri d'uso eventualmente imposti dalle proprie autorità o dagli enti competenti in materia ai vettori aerei dell'altra parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e di navigazione aerea siano calcolati in base ai costi e non siano discriminatori. In ogni caso tali oneri d'uso sono applicati ai vettori aerei dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo.

3. Ciascuna parte garantisce che gli oneri d'uso eventualmente imposti dalle proprie autorità o enti competenti in materia ai vettori aerei dell'altra parte per l'utilizzo di infrastrutture e servizi aeroportuali e di protezione del trasporto aereo e per infrastrutture e servizi connessi, ad eccezione dei diritti riscossi per l'erogazione dei servizi di cui all'articolo 9, paragrafo 7, , non siano ingiustamente discriminatori, non operino discriminazioni basate sulla nazionalità e siano equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. Fatto salvo l'articolo 16, paragrafo 1, tali oneri d'uso riflettono, ma non eccedono, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o enti per fornire le adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali e di protezione del trasporto aereo all'interno dell'aeroporto o degli aeroporti cui si applica un sistema di tariffazione comune. Tali oneri d'uso possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di questi oneri sono forniti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, tali oneri si applicano ai vettori aerei dell'altra parte a condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli di cui dispone qualunque altro vettore aereo nel momento in cui tali oneri sono applicati.

4. Ciascuna parte invita le autorità o gli enti competenti in materia di riscossione di oneri sul proprio territorio e i vettori aerei che utilizzano i servizi e le infrastrutture ad avviare consultazioni e a scambiare le informazioni necessarie per svolgere un accurato esame della congruità degli oneri d'uso, conformemente ai principi dei paragrafi 2 e 3. Ciascuna parte garantisce che le autorità o gli enti competenti in materia di riscossione di oneri comunichino agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di modifica degli oneri d'uso, onde consentire loro di esprimere le proprie opinioni, e presentino osservazioni prima di effettuare eventuali modifiche.

ARTICOLO 12**Tariffe aeree passeggeri e merci**

1. Ciascuna parte consente ai vettori aerei delle parti di fissare liberamente le tariffe per il trasporto di passeggeri e di merci sulla base di una concorrenza libera ed equa.
2. Su basi non discriminatorie, ciascuna parte può chiedere che siano comunicate alle proprie autorità competenti le tariffe previste per i servizi di trasporto passeggeri e merci che hanno origine nel proprio territorio prestati dai vettori aerei delle due parti, secondo modalità semplificate e unicamente a titolo informativo. È possibile prevedere che tale comunicazione da parte dei vettori aerei non sia effettuata prima dell'offerta iniziale della tariffa per il trasporto di passeggeri o merci.
3. Le autorità competenti possono riunirsi per discutere di questioni quali le prescrizioni e le procedure applicabili alla comunicazione delle tariffe per il trasporto di passeggeri e di merci e l'eventuale carattere iniquo, irragionevole o discriminatorio delle tariffe o il fatto che siano sovvenzionate.

ARTICOLO 13**Statistiche**

1. Ciascuna parte fornisce all'altra parte, su basi non discriminatorie, i dati statistici disponibili e che possono essere ragionevolmente richiesti, riguardanti i servizi aerei prestati nell'ambito del presente accordo, come previsto dalle rispettive disposizioni legislative e normative.

2. Le parti collaborano, anche nell'ambito del comitato misto, per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare lo sviluppo del settore del trasporto aereo nell'ambito del presente accordo.

TITOLO II

COOPERAZIONE REGOLAMENTARE

ARTICOLO 14

Sicurezza aerea

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato I, le parti garantiscono che le loro legislazioni, normative o procedure pertinenti sono conformi alle prescrizioni regolamentari e normative riguardanti il trasporto aereo specificate nell'allegato II, parte B.

2. Per garantire che le parti attuino le disposizioni del presente articolo e rispettino le prescrizioni regolamentari e normative di cui al paragrafo 1, l'Armenia partecipa ai lavori dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea in qualità di osservatore a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente accordo.

La transizione dell'Armenia verso il rispetto delle prescrizioni regolamentari e normative sul trasporto aereo specificate nell'allegato II, parte B, è oggetto di un costante monitoraggio e di valutazioni periodiche, effettuate dall'Unione europea in collaborazione con l'Armenia.

Quando l'Armenia ritiene di rispettare le prescrizioni regolamentari e normative sul trasporto aereo di cui all'allegato II, parte B, informa l'Unione europea della necessità di effettuare una valutazione.

Quando l'Armenia avrà pienamente applicato le prescrizioni regolamentari e normative sul trasporto aereo specificate nell'allegato II, parte B, il comitato misto determina con precisione lo status e le condizioni alle quali l'Armenia partecipa alle attività dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea e per il suo status di osservatore.

3. Le parti garantiscono che gli aeromobili registrati presso una delle parti e di cui si sospetta la non conformità alle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della Convenzione, che atterrano in aeroporti aperti al traffico aereo internazionale nel territorio dell'altra parte, siano soggetti ad ispezioni di rampa da parte delle competenti autorità di tale altra parte, sia a bordo dell'aeromobile che intorno ad esso, dirette a controllare sia la validità dei documenti relativi all'aeromobile e all'equipaggio che le condizioni apparenti dell'aeromobile e delle sue apparecchiature.

4. Le autorità competenti di una parte possono chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito alle norme di sicurezza osservate dall'altra parte.

5. Le autorità competenti di una parte adottano tutte le misure opportune e immediate qualora accertino che:

- a) un aeromobile, un prodotto o il loro utilizzo possono non soddisfare le norme minime stabilite in conformità alla Convenzione o le prescrizioni regolamentari e normative sul trasporto aereo specificate all'allegato II, parte B, secondo il caso;
- b) sussistono gravi preoccupazioni che un aeromobile o il suo utilizzo possa non soddisfare, a seconda dei casi, le norme minime stabilite in conformità alla Convenzione o le prescrizioni regolamentari e normative sul trasporto aereo specificate all'allegato II, parte B; oppure
- c) sussistono gravi preoccupazioni in merito all'assenza di un'efficace manutenzione e gestione delle norme minime stabilite in conformità alla Convenzione o alle prescrizioni regolamentari e normative specificate nell'allegato II, parte B, secondo il caso.

6. Qualora una delle parti intervenga a norma del paragrafo 5, ne informa sollecitamente l'altra parte, giustificando la propria iniziativa.

7. Qualsiasi misura adottata a norma del paragrafo 5 è sospesa nel momento in cui vengono meno i motivi che l'hanno determinata.

ARTICOLO 15

Protezione del trasporto aereo

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato I, le parti garantiscono che le loro legislazioni, normative o procedure pertinenti sono conformi alle prescrizioni regolamentari e normative riguardanti la protezione del trasporto aereo specificate nell'allegato II, parte C.

2. L'Armenia può essere oggetto di un'ispezione da parte della Commissione europea conformemente alla legislazione dell'Unione europea applicabile in materia di protezione del trasporto aereo di cui all'allegato II, parte C,. Le parti stabiliscono il meccanismo necessario per lo scambio di informazioni sui risultati di tali ispezioni di sicurezza.

3. Essendo le garanzie di protezione degli aeromobili civili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi un presupposto indispensabile del funzionamento dei servizi aerei internazionali, le parti riaffermano il reciproco obbligo di tutelare la sicurezza dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita, in particolare gli obblighi nel quadro della Convenzione, della Convenzione relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la repressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti adibiti all'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici ed in fogli ai fini del rilevamento, firmata a Montreal il 1° marzo 1991, se e in quanto entrambe le parti sono parti di tali convenzioni nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono firmatarie entrambe le parti.

4. Le parti si forniscono reciprocamente, a richiesta, tutta l'assistenza necessaria al fine di prevenire atti di sequestro illecito di aeromobili e di altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti e delle infrastrutture di navigazione aerea, così come ogni altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

5. Nei casi non contemplati dalle prescrizioni regolamentari e normative sulla protezione del trasporto aereo specificate nell'allegato II, parte C, le parti, nelle loro reciproche relazioni, agiscono in conformità alle norme internazionali per la protezione del trasporto aereo e secondo le prassi adeguate raccomandate dall'ICAO. Entrambe le parti esigono che gli operatori di aeromobili iscritti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno il principale centro di attività o la residenza permanente nel loro territorio e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio, agiscano in conformità alle suddette disposizioni in materia di protezione del trasporto aereo.

6. Entrambe le parti dispongono affinché, nel loro rispettivo territorio, vengano prese misure efficaci per proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita, tra cui, a titolo non esaustivo, controlli dei passeggeri e dei bagagli a mano, controlli dei bagagli da stiva, controlli di sicurezza delle persone diverse dai passeggeri, compreso l'equipaggio, e degli oggetti da essi trasportati, delle merci, della posta, delle forniture per l'aeromobile e per l'aeroporto e dell'accesso all'area lato volo e alle zone sterili. Tali misure devono essere adeguate per affrontare un aumento delle minacce alla sicurezza dell'aviazione civile. Ciascuna parte conviene che i suoi vettori aerei possano essere tenuti ad osservare le disposizioni in materia di protezione del trasporto aereo di cui ai paragrafi 1 e 5 ed altre disposizioni in materia di sicurezza richieste dall'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra parte.

7. Con piena considerazione e mutuo rispetto per la sovranità di ciascuna, ogni parte può adottare misure di sicurezza, da comunicare prontamente all'altra parte, relativamente all'entrata nel proprio territorio e misure di emergenza per far fronte a specifiche minacce per la sicurezza. Ciascuna parte esamina positivamente qualsiasi richiesta dell'altra parte di adottare ragionevoli misure speciali in materia di sicurezza; in tal senso la prima parte tiene conto delle misure di sicurezza già applicate dall'altra parte e dell'eventuale punto di vista dell'altra parte. Ciascuna parte riconosce, tuttavia, che nessuna disposizione del presente articolo limita la facoltà di ciascuna di esse di rifiutare l'ingresso nel suo territorio a uno o più voli che, a suo giudizio, presentano una minaccia per la propria sicurezza. Tranne quando ciò non sia ragionevolmente possibile in caso di emergenza, ciascuna parte informa preventivamente l'altra parte delle eventuali misure speciali di protezione della sicurezza che intende adottare e che potrebbero avere un impatto operativo o finanziario significativo sui servizi di trasporto aereo previsti dal presente accordo. Ciascuna parte può richiedere la convocazione del comitato misto di cui all'articolo 23 per discutere di tali misure di protezione.

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

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

10. Se una parte ha ragionevoli motivi di ritenere che l'altra parte abbia disatteso le disposizioni in tema di protezione del trasporto aereo previste dal presente articolo, tale parte richiede consultazioni immediate con l'altra parte. Le suddette consultazioni devono aver luogo entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta.

11. Fatto salvo l'articolo 5, se entro 30 giorni dalla data di inizio delle consultazioni oppure entro un periodo più esteso eventualmente concordato non si perviene ad un accordo soddisfacente, la parte richiedente è legittimata a ritirare, a revocare, a limitare o a subordinare a condizioni l'autorizzazione di esercizio di uno o più vettori aerei dell'altra parte.

12. In caso di minaccia immediata e straordinaria, le parti possono adottare misure provvisorie immediate.

13. Qualsiasi misura adottata conformemente al paragrafo 11 è sospesa una volta che l'altra parte si sia conformata al disposto del presente articolo.

ARTICOLO 16**Gestione del traffico aereo**

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato I, le parti garantiscono che le loro legislazioni, normative o procedure pertinenti sono conformi alle prescrizioni regolamentari e normative riguardanti il trasporto aereo specificate nell'allegato II, parte D, e, per i casi non contemplati dal quadro normativo dell'UE, almeno alle pertinenti norme e alle prassi raccomandate dell'ICAO, nel rispetto delle condizioni elencate nel presente articolo.
2. Le parti cooperano nel settore della gestione del traffico aereo in vista dell'estensione del cielo unico europeo all'Armenia, al fine di rafforzare le norme di sicurezza attuali e l'efficacia globale delle operazioni generali di traffico aereo in Europa, di ottimizzare le capacità di controllo del traffico aereo, di ridurre al minimo i ritardi e di migliorare l'efficienza ambientale. A tal fine l'Armenia partecipa in qualità di osservatore ai lavori del Comitato per il cielo unico e di altri organismi connessi al cielo unico europeo a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente accordo. Il comitato misto ha il compito di monitorare e di agevolare la cooperazione nell'ambito della gestione del traffico aereo.
3. Al fine di facilitare l'applicazione della normativa sul cielo unico europeo nei rispettivi territori:
 - a) l'Armenia adotta le misure necessarie per adeguare i propri servizi di navigazione aerea e le proprie strutture istituzionali e di monitoraggio della gestione del traffico aereo affinché siano conformi alle prescrizioni relative al cielo unico europeo;

- b) in particolare, l'Armenia istituisce un organismo nazionale di controllo in tale ambito, che sia indipendente almeno a livello funzionale dai prestatori di servizi di navigazione aerea;
- c) l'Unione europea associa l'Armenia alle pertinenti iniziative di carattere operativo nei settori dei servizi di navigazione aerea, spazio aereo e interoperabilità cui ha dato origine il cielo unico europeo, tra l'altro:
 - i) esaminando la possibilità di cooperare o essere associata nell'ambito di un blocco funzionale di spazio aereo esistente o di istituirne uno nuovo;
 - ii) attraverso la partecipazione alle funzioni di rete del cielo unico europeo;
 - iii) attraverso la convergenza verso i piani di attuazione di SESAR;
 - iv) attraverso il miglioramento dell'interoperabilità; e
- d) l'Armenia adotta le misure necessarie per attuare il sistema di prestazioni dell'Unione europea al fine di ottimizzare l'efficacia complessiva dei voli, ridurre i costi e migliorare la sicurezza e la capacità dei sistemi esistenti.

ARTICOLO 17

Ambiente

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato I, le parti garantiscono che le loro legislazioni, normative o procedure pertinenti sono conformi alle prescrizioni regolamentari e normative riguardanti il trasporto aereo specificate nell'allegato II, parte E.
2. Le parti sostengono la necessità di tutelare l'ambiente promuovendo uno sviluppo sostenibile dell'aviazione. Esse intendono collaborare per individuare le sfide legate all'impatto dell'aviazione sull'ambiente.
3. Le parti riconoscono l'importanza della cooperazione al fine di tenere conto e di ridurre al minimo gli effetti dell'aviazione sull'ambiente nel rispetto degli obiettivi del presente accordo.
4. Le parti riconoscono l'importanza della lotta ai cambiamenti climatici e quindi dell'azione di contrasto alle emissioni di gas a effetto serra legate all'aviazione, sia a livello nazionale che internazionale. Le parti concordano di intensificare la cooperazione in questi ambiti, anche grazie a pertinenti accordi multilaterali, in particolare attraverso l'attuazione di strumenti globali basati sul mercato, come concordato in occasione della 39^a assemblea dell'ICAO, e l'utilizzo del meccanismo istituito dall'articolo 6, paragrafo 4, dell'accordo di Parigi ai sensi della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici per lo sviluppo di strumenti globali basati sul mercato al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore dell'aviazione e ogni altro aspetto previsto da tale articolo di particolare interesse per le emissioni dovute all'aviazione internazionale.

5. Le parti s'impegnano a garantire uno scambio di informazioni, una comunicazione diretta e un dialogo regolari tra esperti allo scopo di migliorare la collaborazione per limitare gli effetti dell'aviazione sull'ambiente, anche:

- a) sulla ricerca e sullo sviluppo di tecnologia aeronautica che rispetti l'ambiente;
- b) nell'ambito dell'innovazione della gestione del traffico aereo, rivolgendo un'attenzione particolare alla riduzione delle incidenze ambientali dell'aviazione;
- c) sulla ricerca e sullo sviluppo di combustibili sostenibili alternativi per l'aviazione;
- d) su questioni relative agli effetti ambientali dell'aviazione e alla riduzione delle emissioni provenienti dall'aviazione che incidono sul clima; e
- e) in materia di attenuazione e monitoraggio dell'inquinamento acustico, rivolgendo un'attenzione particolare alla riduzione delle incidenze ambientali dell'aviazione.

6. Inoltre, nel rispetto dei rispettivi diritti e obblighi a livello multilaterale in materia di ambiente, le parti s'impegnano a migliorare con efficacia la collaborazione, in particolare a livello finanziario e tecnologico, riguardo alle misure intese a ridurre le emissioni di GES provenienti dall'aviazione internazionale.

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

ARTICOLO 18**Responsabilità dei vettori aerei**

Le parti ribadiscono i propri obblighi nel quadro della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 (Convenzione di Montreal)

ARTICOLO 19**Tutela dei consumatori**

Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato I, le parti garantiscono che le loro legislazioni, normative o procedure pertinenti sono conformi alle prescrizioni regolamentari e normative riguardanti il trasporto aereo specificate nell'allegato II, parte F.

ARTICOLO 20**Sistemi telematici di prenotazione**

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato I, le parti garantiscono che le loro legislazioni, normative o procedure pertinenti sono conformi alle prescrizioni regolamentari e normative riguardanti il trasporto aereo specificate nell'allegato II, parte A.

2. I venditori di sistemi telematici di prenotazione (computer reservation systems - CRS) operanti nel territorio di una delle parti sono autorizzati a introdurre i propri sistemi, effettuarne la manutenzione e metterli a disposizione delle agenzie di viaggio o degli operatori turistici la cui attività principale consiste nella distribuzione di prodotti nel settore dei viaggi nel territorio dell'altra parte, purché ogni CRS sia conforme alle pertinenti prescrizioni regolamentari dell'altra parte.

3. Ciascuna parte abroga le prescrizioni che potrebbero limitare il libero accesso, per i CRS di una parte, al mercato dell'altra parte o comunque restringere la concorrenza. Le parti si astengono dall'adottare prescrizioni analoghe.

4. Nessuna delle parti, nel proprio territorio, impone o consente che siano imposte ai venditori di CRS dell'altra parte prescrizioni relative alla presentazione dei dati diverse da quelle imposte ai propri venditori di CRS o ad altri CRS operanti sul suo mercato. Nessuna delle parti impedisce che siano conclusi tra i venditori di CRS, i loro fornitori e i loro abbonati accordi relativi allo scambio di informazioni sui servizi di viaggio atti ad agevolare la presentazione ai consumatori di informazioni complete e imparziali o il rispetto di prescrizioni normative in merito alla presentazione neutra di informazioni.

5. Le parti assicurano che i proprietari e gli operatori di CRS di una parte che rispettano le prescrizioni normative pertinenti dell'altra parte abbiano la stessa possibilità di possedere CRS nel territorio dell'altra parte rispetto ai proprietari e agli operatori di qualsiasi altro CRS operante sul mercato di tale parte.

ARTICOLO 21

Aspetti sociali

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato I, le parti garantiscono che le loro legislazioni, normative o procedure pertinenti sono conformi alle prescrizioni regolamentari e normative riguardanti il trasporto aereo specificate nell'allegato II, parte G.
2. Le parti riconoscono l'importanza di esaminare l'impatto del presente accordo sulla forza lavoro, sull'occupazione e sulle condizioni lavorative. Le parti si impegnano a collaborare sulle questioni attinenti al lavoro nell'ambito del presente accordo, anche per quanto riguarda l'incidenza sull'occupazione, i diritti fondamentali nel lavoro, le condizioni lavorative, la tutela sociale e il dialogo sociale.
3. Attraverso le loro leggi, regolamenti e prassi, le parti s'impegnano a promuovere elevati livelli di tutela in ambito sociale e lavorativo nel settore dell'aviazione civile.
4. Le parti riconoscono i notevoli benefici che si ottengono quando ai significativi vantaggi economici prodotti dall'apertura e dalla competitività dei mercati si accompagnano elevate garanzie per i lavoratori. Le parti danno attuazione al presente accordo in modo da contribuire al conseguimento di standard di lavoro elevati, indipendentemente dalla proprietà o dalla natura dei vettori aerei interessati, e da garantire che i diritti e i principi stabiliti dalle rispettive legislazioni e regolamenti non siano compromessi, ma attuati in modo efficace.

5. Le parti si impegnano a promuovere e ad applicare in maniera efficace nelle loro legislazioni e prassi le norme fondamentali sul lavoro riconosciute a livello internazionale, così come definite nelle convenzioni fondamentali dell'Organizzazione internazionale del lavoro, ratificate dall'Armenia e dagli Stati membri dell'UE.

6. Le parti si impegnano inoltre a promuovere altre norme e accordi a livello internazionale in ambito sociale e lavorativo pertinenti per il settore dell'aviazione civile e la loro efficace attuazione e applicazione nella rispettiva legislazione nazionale.

7. Ciascuna parte può richiedere la convocazione del comitato misto al fine di discutere di questioni attinenti al lavoro che ritiene significative.

TITOLO III

DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI E FINALI

ARTICOLO 22

Interpretazione e attuazione

1. Le parti adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, atte a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa compromettere il raggiungimento degli obiettivi del presente accordo.

2. Ciascuna parte è responsabile sul proprio territorio per la corretta attuazione del presente accordo.

3. Ciascuna parte fornisce all'altra parte tutte le informazioni e le presta tutta l'assistenza necessaria, nel rispetto delle prescrizioni legislative e regolamentari applicabili della rispettiva parte, in relazione a indagini su eventuali infrazioni condotte dall'altra parte nell'ambito delle proprie competenze in conformità del presente accordo.

4. Quando le parti agiscono in virtù dei poteri loro conferiti dal presente accordo in questioni in cui l'altra parte abbia un interesse sostanziale e che riguardano le autorità competenti o imprese dell'altra parte, le competenti autorità dell'altra parte devono essere adeguatamente informate ed avere la possibilità di presentare osservazioni prima che sia adottata una decisione definitiva.

5. Laddove le disposizioni del presente accordo e degli atti di cui all'allegato II sono identiche nella sostanza alle norme corrispondenti dei trattati UE e agli atti adottati in applicazione di tali trattati, le disposizioni in parola sono interpretate, per l'attuazione e l'applicazione, conformemente alle sentenze e alle decisioni pertinenti della Corte di giustizia e della Commissione europea.

ARTICOLO 23**Comitato misto**

1. È istituito un comitato misto, composto da rappresentanti delle parti. Il comitato misto è responsabile del controllo della gestione del presente accordo, del quale assicura la corretta attuazione. Il comitato misto formula raccomandazioni e adotta decisioni nei casi espressamente previsti dal presente accordo.
2. Il comitato misto conduce i propri lavori e adotta le proprie decisioni su base consensuale. Le decisioni adottate dal comitato misto sono vincolanti per entrambe le parti.
3. Il comitato misto adotta il proprio regolamento interno.
4. Il comitato misto si riunisce ognqualvolta necessario e almeno una volta all'anno. Ciascuna parte può chiedere la convocazione di una riunione del comitato misto.
5. Una delle parti può chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere qualsiasi questione relativa all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. Tale riunione del comitato inizia il più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricevimento della richiesta, salvo se concordato diversamente dalle parti.
6. Ai fini della corretta applicazione del presente accordo, le parti procedono a scambi di informazioni e, su richiesta di una di esse, si consultano in sede di comitato misto.

7. In virtù dei diritti concessi dall'articolo 3, il comitato misto convalida tramite una decisione la valutazione effettuata dall'Unione europea dell'attuazione e dell'applicazione delle disposizioni legislative dell'UE da parte dell'Armenia, come stabilito all'allegato I, punto 1.

8. Conformemente all'articolo 6, il comitato misto esamina gli aspetti riguardanti gli investimenti in vettori aerei delle parti e le modifiche al controllo effettivo dei vettori aerei delle parti.

9. Conformemente all'articolo 14, il comitato misto supervisiona, durante la fase di transizione di cui all'allegato I, il processo di graduale eliminazione degli aeromobili immatricolati in Armenia e utilizzati da operatori soggetti al controllo regolamentare dell'Armenia privi di certificato di omologazione rilasciato conformemente alla legislazione applicabile dell'UE di cui all'allegato II, parte B, al fine di pervenire all'eliminazione progressiva di detti aeromobili in conformità dell'allegato I, punto 7.

10. Il comitato misto promuove inoltre la cooperazione, in particolare anche:

- a) rivedendo le condizioni di mercato relative ai servizi aerei nell'ambito del presente accordo;
- b) affrontando, al fine di risolvere in modo efficace, le questioni relative all'esercizio dell'attività commerciale e quelle relative alle opportunità commerciali, di cui all'articolo 9, che possono ostacolare, tra l'altro, l'accesso al mercato e il regolare svolgimento dei servizi aerei nell'ambito del presente accordo quali strumenti per garantire una concorrenza equa, la convergenza normativa e la riduzione degli oneri regolamentari per gli operatori che prestano i servizi aerei;

- c) scambiando informazioni, tra cui consulenze in merito a eventuali modifiche a legislazioni, regolamenti e politiche delle parti che potrebbero influire sui servizi aerei;
- d) prendendo in considerazione settori potenzialmente idonei a un ulteriore sviluppo del presente accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso o di condizioni e procedure per l'adesione di paesi terzi al presente accordo;
- e) esaminando questioni di carattere generale attinenti a investimenti, proprietà e controllo;
- f) promuovendo la cooperazione normativa e l'impegno delle parti a giungere al reciproco riconoscimento e all'armonizzazione di norme e misure;
- g) promuovendo eventuali consultazioni su questioni inerenti al trasporto aereo affrontate nell'ambito delle organizzazioni internazionali, nei rapporti con i paesi terzi e nelle intese multilaterali, in particolare allo scopo di valutare l'ipotesi di adottare un approccio comune;
- h) agevolando lo scambio di informazioni statistiche tra le parti al fine di monitorare l'andamento dei servizi aerei nell'ambito del presente accordo; e
- i) esaminando le conseguenze sociali del presente accordo, così come attuato, ed elaborando risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino legittime.

11. Se, entro sei mesi dalla data in cui gli viene sottoposta una questione, il comitato misto non la esamina, le parti possono adottare le opportune misure di salvaguardia a norma dell'articolo 25.

12. Il presente accordo non osta a iniziative di cooperazione e a discussioni tra le autorità competenti delle parti in contesti diversi dal comitato misto, in particolare nell'ambito della protezione del trasporto, della sicurezza, dell'ambiente, della gestione del traffico aereo, delle infrastrutture aeroportuali, della concorrenza e della tutela dei consumatori. Le parti informano il comitato misto degli esiti di queste iniziative di cooperazione e discussioni che potrebbero ripercuotersi sull'attuazione del presente accordo.

ARTICOLO 24

Composizione delle controversie e arbitrato

1. Le controversie relative all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo, escluse le questioni di cui all'articolo 8, che non siano risolte mediante una riunione del comitato misto, possono essere sottoposte ad arbitrato, su richiesta di una delle parti, conformemente alle procedure enunciate nel presente articolo.

2. La richiesta di arbitrato deve essere sottoposta all'altra parte per iscritto. La parte attrice indica nella richiesta le misure contestate e spiega chiaramente le ragioni per cui considera che tali misure siano incompatibili con il presente accordo.

3. Salvo diverso accordo delle parti, l'arbitrato è esercitato da un collegio composto di tre arbitri, costituito nel modo seguente:

- a) entro 20 giorni dal ricevimento della richiesta di arbitrato, ciascuna parte nomina un arbitro. Entro 30 giorni dalla nomina dei due arbitri, questi nominano consensualmente un terzo arbitro, il quale funge da presidente del collegio;
 - b) qualora una delle parti non effettui alcuna nomina o qualora il terzo arbitro non sia nominato come previsto dalla lettera a), una delle parti può chiedere al presidente del consiglio dell'ICAO di procedere alla nomina dell'arbitro o degli arbitri necessari entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta. Se il presidente del consiglio dell'ICAO è un cittadino dell'Armenia o di uno Stato membro dell'UE, la nomina è effettuata dal vicepresidente più anziano del consiglio dell'ICAO che non sia cittadino dell'Armenia o di uno Stato membro dell'UE.
4. Il collegio arbitrale viene considerato istituito alla data in cui l'ultimo dei tre arbitri accetta la propria nomina secondo le procedure che dovranno essere fissate dal comitato misto.
5. Su richiesta di una delle parti, entro 10 giorni dalla sua costituzione il collegio arbitrale si pronuncia in via preliminare circa l'effettiva urgenza del caso.
6. A richiesta di una delle parti il collegio arbitrale può ordinare all'altra parte di adottare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva del collegio.

7. Il collegio arbitrale notifica alle parti una relazione interinale che espone le conclusioni di fatto, l'applicabilità delle disposizioni pertinenti e le motivazioni alla base delle conclusioni e delle raccomandazioni in essa contenute, entro 90 giorni dalla data di costituzione del collegio arbitrale. Qualora il collegio arbitrale non ritenga possibile rispettare questa scadenza, il suo presidente informa per iscritto le parti precisando i motivi del ritardo e la data in cui il collegio prevede di presentare la relazione interinale. La relazione interinale deve comunque essere notificata entro 120 giorni dalla costituzione del collegio arbitrale.

8. Una parte può presentare al collegio arbitrale una richiesta scritta di riesame di aspetti precisi della relazione interinale entro 14 giorni dalla data della sua notifica.

9. In caso di emergenza, il collegio arbitrale si adopera per presentare la relazione interinale entro 45 giorni e, in ogni caso, non oltre 60 giorni dalla data della sua costituzione. Una parte può presentare al collegio arbitrale una richiesta scritta di riesame di aspetti precisi della relazione interinale entro sette giorni dalla data della sua notifica. Dopo aver esaminato le osservazioni scritte delle parti sulla relazione interinale, il collegio arbitrale può modificare la sua relazione e procedere a ogni ulteriore esame che ritenga opportuno. Le conclusioni della decisione finale del collegio arbitrale comprendono una discussione adeguata delle argomentazioni presentate nel riesame interinale e rispondono con chiarezza alle domande e alle osservazioni delle parti.

10. Il collegio arbitrale notifica alle parti la decisione finale entro 120 giorni dalla data della sua costituzione. Qualora il collegio arbitrale non ritenga possibile rispettare questa scadenza, il suo presidente informa per iscritto le parti precisando i motivi del ritardo e la data in cui il collegio prevede di presentare la decisione finale. Quest'ultima deve comunque essere notificata entro 150 giorni dalla data di costituzione del collegio arbitrale.

11. In caso di emergenza, il collegio arbitrale si adopera per presentare la decisione definitiva entro 60 giorni dalla data della sua costituzione. Qualora il collegio arbitrale non ritenga possibile rispettare questa scadenza, il suo presidente informa per iscritto le parti precisando i motivi del ritardo e la data in cui il collegio prevede di presentare la decisione finale. Quest'ultima deve comunque essere notificata entro 75 giorni dalla data di costituzione del collegio arbitrale.

12. Le parti possono presentare una richiesta di chiarimento della decisione finale entro 10 giorni dalla data di notifica e tale chiarimento è fornito entro 15 giorni dalla richiesta.

13. Se il collegio arbitrale stabilisce che è stata commessa una violazione e se la parte responsabile non si adeguà alla decisione finale del collegio o non raggiunge un accordo con l'altra parte in merito a una soluzione reciprocamente soddisfacente entro 40 giorni dalla comunicazione della decisione definitiva del collegio, l'altra parte può sospendere l'applicazione di vantaggi comparabili derivanti dal presente accordo o sospendere in parte, o eventualmente del tutto, l'attuazione del presente accordo fino a quando la parte responsabile non si sarà adeguata alla decisione definitiva del collegio o fino a quando le parti non saranno giunte a un accordo su una soluzione reciprocamente soddisfacente.

ARTICOLO 25

Misure di salvaguardia

1. Qualora una delle parti ritenga che l'altra parte non abbia ottemperato a un obbligo previsto dal presente accordo, può adottare le misure di salvaguardia opportune. Le misure di salvaguardia sono limitate, per campo di applicazione e durata, a quanto strettamente necessario per porre rimedio alla situazione o per ristabilire l'equilibrio del presente accordo. Sono ritenute prioritarie le misure che meno ostacolano il funzionamento del presente accordo.
2. La parte che prospetta l'adozione di misure di salvaguardia lo comunica all'altra parte tramite il comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.
3. Le parti avviano immediatamente consultazioni in seno al comitato misto al fine di trovare una soluzione comunemente accettabile.
4. Fatti salvi gli articoli 4, paragrafo 1, lettera c) e 5, paragrafo 1, lettera c), la parte interessata non può adottare alcuna misura di salvaguardia fino a che sia trascorso un mese dalla data della comunicazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, a meno che la procedura di consultazione prevista dal paragrafo 3 del presente articolo non si sia conclusa prima di tale scadenza.
5. La parte interessata notifica senza indugio le misure adottate al comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.
6. Qualsiasi provvedimento adottato a norma del presente articolo è sospeso non appena la parte inadempiente ottempera alle disposizioni del presente accordo.

ARTICOLO 26**Relazioni con altri accordi**

1. Durante il periodo di applicazione provvisoria a norma dell'articolo 30, gli accordi e le intese bilaterali esistenti tra l'Armenia e Stati membri dell'UE e vigenti alla data della firma del presente accordo sono sospesi, eccetto per gli aspetti contemplati dal paragrafo 2 del presente articolo.
2. In deroga ai paragrafi 1 e 3, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra vettori aerei dell'Unione europea sulla base della nazionalità:
 - a) possono continuare ad essere esercitati i diritti di traffico esistenti e le disposizioni o i trattamenti più favorevoli in materia di proprietà, diritti di traffico, capacità, frequenze, tipo o cambio di aeromobile, code-sharing e tariffazione degli accordi o delle intese bilaterali tra l'Armenia e Stati membri dell'UE, che siano già esistenti al momento della firma del presente accordo e che non siano contemplati dal presente accordo o che siano più favorevoli o flessibili in termini di libertà per i vettori aerei rispetto a quanto previsto dal presente accordo;
 - b) in caso di controversia tra le parti per stabilire se le disposizioni o i trattamenti ai sensi degli accordi o delle intese bilaterali tra l'Armenia e Stati membri dell'UE siano più favorevoli o flessibili, la risoluzione deve essere trovata nell'ambito del meccanismo di composizione delle controversie di cui all'articolo 24. Anche eventuali controversie sulle modalità di determinare la relazione tra disposizioni o trattamenti contraddittori devono essere risolte nell'ambito del meccanismo di composizione delle controversie di cui all'articolo 24.

3. All'entrata in vigore a norma dell'articolo 30 e alle condizioni di cui al paragrafo 2 del presente articolo, il presente accordo prevale sugli accordi e sulle intese bilaterali esistenti tra l'Armenia e Stati membri dell'UE e vigenti alla data della firma del presente accordo.

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

ARTICOLO 27

Modifiche

1. Eventuali modifiche al presente accordo possono essere decise congiuntamente dalle parti a seguito di consultazioni tenute in conformità dell'articolo 23. Le modifiche entrano in vigore secondo le disposizioni dell'articolo 30.

2. Se una delle parti desidera modificare le disposizioni del presente accordo, invia una notifica in tal senso al comitato misto.

3. Su proposta di una parte e conformemente a quanto disposto dal presente articolo, il comitato misto può decidere consensualmente di modificare gli allegati del presente accordo.

4. Fatto salvo il rispetto del principio di non discriminazione e delle disposizioni del presente accordo, quest'ultimo non pregiudica il diritto di ciascuna parte di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o di modificare la propria legislazione vigente sul trasporto aereo o su un ambito connesso di cui all'allegato II.

5. Qualora una delle parti intenda adottare nuove disposizioni legislative o modificare la propria legislazione in vigore nel settore del trasporto aereo o in un settore connesso di cui all'allegato II, ne informa l'altra parte secondo modalità adeguate e nella misura del possibile. A richiesta di una delle parti, si può procedere ad uno scambio di opinioni in seno al comitato misto.

6. Ciascuna parte informa regolarmente e tempestivamente l'altra parte in merito alle nuove disposizioni legislative adottate o alle modifiche apportate alla propria legislazione esistente nel settore del trasporto aereo o in un settore connesso di cui all'allegato II. Su richiesta di una qualsiasi delle parti il comitato misto procede, entro 60 giorni, ad uno scambio di opinioni sulle implicazioni di tali nuove disposizioni legislative o modifiche ai fini del regolare funzionamento del presente accordo.

7. Successivamente allo scambio di opinioni di cui al paragrafo 6, il comitato misto:

- a) adotta una decisione di revisione dell'allegato II al fine di inserirvi, eventualmente su base di reciprocità, le nuove disposizioni legislative o le modifiche in questione;
- b) adotta una decisione avente per effetto di considerare le nuove disposizioni legislative o le modifiche in questione conformi al presente accordo; oppure

- c) raccomanda eventuali altre misure, da adottarsi entro un periodo di tempo ragionevole, volte a salvaguardare il regolare funzionamento del presente accordo.

ARTICOLO 28

Denuncia

Ciascuna parte può comunicare per iscritto all'altra parte in qualsiasi momento, attraverso i canali diplomatici, la propria decisione di porre fine al presente accordo. Detta comunicazione viene trasmessa contemporaneamente all'ICAO e al segretariato delle Nazioni Unite.

Il presente accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che questo non sia ritirato di comune accordo dalle parti prima dello scadere del periodo in questione.

ARTICOLO 29

Registrazione

Il presente accordo e tutte le sue eventuali modifiche sono registrati presso il Consiglio dell'ICAO, conformemente all'articolo 83 della Convenzione, e presso il segretariato delle Nazioni Unite, conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite, dopo la loro entrata in vigore.

ARTICOLO 30

Entrata in vigore ed applicazione provvisoria

1. Il presente accordo è ratificato o approvato dalle parti secondo le rispettive procedure. Gli strumenti di ratifica o di approvazione sono depositati presso il depositario, il quale notifica il deposito all'altra parte.
2. Il segretario generale del Consiglio dell'Unione europea è il depositario del presente accordo.
3. Il presente accordo entra in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla notifica dell'avvenuto deposito dell'ultimo strumento di ratifica o di approvazione da parte del depositario alle parti.
4. Fatto salvo il paragrafo 3, le parti convengono di applicare il presente accordo in via provvisoria, come stabilito al paragrafo 5, in conformità alle loro procedure interne e alla legislazione nazionale applicabili.
5. L'applicazione provvisoria ha effetto a decorrere dal primo giorno del secondo mese successivo alla notifica alle parti, da parte del depositario, dell'avvenuto deposito:
 - a) della notifica da parte dell'Unione europea del completamento delle procedure pertinenti per l'Unione europea e i suoi Stati membri e necessarie in tale ambito; e

- b) dello strumento di ratifica o di approvazione da parte dell'Armenia, come descritto al paragrafo 1.

ARTICOLO 31

Testi facenti fede

Il presente accordo è redatto in duplice copia in bulgaro, croato, ceco, danese, olandese, inglese, estone, finlandese, francese, tedesco, greco, ungherese, irlandese, italiano, lettone, lituano, maltese, polacco, portoghese, rumeno, Lingue slovacca, slovena, spagnola, svedese e armena, ogni testo facente ugualmente fede.

In caso di divergenza tra le versioni linguistiche, il Comitato misto decide la lingua del testo da utilizzare.

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

ALLEGATO I**DISPOSIZIONI TRANSITORIE**

1. Il rispetto da parte dell'Armenia di tutte le prescrizioni regolamentari e normative relative al trasporto aereo di cui all'allegato II, tranne la legislazione relativa alla protezione del trasporto aereo di cui all'allegato II, parte C, è oggetto di una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea che deve essere convalidata da una decisione del comitato misto. Tale valutazione deve essere effettuata al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore del presente accordo.

2. Fatto salvo l'articolo 3, i servizi concordati e le rotte specificate nel presente accordo non includono, fino al momento dell'adozione della decisione di cui al punto 1, il diritto, per i vettori aerei di entrambe le parti, di esercitare diritti di quinta libertà diversi da quelli già concessi in virtù di accordi bilaterali fra l'Armenia e gli Stati membri dell'Unione europea, anche per i vettori aerei dell'Armenia tra punti all'interno del territorio dell'Unione europea.

Una volta adottata la decisione di cui al punto 1, i vettori aerei di entrambe le parti sono abilitati a esercitare i diritti di quinta libertà, compresi i vettori aerei dell'Armenia tra punti all'interno del territorio dell'Unione europea, conformemente all'articolo 3.

3. Il rispetto da parte dell'Armenia delle prescrizioni regolamentari e normative relative alla protezione del trasporto aereo di cui all'allegato II, parte C, è oggetto di una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea che deve essere convalidata da una decisione del comitato misto. Tale valutazione deve essere effettuata al più tardi tre anni dopo l'entrata in vigore dell'accordo. Nel frattempo, l'Armenia applica il documento 30 della Conferenza europea dell'aviazione civile.
4. Una volta adottata la decisione di cui al punto 3, la parte confidenziale della legislazione in materia di protezione del trasporto aereo di cui all'allegato II, parte C, è messa a disposizione dell'autorità competente dell'Armenia, su riserva di un accordo sullo scambio di informazioni sensibili in materia di sicurezza, in particolare di informazioni classificate dell'UE.
5. La transizione graduale dell'Armenia verso la completa applicazione della legislazione dell'Unione europea relativa al trasporto aereo di cui all'allegato II può essere oggetto di valutazioni periodiche. Le valutazioni sono realizzate dalla Commissione europea in cooperazione con l'Armenia.
6. Dalla data della decisione di cui al paragrafo 1, l'Armenia applica norme sul rilascio delle licenze di esercizio sostanzialmente equivalenti a quelle di cui al capo II del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 3, relative al reciproco riconoscimento delle decisioni in materia di determinazione dell'idoneità o di determinazione della cittadinanza adottate dalle autorità competenti dell'Armenia sono applicate dalle competenti autorità dell'UE una volta ricevuta conferma da parte del comitato misto della completa applicazione da parte dell'Armenia di dette norme sul rilascio delle licenze di esercizio.

-
7. Fatta salva una decisione adottata nell'ambito del comitato misto o in conformità dell'articolo 25, l'aeronavigabilità degli aeromobili immatricolati nel registro dell'Armenia e utilizzati da operatori sotto il controllo regolamentare dell'Armenia privi di certificato di omologazione rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea conformemente alla legislazione applicabile dell'UE di cui all'allegato II, parte B, può essere gestita sotto la responsabilità delle autorità competenti dell'Armenia nel rispetto delle prescrizioni nazionali applicabili dell'Armenia fino al 1° gennaio 2023, a condizione che l'aeromobile sia conforme alle norme di sicurezza internazionali stabilite nell'ambito della convenzione. Tali aeromobili non beneficiano di alcun diritto concesso nell'ambito del presente accordo e non operano su rotte in partenza, a destinazione o all'interno dell'Unione europea.
-

ALLEGATO II

(aggiornato periodicamente)

NORME APPLICABILI ALL'AVIAZIONE CIVILE

Le prescrizioni regolamentari e normative delle disposizioni applicabili degli atti seguenti sono rispettate in conformità del presente accordo salvo indicazione contraria nel presente allegato o nell'allegato I. Gli eventuali adattamenti specifici da apportare ai singoli atti sono riportati nel presente allegato.

A. ACCESSO AL MERCATO E QUESTIONI CONNESSE

N. 1008/2008

Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità.

Disposizioni applicabili: articoli 2, 23, paragrafo 1, 24, e allegato I, nonché capo II in conformità all'allegato I, punto 6, del presente accordo.

N. 785/2004

Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, modificato dal:

- regolamento (UE) n. 285/2010 della Commissione, del 6 aprile 2010.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8.

N. 2009/12

Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11.

N. 96/67

Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9, da 11 a 21 e allegato; per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 20, paragrafo 2, il termine "la Commissione" deve essere inteso come "il comitato misto".

N. 80/2009

Regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione e che abroga il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11 e allegati.

B. SICUREZZA AEREA

La sicurezza dell'aviazione civile e il regolamento di base dell'AESA

N. 216/2008

Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE, modificato dal:

- regolamento (CE) n. 690/2009 della Commissione, del 30 luglio 2009.
- Regolamento (CE) n. 1108/2009,

disposizioni applicabili: articoli da 1 a 3 (solo il primo paragrafo) e allegato.

- Regolamento (UE) n. 6/2013 della Commissione, dell'8 gennaio 2013.
- Regolamento (UE) 2016/4 della Commissione, del 5 gennaio 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 68 ad eccezione dell'articolo 65, articolo 69, paragrafo 1, secondo comma, articolo 69, paragrafo 4, allegati da I a VI.

N. 319/2014

Regolamento (UE) n. 319/2014 della Commissione, del 27 marzo 2014, relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga il regolamento (CE) n 593/2007.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17 e allegato.

N. 646/2012

Regolamento di esecuzione (UE) n. 646/2012 della Commissione, del 16 luglio 2012, che stabilisce norme attuative concernenti le multe e le sanzioni pecuniarie periodiche irrogate per violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 25.

N. 104/2004

Regolamento (CE) n. 104/2004 della Commissione, del 22 gennaio 2004, recante norme sull'organizzazione e sulla composizione della commissione di ricorso dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 7 e allegato.

Operazioni di volo

N. 965/2012

Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modificato da:

- regolamento (UE) n. 800/2013 della Commissione, del 14 agosto 2013;
- regolamento (UE) n. 71/2014 della Commissione, del 27 gennaio 2014;
- regolamento (UE) n. 83/2014 della Commissione, del 29 gennaio 2014;
- regolamento (UE) n. 379/2014 della Commissione, del 7 aprile 2014;

- regolamento (UE) 2015/140 della Commissione, del 29 gennaio 2015;
- regolamento (UE) 2015/1329 della Commissione, del 31 luglio 2015;
- regolamento (UE) 2015/640 della Commissione, del 23 aprile 2015;
- regolamento (UE) 2015/2338 della Commissione, dell'11 dicembre 2015;
- regolamento (UE) 2016/1199 della Commissione, del 22 luglio 2016;
- regolamento (UE) 2017/363 della Commissione, del 1° marzo 2017.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 bis, allegati da I a VIII.

Personale di volo

N. 1178/2011

Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modificato da:

- regolamento (UE) n. 290/2012 della Commissione, del 30 marzo 2012;
- regolamento (UE) n. 70/2014 della Commissione, del 27 gennaio 2014;

- regolamento (UE) n. 245/2014 della Commissione, del 13 marzo 2014;
- regolamento (UE) 2015/445 della Commissione, del 17 marzo 2015;
- regolamento (UE) 2016/539 della Commissione, del 6 aprile 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11 e allegati da I a IV.

Inchieste sugli incidenti

N. 996/2010

Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE, modificato dal:

- regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 23, ad eccezione dell'articolo 7, paragrafo 4, e dell'articolo 19 (abrogato dal regolamento (UE) n. 376/2014)

N. 2012/780

Decisione 2012/780/UE della Commissione, del 5 dicembre 2012, sui diritti d'accesso al repertorio centrale europeo delle raccomandazioni di sicurezza e delle risposte ricevute stabiliti dall'articolo 18, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5.

Aeronavigabilità iniziale

N. 748/2012

Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione, modificato da:

- regolamento (UE) n. 7/2013 della Commissione, del 8 gennaio 2013;
- regolamento (UE) n. 69/2014 della Commissione del 27 gennaio 2014;

- regolamento (UE) 2015/1039 della Commissione, del 30 giugno 2015;
- regolamento (UE) 2016/5 della Commissione, del 5 gennaio 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10, allegato I.

Mantenimento dell'aeronavigabilità

N. 1321/2014

Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni, modificato da:

- regolamento (UE) 2015/1088 della Commissione, del 3 luglio 2015;
- regolamento (UE) 2015/1536 della Commissione, del 16 settembre 2015;
- regolamento (UE) 2017/334 della Commissione, del 27 febbraio 2017.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati da I a IV.

Specifiche di aeronavigabilità supplementari

N. 2015/640

Regolamento (UE) 2015/640 della Commissione, del 23 aprile 2015, relativo a specifiche di aeronavigabilità supplementari per determinati tipi di operazioni e che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 e allegati.

Aeroporti

N. 139/2014

Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e allegati da I a IV.

Operatori di paesi terzi

N. 452/2014

Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4 e allegati 1 e 2.

Gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea

N. 2015/340

Regolamento (UE) 2015/340 della Commissione, del 20 febbraio 2015, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti licenze e certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione e abroga il regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e allegati da I a IV.

N. 2017/373

Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1º marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e allegati.

Segnalazione di eventi

N. 376/2014

Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 7; articolo 9, paragrafo 3; articolo 10, paragrafi da 2 a 4; articolo 11, paragrafi 1 e 7; articolo 13, ad esclusione dell'articolo 13 paragrafo 9; articoli da 14 a 16; articolo 21 e allegati da I a III.

N. 2015/1018

Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 della Commissione, del 29 giugno 2015, che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Disposizioni applicabili: articolo 1 e allegati da I a V.

Ispezioni in materia di standardizzazione

N. 628/2013

Regolamento di esecuzione (UE) n. 628/2013 della Commissione, del 28 giugno 2013, concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per quanto riguarda l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione e il controllo dell'applicazione delle norme del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 26.

Elenco UE della sicurezza aerea dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione europea

N. 2111/2005

Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 13, da 15 a 16 e allegato.

N. 473/2006

Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati da A a C

N. 474/2006

Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, modificato dal:

- regolamento di esecuzione (UE) 2016/963 della Commissione, del 16 giugno 2016.

Disposizioni applicabili: articoli 1 e 2, allegati I e II.

Regole tecniche e procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

N. 3922/91

Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile, modificato da:

- regolamento (CE) n. 1899/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006;
- regolamento (CE) n. 1900/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006;

- regolamento (CE) n. 8/2008 della Commissione, dell'11 dicembre 2007;
- regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione, del 20 agosto 2008.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10, ad eccezione dell'articolo 4, paragrafo 1, e dell'articolo 8, paragrafo 2, seconda frase, articoli 12 e 13, allegati da I a III.

C. PROTEZIONE DEL TRASPORTO AEREO

N. 300/2008

Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15, 18, 21 e allegato.

N. 272/2009

Regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione, del 2 aprile 2009, che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modificato da:

- regolamento (UE) n. 297/2010 della Commissione, del 9 aprile 2010;

- regolamento (UE) n. 720/2011 della Commissione, del 22 luglio 2011;
- regolamento (UE) n. 1141/2011 della Commissione, del 10 novembre 2011;
- regolamento (UE) n. 245/2013 della Commissione, del 19 marzo 2013.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 2 e allegato.

N. 1254/2009

Regolamento (UE) n. 1254/2009 della Commissione, del 18 dicembre 2009, che definisce i criteri per consentire agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e di adottare misure di sicurezza alternative, modificato dal:

- regolamento (UE) 2016/2096 della Commissione, del 30 novembre 2016.

N. 18/2010

Regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione, dell'8 gennaio 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle specifiche dei programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile.

N. 2015/1998

Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) 2015/2426 della Commissione, del 18 dicembre 2015;
- regolamento di esecuzione (UE) 2017/815 della Commissione, del 12 maggio 2017.

N. 2015/8005

Decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione, del 16 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea contenenti le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008.

- Decisione di esecuzione C(2017) 3030 della Commissione, del 15 maggio 2017.

N. 72/2010

Regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) 2016/472 della Commissione, del 31 marzo 2016.

D. GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

N. 549/2004

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro"), modificato dal:

- regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009*

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4, 6 e da 9 a 13.

N. 550/2004

Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi"), modificato dal:

- regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009*

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18, allegato I.

N. 551/2004

Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo"), modificato dal:

- regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009*

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9.

N. 552/2004

Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità"), modificato dal:

- regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009*

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e allegati da I a V.

* Regolamento (CE) n. 1070/2009, disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4, ad eccezione dell'articolo 1, paragrafo 4.

Prestazioni e tariffazione

N. 390/2013

Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete.

N. 391/2013

Regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea

Funzioni della rete

N. 677/2011

Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) n. 970/2014 della Commissione del 12 settembre 2014;
- regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1° marzo 2017.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 25 e allegati.

N. 255/2010

Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione del 26 settembre 2012;
- regolamento di esecuzione (UE) 2016/1006 della Commissione, del 22 giugno 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15 e allegati.

N. 2011/4130

Decisione C(2011) 4130 definitiva della Commissione, del 7 luglio 2011, sulla nomina del gestore di rete per la gestione del traffico aereo (ATM) e le funzioni di rete del cielo unico europeo

Interoperabilità

N. 1032/2006

Regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione, del 6 luglio 2006, che stabilisce i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di voli tra enti di controllo del traffico aereo, modificato dal:

- regolamento (CE) n. 30/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegati da I a V.

N. 1033/2006

Regolamento (CE) n. 1033/2006 della Commissione, del 4 luglio 2006, recante disposizioni sulle procedure per i piani di volo nella fase che precede il volo nel contesto del cielo unico europeo, modificato da:

- regolamento (UE) n. 929/2010 della Commissione, del 18 ottobre 2010;
- regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione del 26 settembre 2012;
- regolamento di esecuzione (UE) n. 428/2013 della Commissione dell'8 maggio 2013;

- regolamento di esecuzione (UE) 2016/2120 della Commissione, del 2 dicembre 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 e allegato.

N. 633/2007

Regolamento (CE) n. 633/2007 della Commissione, del 7 giugno 2007, che stabilisce i requisiti per l'applicazione di un protocollo per il trasferimento di messaggi di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento dei voli tra gli enti di controllo del traffico aereo, modificato dal:

- regolamento (UE) n. 283/2011 della Commissione, del 22 marzo 2011.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati da I a IV.

N. 29/2009

Regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo, modificato dal:

- regolamento di esecuzione (UE) 2015/310 della Commissione, del 26 febbraio 2015.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 14 e allegati da I a III

N. 262/2009

Regolamento (CE) n. 262/2009 della Commissione, del 30 marzo 2009, che fissa i requisiti per l'assegnazione e l'uso coordinati dei codici dell'interrogatore modo S per il cielo unico europeo, modificato dal:

- regolamento di esecuzione (UE) 2016/2345 della Commissione, del 14 dicembre 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12 e allegati da I a VI.

N. 73/2010

Regolamento (UE) n. 73/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che stabilisce i requisiti relativi alla qualità dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche per il cielo unico europeo, modificato dal:

- regolamento di esecuzione (UE) n. 1029/2014 della Commissione del 26 settembre 2014.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 13 e allegati da I a X.

N. 1206/2011

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011 della Commissione, del 22 novembre 2011, che stabilisce i requisiti relativi all'identificazione degli aeromobili ai fini della sorveglianza nel cielo unico europeo.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11 e allegati da I a VII.

N. 1207/2011

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 della Commissione, del 22 novembre 2011, che stabilisce requisiti di prestazione e interoperabilità per la sorveglianza del cielo unico europeo, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) n. 1028/2014 della Commissione, del 26 settembre 2014;
- regolamento di esecuzione (UE) 2017/386 della Commissione, del 6 marzo 2017.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 14 e allegati da I a IX.

N. 1079/2012

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 della Commissione, del 16 novembre 2012, che stabilisce norme sulla spaziatura dei canali di comunicazione vocale nel cielo unico europeo, modificato da:

- regolamento di esecuzione (UE) n. 657/2013 della Commissione del 10 luglio 2013;
- regolamento di esecuzione (UE) 2016/2345 della Commissione, del 14 dicembre 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 14, allegati da I a V.

SESAR

N. 219/2007

Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR), modificato da:

- regolamento (CE) n. 1361/2008 del Consiglio, del 16 dicembre 2008;
- regolamento (UE) n. 721/2014 del Consiglio, del 16 giugno 2014.

Disposizioni applicabili: articolo 1, paragrafi 1 e 2 e da 5 a 7, articoli 2 e 3, articolo 4, paragrafo 1 e allegato.

N. 409/2013

Regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, relativo alla definizione di progetti comuni, all'assetto di governance e all'indicazione di incentivi a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15.

N. 716/2014

Regolamento di esecuzione (UE) n. 716/2014 della Commissione, del 27 giugno 2014, relativo all'istituzione del progetto comune pilota a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa.

Spazio aereo

N. 2150/2005

Regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegato.

N. 923/2012

Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010, modificato da:

- regolamento (UE) n. 2015/340 della Commissione del 20 febbraio 2015;

- regolamento di esecuzione (UE) 2016/1185 della Commissione, del 20 luglio 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e allegato, appendici comprese.

N. 1332/2011

Regolamento (UE) n. 1332/2011 della Commissione, del 16 dicembre 2011, che stabilisce requisiti comuni per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative comuni per prevenire le collisioni in volo, modificato dal:

- regolamento (UE) 2016/583 della Commissione, del 15 aprile 2016.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4 e allegato.

E. AMBIENTE E RUMORE

N. 2002/49

Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, modificata dal:

- regolamento (CE) n. 1137/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2008;

- direttiva (UE) 2015/996 della Commissione, del 19 maggio 2015.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12 e allegati da I a VI.

N. 2003/96

Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità

Disposizioni applicabili: articolo 14, paragrafo 1, lettera b), e articolo 14, paragrafo 2.

N. 2006/93

Direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988)

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 e allegati I e II.

N. 598/2014

Regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e allegati I e II.

F. TUTELA DEI CONSUMATORI

N. 2027/97

Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, modificato dal:

- regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegato.

N. 261/2004

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16.

N. 1107/2006

Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16 e allegati I e II.

G. ASPETTI SOCIALI

N. 89/391

Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, modificata dalla:

- direttiva 2007/30/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 giugno 2007.

Disposizioni applicabili - solo in quanto applicabili all'aviazione civile: articoli da 1 a 16.

N. 2000/79

Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)

Disposizioni applicabili: articoli 2 e 3 e allegato.

N. 2003/88

Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro.

Disposizioni applicabili - solo in quanto applicabili all'aviazione civile: articoli da 1 a 20, articolo 22 e articolo 23.

Съставено в Брюксел на петнадесети ноември две хиляди двадесет и първа година.

Hecho en Bruselas, el quince de noviembre de dos mil veintiuno.

V Bruselu dne patnáctého listopadu dva tisíce dvacet jedna.

Udfærdiget i Bruxelles den femtende november to tusind og enogtyve.

Geschehen zu Brüssel am fünfzehnten November zweitausendeinundzwanzig.

Kahe tuhande kahekümne esimese aasta novembrikuu viiteistkümnendal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις δέκα πέντε Νοεμβρίου δύο χιλιάδες είκοσι ένα.

Done at Brussels on the fifteenth day of November in the year two thousand and twenty one.

Fait à Bruxelles, le quinze novembre deux mille vingt et un.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an cúigiú lá déag de mhí na Samhna sa bláthain dhá mhíle fiche agus a haon.

Sastavljeno u Bruxellesu petnaestog studenoga godine dvije tisuće dvadeset prve.

Fatto a Bruxelles, addi quindici novembre duemilaventuno.

Briselē, divi tūkstoši divdesmit pirmā gada piecpadsmitā novembrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt pirmų metų lapkričio penkioliktą dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétezer-huszonegyedik év november havának tizenötödik napján.

Magħmul fi Brussell, fil-ħmista-x-il jum ta' Novembru fis-sena elfejn u wieħed u għoxrin.

Gedaan te Brussel, vijftien november tweeduizend eenentwintig.

Sporządzono w Brukseli dnia piętnastego listopada roku dwa tysiące dwudziestego pierwszego.

Feito em Bruxelas, em quinze de novembro de dois mil e vinte e um.

Întocmit la Bruxelles la cincisprezzece noiembrie două mii douăzeci și unu.

V Bruseli pätnácteho novembra dvetisícdvadsaťjeden.

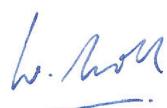
V Bruslu, dne petnajstega novembra leta dva tisoč enaindvajset.

Tehty Brysselissä viidentenätoista päivänä marraskuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäksi.

Som skedde i Bryssel den femtonde november år tjughundratjugoett.

Կատարված՝ Բրյուսելում երկու հազար քսանմեկ թվականի նոյեմբերի տասնհինգին:

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 la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



Za Českou republiku





For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



Thar ceann na hÉireann
For Ireland



EU/AM/X 5

Για την Ελληνική Δημοκρατία



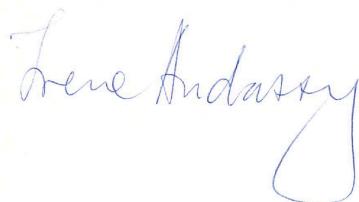
Por el Reino de España



Pour la République française



Za Republiku Hrvatsku



Per la Repubblica italiana

Francesca

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Ny Eri

Latvijas Republikas vārdā –

L. Līze

Lietuvos Respublikos vardu

Simona Ščiūnas



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

Miklós Tamás



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Andrzej Szwed



Pela República Portuguesa

Nuno Brito



Pentru România

Ioan Olăroiu

Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Thar ceann an Aontais Eorpaigh
Za Europsku uniju
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sajungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unioni Europea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

Հայաստանի Հանրապետության կողմից՝

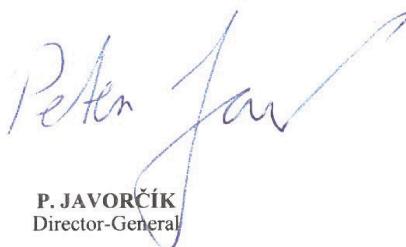
XIX LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 opisem originálu uloženého v archivu generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
 Foranstående tekst er en bekræftet kopi 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 töestatud koopia originalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.
 Το ανωτέρω κείμενο είναι κορισμένο αντίγραφο του προτοτόπου που είναι κατατεθέμενο στη ρήγη της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
 The preceding text is a certified 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.
 Is cój dheimhniúte é an téacs roimhe seo den scribhinn bhunaidh a taisceadh i gearfháin Ardrúnaiocht na Comhairle sa Bhrúiséil.
 Prethodný je text ovjereni primjerjal izvornika pohranjenog u arhivu Glavnog tajništa Vijeća u Bruxelles.
 Il testo che precede è copia certificata dell'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
 Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst originalālam, kurš deponēts Padomes Generālsekretariāta arhīvos Brisele.
 Pirmiavu pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretariato archivuose Bruselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
 A fenti szöveg a Tanács Föltáráskárának brüsszeli irattárában letébő helyezett eredeti peldány hiteles másolata.
 It-test precedenti huwa kopja certyfikata tal-original iddepozitiat fl-arkivju tas-Segretarjat Generali tal-Kunsill fi Brussell.
 De voorgaande tekst is een voor gelijkhuidend gewaarmerktschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het secretariaat-generaal van de Raad te Brussel.
 Powyższy tekst jest uwierzytelnionym odpisem oryginalu złozonego 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 pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
 Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archive Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
 Zgornje besedilo je overjenja kopija izvirkika, ki je deponiran v arhivu generalnega sekretariata Sveta v Bruslu.
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstillä.
 Ovanstående text är en bestyrkt kopia av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
 Bruselas,
 Brusel,
 Bruxelles, den
 Brüssel, den
 Brüssel,
 Bruxelles,
 Brussels, le
 An Bhrúiséil,
 Bruxelles,
 Bruxelles, addi
 Briselé,
 Bruselis
 Brüsszel,
 Brussels,
 Brussel,
 Bruxelsa, dnia
 Bruxelas, em
 Bruxelles,
 Brusel
 Bruselj,
 Bryssel,
 Bryssel den

02-12-2021

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
 Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
 For Generalsekretären for Rådet for Den Europæiske Union
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
 Για τη Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
 For the Secretary-General of the Council of the European Union
 Pour le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
 Thar ceann Ardrúnaí Chomhairle an Aontais Eorpaigh
 Za glavnog tajnika Vijeća Evropske unije
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
 Europas Savienības Padomes Generālsekretāra vārdā –
 Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus vardu
 Az Európán Unió Tanácsának főtitkára nevében
 Għas-Sekretarju Generali tal-Kunsill tal-Unioni Europea
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
 W imieniu Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
 För generalsekreteren för Europeiska unionens råd


 Peter Javorčík
 P. JAVORČÍK
 Director-General

€ 8,00