



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 17.2.2009
COM(2009)62 definitivo

2009/0018 (CNS)

Proposta di

Decisione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri dell'Unione europea, riuniti in sede di Consiglio

concernente la firma e l'applicazione provvisoria dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Canada, dall'altro

Proposta di

Decisione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri dell'Unione europea, riuniti in sede di Consiglio

concernente la conclusione dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Canada, dall'altro

RELAZIONE

1. Contesto della proposta

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

L'accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Canada, dall'altro, è stato negoziato sulla base di un mandato ricevuto dal Consiglio nell'ottobre 2007. Attualmente i servizi aerei tra l'UE e il Canada sono operati sulla base di accordi bilaterali tra i singoli Stati membri e il Canada, contenenti disposizioni che, nel novembre 2002, la Corte di giustizia delle Comunità europee ha giudicato incompatibili con il diritto comunitario; per tale motivo è necessario istituire a livello comunitario un nuovo quadro normativo per i servizi aerei tra l'Unione europea e il Canada. L'accordo in parola è di ampia portata e comprende una graduale introduzione di diritti di traffico e opportunità di investimento. Esso rispetta la normativa comunitaria e apporterà vantaggi economici immediati ai passeggeri aerei e agli speditrici che utilizzano le rotte aeree transatlantiche.

- **Contesto generale**

Il mandato di negoziato fissava l'obiettivo di istituire uno spazio aereo senza frontiere tra l'Unione europea e il Canada, in vista della realizzazione di un mercato unico del trasporto aereo tra l'Unione europea e il Canada, all'interno del quale gli investimenti possano essere operati liberamente e le compagnie aeree europee e del Canada siano in grado di fornire servizi aerei senza alcuna restrizione, anche nel mercato domestico di ciascuna regione. La realizzazione completa del mandato richiederà modifiche significative della legislazione del Canada, in particolare la rimozione delle attuali restrizioni giuridiche in materia di proprietà e controllo delle compagnie aeree del Canada e in materia di cabotaggio. Per tale ragione, il mandato riconosce esplicitamente la possibilità di attuare un accordo in più fasi.

Nel corso dei negoziati la UE ha accettato il fatto che una piena apertura agli investimenti non possa essere realizzata fin dall'inizio ma solo gradualmente, in differenti fasi di un periodo transitorio.

Sulla base delle direttive di negoziato specificate nel mandato, e in linea con le conclusioni del vertice UE-Canada dell'ottobre 2008, il progetto di accordo con il Canada è stato finalizzato dalla Commissione nel novembre 2008.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Le disposizioni dell'accordo sostituiscono gli accordi bilaterali esistenti tra gli Stati membri e il Canada in materia di servizi aerei.

- **Coerenza con gli altri obiettivi e le altre politiche dell'Unione**

La conclusione di un accordo sui servizi aerei con il Canada rappresenta da tempo una priorità per l'UE e costituisce un elemento fondamentale nell'elaborazione della sua politica estera in materia di aviazione, come si evince dalla comunicazione della Commissione (COM(2005)79 definitivo) intitolata "Sviluppare l'agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione". L'accordo risponderà inoltre a un

obiettivo fondamentale della politica estera comunitaria in materia di aviazione: rendere conformi al diritto comunitario gli accordi bilaterali esistenti in materia di servizi aerei.

2. Consultazione delle parti interessate e valutazione dell'impatto

• Consultazione delle parti interessate

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale delle persone che hanno risposto

Nel corso dei negoziati la Commissione ha ampiamente consultato le parti interessate, in particolare mediante riunioni periodiche del forum consultivo che riunisce i rappresentanti delle compagnie aeree, degli aeroporti e delle organizzazioni sindacali.

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

Il forum consultivo ha tenuto più di 10 riunioni durante le quali sono stati discussi in dettaglio tutti gli elementi dei negoziati. Nella preparazione della posizione negoziale della Comunità sono state tenute in debita considerazione tutte le osservazioni delle parti interessate.

• Ricorso al parere di esperti

Non vi è stata necessità di ricorrere al contributo di esperti esterni.

• Valutazione dell'impatto

L'accordo garantisce l'introduzione graduale di uno spazio aereo senza frontiere tra l'Unione europea e il Canada. Secondo una relazione elaborata nel 2006 da consulenti della Commissione, questo spazio aereo senza frontiere potrebbe far aumentare il numero annuale di passeggeri di 17 milioni di unità, garantire vantaggi economici ai consumatori per almeno 5 miliardi di euro all'anno e sostenere l'occupazione su entrambe le sponde dell'Atlantico.

L'accordo istituisce un comitato misto che sarà responsabile del riesame dell'attuazione dell'accordo e dei suoi effetti.

3. Elementi giuridici della proposta

• Sintesi dell'azione proposta

Il presente accordo ha un campo d'azione molto ampio e sostituirà gli accordi bilaterali esistenti conclusi dagli Stati membri dell'UE con il Canada. Esso sopprime tutte le disposizioni che attualmente limitano i diritti delle compagnie aeree della Comunità e del Canada di operare tra punti nella Comunità europea e punti nel Canada. In tal senso, l'accordo rimuove gli ostacoli che impediscono alle compagnie aeree della Comunità di beneficiare del diritto di stabilimento all'interno della Comunità, compreso il diritto di accesso non discriminatorio al mercato, in relazione alla fornitura di servizi aerei da e verso il Canada.

- **Base giuridica**

L'articolo 80, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, prima frase, e paragrafo 3, primo comma.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica in quanto la proposta non ricade nella competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in modo soddisfacente dagli Stati membri per le ragioni di seguito indicate.

L'accordo stabilisce, a livello comunitario, nuove intese che disciplinano la fornitura di servizi aerei transatlantici in sostituzione degli accordi esistenti conclusi dai singoli Stati membri. L'accordo crea contemporaneamente, per tutte le compagnie aeree comunitarie, condizioni uniformi per l'accesso al mercato e fissa nuove regole per la cooperazione tra la Comunità europea e il Canada in materia di regolamentazione, nei settori di fondamentale importanza per il funzionamento sicuro ed efficiente dei servizi aerei transatlantici. In particolare, la cooperazione sarà rafforzata nel campo della sicurezza aerea e della protezione della navigazione aerea. Esso stabilisce inoltre nuove disposizioni in materia di cooperazione al fine di assicurare condizioni eque di concorrenza. Tali disposizioni possono essere adottate esclusivamente a livello comunitario in quanto implicano numerosi settori di competenza esclusiva della Comunità.

Un intervento della Comunità è idoneo a conseguire gli obiettivi della proposta per le ragioni di seguito indicate.

L'accordo prevede l'estensione simultanea delle sue disposizioni ai 27 Stati membri, con l'applicazione di norme identiche, senza alcuna discriminazione, a vantaggio di tutte le compagnie aeree comunitarie indipendentemente dalla loro nazionalità, che potranno ora svolgere liberamente la loro attività da qualsiasi punto dell'Unione europea verso qualsiasi punto del Canada.

La soppressione di tutte le restrizioni all'accesso al mercato tra l'Unione europea e il Canada non solo attirerà nuovi operatori sul mercato e creerà l'opportunità di servire aeroporti poco utilizzati fino ad ora, ma faciliterà anche il consolidamento tra le compagnie aeree della Comunità.

L'accordo garantisce a tutte le compagnie aeree comunitarie l'accesso a opportunità commerciali, quale la possibilità di fissare liberamente i prezzi, cosa che nessuno Stato membro era riuscito a ottenere attraverso i negoziati individuali. Uno dei principali obiettivi del mandato negoziale consiste nel creare condizioni di concorrenza omogenee tra tutte le compagnie aeree dell'Unione europea e del Canada; ciò richiede una solida cooperazione nel settore della regolamentazione che può essere raggiunta esclusivamente a livello comunitario.

La presente proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le ragioni esposte di seguito.

Sarà istituito un comitato misto con l'incarico di discutere delle questioni legate all'attuazione dell'accordo. Il comitato misto promuoverà gli scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari e prenderà in considerazione i settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo dell'accordo. Il comitato misto sarà composto da rappresentanti della Commissione e degli Stati membri. Le questioni relative all'articolo 8 saranno discusse nelle pertinenti istanze comunitarie, quali il comitato IVA.

Gli Stati membri continueranno inoltre a svolgere i loro tradizionali compiti amministrativi nell'ambito del trasporto aereo internazionale, ma in forza di norme comuni applicate in modo uniforme.

- **Scelta dello strumento**

Strumento proposto: altri.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per le seguenti ragioni:

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

4. Implicazioni di bilancio

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio della Comunità.

Proposta di

Decisione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri dell'Unione europea, riuniti in sede di Consiglio

concernente la firma e l'applicazione provvisoria dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Canada, dall'altro

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA E I RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI, RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

Visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, prima frase,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione ha negoziato, a nome della Comunità e degli Stati membri, un accordo sui trasporti aerei con il Canada (di seguito "l'accordo") conformemente alla decisione del Consiglio che autorizza la Commissione ad avviare i negoziati.
- (2) L'accordo è stato siglato il 30 novembre 2008.
- (3) L'accordo negoziato dalla Commissione dovrebbe essere firmato e applicato in via provvisoria dalla Comunità e dagli Stati membri, in vista di una sua eventuale conclusione in data successiva.
- (4) È necessario fissare le opportune procedure per decidere, se necessario, le modalità per mettere fine all'applicazione in via provvisoria dell'Accordo. È inoltre necessario stabilire le procedure adeguate per la partecipazione della Comunità e degli Stati membri al comitato misto istituito a norma dell'articolo 17 dell'accordo e alle procedure di risoluzione delle controversie di cui all'articolo 21 dell'accordo, nonché per l'attuazione di determinate disposizioni dell'accordo relative alla sicurezza.

DECIDONO:

Articolo 1 (Firma)

1. La firma dell'accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Canada, dall'altro (di seguito "l'accordo") è approvata a nome della Comunità, fatta salva una decisione del Consiglio relativa alla conclusione dell'accordo. Il testo dell'accordo è allegato alla presente decisione.

2. Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a firmare l'accordo a nome della Comunità, con riserva di conclusione.

Articolo 2 (Applicazione in via provvisoria)

In attesa della sua entrata in vigore, l'accordo è applicato in via provvisoria dalla Comunità e dagli Stati membri, conformemente all'applicazione del diritto nazionale, a decorrere dal primo giorno del mese successivo alla data nella quale le parti si sono notificate l'avvenuto espletamento delle procedure necessarie a questo fine.

Articolo 3 (Comitato misto)

1. La Comunità e gli Stati membri sono rappresentati nel comitato misto istituito a norma dell'articolo 17 dell'accordo da rappresentanti della Commissione e degli Stati membri.
2. La posizione che la Comunità deve adottare in seno al comitato misto sulle questioni di competenza esclusiva della Comunità che non richiedono l'adozione di una decisione avente effetti giuridici viene stabilita dalla Commissione.
3. Per le altre decisioni del comitato misto riguardanti materie di competenza comunitaria, la posizione che la Comunità e i suoi Stati membri devono adottare è definita dal Consiglio che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione.
4. Per le altre decisioni del comitato misto riguardanti materie di competenza degli Stati membri, la posizione che la Comunità e i suoi Stati membri devono adottare è definita dal Consiglio che delibera all'unanimità su proposta della Commissione o degli Stati membri.
5. La posizione della Comunità e degli Stati membri in seno al comitato misto è presentata dalla Commissione, tranne per i settori di esclusiva competenza degli Stati membri, nel qual caso è presentata dalla presidenza del Consiglio o, se il Consiglio decide in tal senso, dalla Commissione.

Articolo 4 (Composizione delle controversie)

1. La Commissione rappresenta la Comunità e gli Stati membri nei procedimenti di composizione delle controversie di cui all'articolo 21 dell'Accordo.
2. La decisione di sospendere l'applicazione dei vantaggi a norma dell'articolo 21, paragrafo 7, dell'accordo, è presa dal Consiglio su proposta della Commissione. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

3. Ogni altra misura appropriata da adottare a norma dell'articolo 21 dell'accordo su materie di competenza comunitaria è decisa dalla Commissione, assistita da un comitato speciale di rappresentanti degli Stati membri nominati dal Consiglio.

Articolo 5 (Comunicazioni alla Commissione)

1. Gli Stati membri informano preventivamente la Commissione di ogni eventuale decisione di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di una compagnia aerea del Canada che intendono adottare a norma dell'articolo 3 dell'accordo.
2. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione in merito ad eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 6 (Sicurezza aerea) dell'accordo.
3. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione in merito a eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 7 (Protezione della navigazione aerea) dell'accordo.

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Consiglio
Il presidente
[...]

Proposta di

Decisione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri dell'Unione europea, riuniti in sede di Consiglio

concernente la conclusione dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Canada, dall'altro

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA E I RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI, RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, prima frase e paragrafo 3, primo comma,

visto il parere del Parlamento europeo,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione ha negoziato, a nome della Comunità e degli Stati membri, un accordo sui servizi aerei con il Canada (di seguito "l'accordo").
- (2) L'Accordo è stato firmato il ...
- (3) L'Accordo deve essere approvato dalla Comunità e dagli Stati membri.
- (4) È necessario fissare le opportune procedure per decidere, se necessario, le modalità per mettere fine all'Accordo. È inoltre necessario stabilire le procedure adeguate per la partecipazione della Comunità e degli Stati membri al comitato misto istituito a norma dell'articolo 17 dell'accordo e ai procedimenti di composizione delle controversie di cui all'articolo 21 dell'accordo, nonché per l'attuazione di determinate disposizioni dell'accordo relative alla sicurezza.

DECIDONO:

Articolo 1 (Approvazione)

1. L'accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Canada, dall'altro è approvato a nome della Comunità europea. Il testo dell'accordo è allegato alla presente decisione.
2. Una volta completate le proprie procedure interne per l'entrata in vigore dell'accordo, ogni Stato membro trasmette al Segretariato del Consiglio la nota diplomatica di cui all'articolo 23, paragrafo 1, dell'accordo.

3. Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona abilitata a consegnare al Canada le note diplomatiche previste dall'articolo 23, paragrafo 1, dell'accordo per conto della Comunità e degli Stati membri.

Articolo 2 (Cessazione)

La decisione di porre fine all'accordo e di notificare tale decisione al Canada conformemente all'articolo 24 dell'accordo, nonché la decisione di ritirare tale notifica, sono prese, a nome della Comunità e degli Stati membri, dal Consiglio che si pronuncia all'unanimità su proposta della Commissione.

Articolo 3 (Comitato misto)

1. La Comunità e gli Stati membri sono rappresentati nel comitato misto istituito a norma dell'articolo 17 dell'accordo da rappresentanti della Commissione e degli Stati membri.
2. La posizione che la Comunità deve adottare in seno al comitato misto sulle questioni di competenza esclusiva della Comunità che non richiedono l'adozione di una decisione avente effetti giuridici viene stabilita dalla Commissione.
3. Per le altre decisioni del comitato misto riguardanti materie di competenza comunitaria, la posizione che la Comunità e i suoi Stati membri devono adottare è definita dal Consiglio che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione.
4. Per le altre decisioni del comitato misto riguardanti materie di competenza degli Stati membri, la posizione che la Comunità e i suoi Stati membri devono adottare è definita dal Consiglio che delibera all'unanimità su proposta della Commissione o degli Stati membri.
5. La posizione della Comunità e degli Stati membri in seno al comitato misto è presentata dalla Commissione, tranne per i settori di esclusiva competenza degli Stati membri, nel qual caso è presentata dalla presidenza del Consiglio o, se il Consiglio decide in tal senso, dalla Commissione.

Articolo 4 (Composizione delle controversie)

1. La Commissione rappresenta la Comunità e gli Stati membri nei procedimenti di composizione delle controversie di cui all'articolo 21 dell'accordo.
2. La decisione di sospendere l'applicazione dei vantaggi a norma dell'articolo 21, paragrafo 7, dell'accordo, è presa dal Consiglio su proposta della Commissione. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

3. Ogni altra misura appropriata da adottare a norma dell'articolo 21 dell'accordo su materie di competenza comunitaria è decisa dalla Commissione, assistita da un comitato speciale di rappresentanti degli Stati membri nominati dal Consiglio.

Articolo 5 (Comunicazioni alla Commissione)

1. Gli Stati membri informano preventivamente la Commissione di ogni eventuale decisione di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di una compagnia aerea del Canada che intendono adottare a norma dell'articolo 3 dell'accordo.
2. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione in merito ad eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 6 (Sicurezza aerea) dell'accordo.
3. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione in merito a eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 7 (Protezione della navigazione aerea) dell'accordo.

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Consiglio

Il presidente

[...]

APPENDICE 1

**ACCORDO SUL TRASPORTO AEREO
TRA
IL GOVERNO DEL CANADA
E
LA COMUNITÀ EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI**

INDICE

ARTICOLO TITOLO

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

- 26 Convenzioni multilaterali
- 27 Relazioni con altri accordi

ACCORDO SUL TRASPORTO AEREO

TRA

il governo del Canada

da una parte,

E

la Repubblica d'Austria,

il Regno del Belgio,

la Repubblica di Bulgaria,

la Repubblica di Cipro,

la Repubblica ceca,

il Regno di Danimarca,

la Repubblica di Estonia,

la Repubblica di Finlandia,

la Repubblica Francese,

la Repubblica federale di Germania,

la Repubblica ellenica,

la Repubblica di Ungheria,

l'Irlanda,

la Repubblica Italiana,

la Repubblica di Lettonia,

la Repubblica di Lituania,

il Granducato di Lussemburgo,

la Repubblica di Malta,

il Regno dei Paesi Bassi,

la Repubblica di Polonia,

la Repubblica del Portogallo,

la Romania,

la Repubblica slovacca,

la Repubblica di Slovenia,

il Regno di Spagna,

il Regno di Svezia,

il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord,

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

e la Comunità europea,

dall'altra,

Il governo del Canada e i governi degli Stati membri in quanto parti della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, unitamente alla Comunità europea:

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

Desiderando promuovere i rispettivi interessi nel settore del trasporto aereo.

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

Desiderando migliorare i servizi aerei.

Desiderando assicurare il più elevato livello di sicurezza nei trasporti aerei.

Determinati a cogliere i benefici potenziali della cooperazione normativa e, nella misura del possibile, a armonizzare normative e metodologie.

Riconoscendo i notevoli benefici potenziali che possono derivare da servizi aerei competitivi e da industrie dei servizi aerei redditizie.

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

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

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

Affermando l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica dell'aviazione internazionale.

Preso atto dell'importanza della tutela dei consumatori e incoraggiando il raggiungimento di un livello adeguato di protezione dei consumatori nell'ambito dei servizi aerei.

Preso atto dell'importanza della capitalizzazione dell'industria aeronautica ai fini di un ulteriore sviluppo dei servizi aerei.

Desiderando concludere un accordo sui trasporti aerei in aggiunta alla citata convenzione.

Hanno convenuto quanto segue:

ARTICOLO 1

Titoli e definizioni

1. I titoli utilizzati nel presente accordo fungono esclusivamente da riferimento.
2. Ai fini del presente accordo, salvo disposizione contraria, si intende per:
 - a) “autorità aeronautiche”: qualsiasi autorità o persona incaricata dalla parti di svolgere le funzioni di cui al presente accordo;
 - b) “servizi aerei”: servizi aerei di linea sulle rotte specificate nel presente accordo per il trasporto di passeggeri e merci, inclusa la posta, separatamente o in combinazione;
 - c) “accordo”: il presente accordo, tutti i suoi allegati, e qualsiasi modifica dell’accordo o degli allegati;
 - d) “compagnia aerea”: una compagnia aerea designata e autorizzata in conformità dell’articolo 3 del presente accordo;
 - e) “parti”: il Canada o gli Stati membri e la Comunità europea congiuntamente o individualmente;
 - f) “convenzione”: la Convenzione sull’aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, comprendente tutti gli allegati adottati ai sensi dell’articolo 90 della convenzione e tutte le modifiche degli allegati o della convenzione ai sensi degli articoli 90 e 94 della stessa, purché tali allegati e modifiche siano stati adottati da entrambe le parti; e
 - g) “territorio”: nel caso del Canada, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale, quali definiti dalla legislazione nazionale, compreso lo spazio aereo al di sopra di tali aree; nel caso degli Stati membri della Comunità europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale, cui si applica il trattato che istituisce la Comunità europea, alle condizioni previste dal trattato stesso e da qualsiasi atto inteso a sostituirlo, compreso lo spazio aereo al di sopra di tali aree; l’applicazione del presente accordo all’aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto; resta inoltre sospesa l’applicazione delle misure UE in materia di trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, conformemente alla dichiarazione ministeriale sull’aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba nel settembre 2006.

ARTICOLO 2

Concessione di diritti

1. Ciascuna parte contraente concede all'altra parte i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo da parte delle compagnie aeree dell'altra parte:
 - a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;
 - b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per scopi non di traffico;
 - c) nella misura in cui sia consentito dal presente accordo, il diritto di fare scalo sul suo territorio limitatamente alle rotte previste dal presente accordo allo scopo di scaricare e caricare passeggeri e merci, inclusa la posta, separatamente o in combinazione; e
 - d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.
2. Ciascuna parte garantisce inoltre all'altra parte i diritti specificati al paragrafo 1, lettere a) e b) del presente articolo per le compagnie aeree diverse da quelle di cui all'articolo 3 (Designazione, autorizzazione e revoca) del presente accordo.

ARTICOLO 3

Designazione, autorizzazione e revoca

1. Le parti riconoscono come designazione ai sensi del presente accordo le licenze o altre forme di autorizzazione rilasciate dall'altra parte per l'effettuazione di servizi aerei nell'ambito del presente accordo. Su richiesta delle autorità aeronautiche di una parte, le autorità aeronautiche dell'altra parte che hanno rilasciato la licenza o altra forma di autorizzazione verificano lo stato di tali licenze o autorizzazioni.
2. Una volta ricevute le domande di una compagnia aerea designata di una parte, presentate nella forma e con le modalità previste, l'altra parte, conformemente alla sue disposizioni legislative e regolamentari, rilascia a tale compagnia aerea con tempi procedurali minimi le autorizzazioni e i permessi richiesti per effettuare i servizi aerei, a condizione che:
 - a) la compagnia aerea sia ammissibile alla luce delle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dalle autorità aeronautiche della parte che rilascia i permessi e le autorizzazioni;
 - b) la compagnia aerea sia conforme alle disposizioni legislative e regolamentari della parte che rilascia i permessi e le autorizzazioni;
 - c) fatta salve le disposizioni dell'allegato 2, nel caso di una compagnia aerea del Canada, il controllo effettivo di tale compagnia appartenga a cittadini di una delle parti, la compagnia abbia ottenuto la licenza come compagnia aerea canadese e abbia la sede di attività principale in Canada; nel caso di una compagnia aerea di uno Stato membro, il controllo effettivo di tale compagnia

appartenga a cittadini di una delle parti, dell'Islanda, del Liechtenstein, della Norvegia o della Svizzera, la compagnia abbia ottenuto la licenza come compagnia aerea comunitaria e abbia la sede di attività principale in uno Stato membro; e

- d) la compagnia aerea operi altrimenti in modo conforme alle condizioni stabilite dal presente accordo.
3. Una parte può ritirare le autorizzazioni o permessi di cui al paragrafo 2 del presente articolo e revocare, sospendere, imporre condizioni o limitare le autorizzazioni o permessi di esercizio o altrimenti sospendere o limitare l'esercizio di una compagnia aerea dell'altra parte, qualora tale compagnia aerea non rispetti le disposizioni del paragrafo 2 o qualora sia stato stabilito da una delle parti che le condizioni nel territorio dell'altra parte non garantiscono un ambiente equo e concorrenziale e si traducono in svantaggi o danni per la sua o per le sue compagnie aeree, come stabilito dall'articolo 14, paragrafo 5 (Condizioni di concorrenza).
 4. I diritti di cui al paragrafo 3 del presente articolo possono essere esercitati soltanto previa consultazione in seno al comitato misto, a meno che non sia essenziale intervenire immediatamente per impedire violazioni delle disposizioni legislative e regolamentari di cui al paragrafo 2, oppure sia necessario intervenire per garantire i livelli di protezione e sicurezza in conformità delle disposizioni dell'articolo 6 (Sicurezza aerea) e dell'articolo 7 (Protezione della navigazione aerea).

ARTICOLO 4

Investimenti

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

ARTICOLO 5

Applicazione della legislazione

Ciascuna parte è tenuta a esigere il rispetto:

- a) delle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano sul suo territorio l'ingresso, la permanenza o l'uscita di aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o l'esercizio e la navigazione di tali aeromobili da parte delle compagnie aeree in ingresso e uscita da detto territorio e durante la permanenza sullo stesso; e
- b) delle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano sul suo territorio l'ingresso, la permanenza o l'uscita di passeggeri, equipaggi o merci, inclusa la posta (quali i regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, il transito, la sicurezza aerea, l'immigrazione, i passaporti, le questioni doganali e le misure sanitarie (quarantena) da parte delle compagnie aeree e da parte o per conto di tali passeggeri, equipaggi o merci, inclusa la posta, in transito,

ingresso e uscita da detto territorio e durante la permanenza sullo stesso. Nell'applicazione di tali disposizioni legislative e regolamentari, ciascuna parte, in circostanze analoghe, garantisce alle compagnie aeree un trattamento non meno favorevole rispetto a quello garantito alle proprie compagnie aeree o a qualsiasi altra compagnia aerea che offra analoghi servizi di trasporto aereo internazionale.

ARTICOLO 6

Sicurezza aerea

1. Le parti riaffermano l'importanza di una stretta cooperazione nel settore della sicurezza aerea. In tale ambito le parti si impegnano a intensificare la cooperazione anche in relazione alle operazioni di volo, in particolare per consentire lo scambio di informazioni che possono risultare importanti per la sicurezza della navigazione aerea internazionale, alla partecipazione alle rispettive attività di controllo o all'esecuzione di attività di controllo congiunte nel settore della navigazione aerea e allo sviluppo di iniziative e progetti congiunti, anche con paesi terzi. La cooperazione in parola sarà sviluppata nel quadro [dell'*Accordo di cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra la Comunità europea e il Canada*, [entrato in vigore il XXX] in relazione alle materie disciplinate da tale accordo.
2. I certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati dalle autorità aeronautiche di una parte, conformemente all'Accordo di cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra la Comunità europea e il Canada, qualora contengano siffatte disposizioni, e queste siano ancora in vigore, sono riconosciuti validi dalle autorità aeronautiche dell'altra parte ai fini dell'esercizio di servizi aerei, a condizione che tali certificati o licenze siano stati rilasciati o convalidati quantomeno in virtù e in conformità delle norme stabilite dalla convenzione.
3. Se i privilegi o le condizioni delle licenze o certificati di cui al paragrafo 2, rilasciati dalle autorità aeronautiche di una parte a qualsiasi persona o compagnia aerea o in relazione a un aeromobile utilizzato nell'esercizio di servizi aerei, consentono di applicare norme meno rigorose di quelle minime stabilite dalla convenzione, e se tale differenza è stata notificata all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, o qualora dette autorità applichino una norma o norme più rigorose o diverse dalle norme stabilite ai sensi della convenzione, l'altra parte può chiedere consultazioni tra le parti in conformità dell'articolo 17 (Comitato misto) del presente accordo allo scopo di chiarire le pratiche in oggetto. Fino al momento in cui le consultazioni consentiranno di pervenire a una soluzione consensuale e, in uno spirito di reciproca accettazione dei rispettivi certificati e licenze, le autorità aeronautiche continuano a riconoscere i certificati e le licenze convalidate dalle autorità aeronautiche dell'altra parte o conformi all'Accordo di cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra la Comunità europea e il Canada, qualora vi figurino disposizioni relative alla reciproca accettazione di certificati e licenze.
4. Conformemente alla legislazione applicabile e nell'ambito dell'*Accordo di cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra la Comunità europea e*

il Canada, firmato a X, il XXX, le parti si impegnano all'accettazione reciproca di certificati e licenze.

5. Le autorità aeronautiche di una parte possono chiedere in qualsiasi momento che si svolgano consultazioni con le autorità aeronautiche dell'altra parte in merito alle norme e ai requisiti di sicurezza osservati da queste ultime autorità. Se, a seguito di tali consultazioni, le autorità aeronautiche richiedenti ritengono che le altre autorità non osservano e non fanno osservare efficacemente norme e requisiti di sicurezza in tali ambiti che, salvo decisioni di senso contrario, devono essere almeno equivalenti alle norme minime stabilite dalla convenzione, esse notificano alle altre autorità aeronautiche le loro conclusioni e le misure che ritengono necessarie per conformarsi a tali norme minime. Qualora tali autorità aeronautiche non adottino le necessarie misure correttive entro un termine di quindici (15) giorni, o entro un altro termine concordato, l'autorità aeronautica richiedente è legittimata a revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o a sospendere o limitare altrimenti le operazioni di una compagnia aerea, soggetta ai controlli di sicurezza da parte dell'altra autorità aeronautica.
6. Ciascuna parte accetta che qualsiasi aeromobile operato da o per conto di una compagnia aerea di una parte possa, quando si trova sul territorio dell'altra parte, essere oggetto di ispezione (ispezione a terra) effettuata dalle autorità aeronautiche dell'altra parte, al fine di verificare la validità dei pertinenti documenti dell'aeromobile e dei membri dell'equipaggio e lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature, purché tale ispezione non provochi un ritardo irragionevole all'esercizio dell'aeromobile.
7. Se, dopo aver effettuato l'ispezione a terra, le autorità aeronautiche di una parte rilevano che un aeromobile o l'esercizio di un aeromobile non sono conformi alle norme minime in vigore in quel momento dalla convenzione o riscontrano che non sono osservate o fatte osservare in modo efficace le norme di sicurezza in vigore in quel momento in virtù della convenzione, le autorità aeronautiche di tale parte notificano alle autorità aeronautiche responsabili dei controlli di sicurezza della compagnia aerea che opera l'aeromobile le loro conclusioni e le misure che ritengono necessarie per conformarsi a tali norme minime. La mancata adozione delle necessarie misure correttive entro un termine di quindici (15) giorni costituisce motivo legittimo per revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o per sospendere o limitare altrimenti le operazioni della compagnia aerea che opera l'aeromobile. Le stesse misure possono essere adottate qualora venga rifiutato l'accesso per effettuare l'ispezione a terra.
8. Le autorità aeronautiche di ciascuna parte hanno la facoltà di adottare misure immediate, compreso il diritto di revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o di sospendere o limitare altrimenti le operazioni di una compagnia aerea dell'altra parte, qualora ritengano che tali misure siano necessarie per prevenire un pericolo imminente per la sicurezza aerea. Se praticabile, la parte che adotta tali misure cerca di consultare preventivamente l'altra parte.
9. Le misure adottate dalle autorità aeronautiche in virtù dei paragrafi 5, 7 o 8 del presente articolo sono sospese nel momento in cui vengono meno i motivi che le hanno determinate.

ARTICOLO 7

Protezione della navigazione aerea

1. Conformemente ai diritti e obblighi previsti dal diritto internazionale, le parti riaffermano che il loro reciproco obbligo di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita forma parte integrante del presente accordo.
2. Fatti salvi diritti e obblighi delle parti in virtù del diritto internazionale, le parti operano, in particolare, in conformità con la convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, la convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata all'Aia il 16 dicembre 1970, la convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, il protocollo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988 e la convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici e in foglie ai fini del rilevamento, firmata a Montreal il 1° marzo 1991 e con ogni altro accordo multilaterale in materia di sicurezza dell'aviazione civile vincolante per le parti.
3. A richiesta, le parti si forniscono reciprocamente tutta l'assistenza necessaria per contrastare le minacce alla sicurezza dell'aviazione civile, compresa la prevenzione del sequestro illegale di aeromobili civili o di altri atti di interferenza illecita contro la sicurezza di tali aeromobili, e dei loro passeggeri e equipaggi, degli aeroporti e delle installazioni di navigazione aerea.
4. Le parti agiscono in conformità con le norme di sicurezza dell'aviazione definite dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO), e allegate alla convenzione sull'aviazione civile internazionale, nella misura in cui tali norme di sicurezza siano applicabili alle parti; esse esigono che gli operatori di aeromobili del loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno nel loro territorio la sede di attività principale o la residenza permanente e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano nel rispetto delle predette disposizioni sulla protezione della navigazione aerea. Conformemente con quanto precede, e a richiesta, ciascuna parte comunica all'altra parte le eventuali differenze tra le proprie disposizioni regolamentari e le prassi e le norme per la sicurezza dell'aviazione di cui agli allegati citati nel presente paragrafo, se tali differenze superano o integrano tali norme e hanno rilevanza per gli operatori dell'altra parte. Ciascuna parte può chiedere in qualsiasi momento consultazioni – da tenersi in tempi ragionevolmente rapidi – con l'altra parte per discutere di tali differenze.
5. Nella piena considerazione e nel rispetto reciproco della sovranità degli Stati ciascuna parte acconsente a che i suddetti operatori di aeromobili possano essere obbligati al rispetto delle norme di sicurezza di cui al precedente paragrafo 4 imposte dall'altra parte per l'ingresso e la permanenza sul territorio dell'altra parte e per l'uscita dallo stesso. Le parti provvedono affinché, sui loro rispettivi territori, siano applicate misure efficaci per proteggere gli aeromobili e per effettuare controlli sui passeggeri, gli equipaggi, i bagagli, gli effetti personali, come pure il carico e le provviste di bordo, prima e durante l'imbarco o il carico.

6. Le parti si impegnano a cooperare ai fini del mutuo riconoscimento delle reciproche norme di sicurezza e a una stretta collaborazione in materia di misure di controllo della qualità su una base di reciprocità. Sulla base di decisioni adottate individualmente dalle parti, e laddove opportuno, le parti si impegnano a creare i presupposti per attuare un sistema di sicurezza unico per i voli tra i territori delle parti al fine di dispensare da un ulteriore controllo (*re-screening*) i passeggeri, i bagagli e/o le merci in transito. A tal fine le parti adottano disposizioni amministrative che consentano di tenere consultazioni, in sede di comitato misto, sulle misure esistenti o in progetto in materia di protezione della navigazione aerea e di istituire una cooperazione e una condivisione di informazioni sulle misure attuate dalle parti in materia di controllo della qualità. Le parti si consultano sui progetti di misure di protezione che abbiano rilevanza per gli operatori stabiliti nel territorio dell'altra parte che ha adottato tali disposizioni amministrative.
7. Nella misura del possibile ciascuna parte soddisfa le richieste dell'altra parte di adottare, con ragionevolezza, misure speciali di sicurezza per affrontare una minaccia particolare che interessa un volo specifico o una serie specifica di voli.
8. Le parti si impegnano a cooperare nelle ispezioni da esse effettuate in uno dei loro territori mediante la creazione di appositi meccanismi, comprese disposizioni amministrative, per il reciproco scambio di informazioni sui risultati di dette ispezioni. Le parti si impegnano a dare seguito alle richieste di:
 - a) partecipare, in qualità di osservatori, alle ispezioni di sicurezza effettuate dall'altra parte; oppure,
 - b) se del caso, effettuare sul territorio dell'altra parte una valutazione delle misure di protezione adottate dagli operatori di aeromobili in relazione a voli in provenienza da o in partenza per il territorio dell'altra parte.
9. Quando si verifica un sequestro illegale di un aeromobile o una minaccia di sequestro o altri atti di interferenza illecita contro la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni di aeronavigazione, le parti contraenti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di provvedimenti appropriati finalizzati a porre rapidamente e sicuramente termine a tale incidente o minaccia di incidente.
10. Se una parte ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte contraente abbia disatteso le disposizioni del presente articolo, le sue autorità competenti possono chiedere di intavolare consultazioni, da avviarsi entro quindici (15) giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso. In caso di non raggiungimento di un accordo soddisfacente entro quindici (15) giorni dall'inizio delle consultazioni, la parte che ne ha fatto richiesta può intervenire per ritirare, revocare, sospendere le autorizzazioni delle compagnie aeree dell'altra parte o imporre condizioni adeguate per il loro rilascio. In caso di emergenza, o per evitare un'ulteriore inadempienza alle disposizioni del presente articolo, la parte secondo la quale l'altra parte ha disatteso le disposizioni del presente articolo può intervenire, in via provvisoria, in qualsiasi momento.

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

ARTICOLO 8

Dazi doganali, tasse e oneri

1. Per quanto possibile, e nella misura consentita dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali, oltre che su una base di reciprocità, una parte esenta le compagnie aeree dell'altra parte da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e sul capitale, dazi doganali, accise, diritti e oneri analoghi che sono imposti dalle parti e non sono basati sul costo dei servizi forniti, in relazione ai loro aeromobili impegnati nel trasporto aereo internazionale, alle dotazioni normali, al carburante, ai lubrificanti, al materiale tecnico di consumo, al materiale di terra, ai pezzi di ricambio (compresi i motori), alle provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco e ad altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché ad altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale.
2. Per quanto possibile, e nella misura consentita dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali, oltre che su una base di reciprocità, le parti esentano dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1 del presente articolo, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati:
 - a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una parte e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte 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) attrezzature di terra e pezzi di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, come pure apparecchiature informatiche e componenti utilizzati per la gestione di passeggeri e merci o per i controlli di sicurezza;
 - c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo introdotto o fornito nel territorio di una parte per essere utilizzato nell'aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte 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) materiale stampato, compresi i biglietti aerei (tagliandi e copertine), lettere di trasporto aereo e altro materiale pubblicitario correlato distribuito gratuitamente dalla compagnia aerea.

3. Le normali dotazioni di bordo, come pure i materiali e le forniture normalmente presenti a bordo dell'aeromobile utilizzato da una compagnia aerea di una parte, possono essere scaricati sul territorio dell'altra parte solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale parte. In questo caso può essere chiesto che essi siano soggetti alla supervisione di tali autorità fino al momento in cui sono riesportati o altrimenti ceduti in conformità con la normativa doganale.
4. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano anche quando le compagnie aeree di una parte abbiano negoziato con un'altra compagnia aerea, alla quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento degli articoli specificati ai paragrafi 1 e 2 nel territorio dell'altra parte.
5. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra uno Stato membro e il Canada per evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

ARTICOLO 9

Statistiche

1. Ciascuna parte fornisce all'altra parte le statistiche richieste dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta, altre informazioni statistiche disponibili che possano ragionevolmente essere richieste per esaminare l'andamento dei servizi aerei.
2. Le parti cooperano nell'ambito del comitato misto di cui all'articolo 17 per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare l'andamento dei servizi aerei.

ARTICOLO 10

Interessi dei consumatori

1. Le parti riconoscono l'importanza di tutelare gli interessi dei consumatori, e possono chiedere alle compagnie aeree, su base non discriminatoria, di adottare misure ragionevoli e proporzionate in tal senso, tra cui:
 - a) disposizioni per proteggere i fondi anticipati alle compagnie aeree;
 - b) iniziative per compensare il mancato imbarco;
 - c) rimborsi ai passeggeri;
 - d) divulgazione dell'identità della compagnia aerea che effettivamente opera l'aeromobile;
 - e) la capacità finanziaria delle proprie compagnie aeree;
 - f) l'assicurazione responsabilità civile per i danni fisici subiti dai passeggeri; e

- g) misure in materia di accessibilità.
2. Le parti si impegnano a consultarsi reciprocamente in sede di comitato misto, di cui all'articolo 17, sulle questioni attinenti agli interessi dei consumatori, comprese le misure che esse prevedono di adottare, al fine di mettere in atto, nella misura del possibile, approcci compatibili.

ARTICOLO 11

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

1. Ciascuna parte garantisce che gli aeroporti, i corridoi aerei, i servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, la sicurezza dell'aviazione, l'assistenza a terra e altri servizi e infrastrutture connessi disponibili sul proprio territorio possano essere utilizzati anche dalle compagnie aeree dell'altra parte su base non discriminatoria, una volta definite le modalità d'uso.
2. Nella misura del possibile le parti adottano tutte le misure ragionevoli per garantire un accesso efficace a tutte le infrastrutture e servizi, fatti salvi i vincoli di tipo giuridico, operativo e fisico, e sulla base di eque e pari opportunità e trasparenza per quanto riguarda le procedure per ottenere l'accesso.
3. Ciascuna parte garantisce che le sue procedure, orientamenti e regolamentazioni per la gestione degli slot applicabili agli aeroporti che si trovano sul suo territorio siano applicati in modo trasparente, efficace e non discriminatorio.
4. Se una parte ritiene che l'altra parte non rispetta le disposizioni del presente articolo, può comunicarle le proprie osservazioni e richiedere consultazioni, come previsto dall'articolo 17, paragrafo 4 (Comitato misto).

ARTICOLO 12

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

1. Ciascuna parte garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle proprie autorità o enti competenti per la riscossione alle compagnie aeree dell'altra parte per l'utilizzo di servizi di controllo del traffico aereo e di navigazione aerea siano adeguati, ragionevoli, commisurati ai costi e non ingiustamente discriminatori. In ogni caso, ciascun tipo di onere di uso è applicato alle compagnie aeree dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra compagnia aerea.
2. Ciascuna parte garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle autorità o enti competenti della riscossione alle compagnie aeree dell'altra parte per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la sicurezza della navigazione aerea siano adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori e equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. Gli oneri di cui trattasi possono riflettere, ma non eccedere, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o enti per garantire le adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali e di sicurezza dell'aviazione all'interno

dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di oneri sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, tali oneri sono applicati alle compagnie aeree dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra compagnia aerea nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.

3. Ciascuna parte promuove consultazioni tra le autorità o gli enti competenti per la riscossione degli oneri sul proprio territorio e le compagnie aeree, o gli organismi di rappresentanza di queste ultime, che utilizzano le infrastrutture e i servizi e incoraggia le autorità o gli enti competenti per la riscossione e le compagnie aeree, o gli organismi di rappresentanza di queste ultime, a scambiarsi reciprocamente le informazioni che risultino necessarie ai fini di un riesame adeguato della congruità di tali oneri, conformemente ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2. Ciascuna parte incoraggia le autorità competenti per la riscossione degli oneri a comunicare agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri di uso, onde consentire alle autorità di prendere in considerazione le osservazioni formulate dagli utenti prima che le modifiche entrino in vigore.
4. Nei procedimenti di composizione delle controversie di cui all'articolo 21 (Composizione delle controversie), nessuna parte è reputata in situazione di inadempimento del presente articolo a meno che:
 - a) non abbia proceduto, entro tempi ragionevoli, a un esame dell'onere di uso o della prassi oggetto del reclamo dell'altra parte; oppure,
 - b) in esito a tale riesame, non abbia preso tutte le iniziative in suo potere per correggere un onere o una prassi che risulti in contrasto con le disposizioni del presente articolo.

ARTICOLO 13

Contesto commerciale

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

Capacità

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

Code-sharing

3. a) Fatte salve le disposizioni regolamentari normalmente applicate a tali operazioni dalle autorità aeronautiche di ciascuna parte, qualsiasi compagnia aerea dell'altra parte può avviare accordi di cooperazione finalizzati a:
 - i) offrire servizi aerei sulle rotte specificate in regime di code-sharing (ovvero vendendo titoli di trasporto con il proprio codice) su voli operati da qualsiasi compagnia aerea del Canada o degli Stati membri e/o di qualsiasi paese terzo; e/o da un'impresa di trasporto di superficie (marittimo o terrestre) di qualsiasi paese; e/o,
 - ii) effettuare servizi di trasporto con il codice di qualsiasi altra compagnia aerea, qualora tale compagnia sia stata autorizzata dalle autorità aeronautiche di una parte a vendere servizi di trasporto con il proprio codice su voli operati da qualsiasi compagnia aerea di una parte.
- b) Le autorità aeronautiche di una parte possono chiedere a tutte le compagnie aeree che partecipano ad accordi di code-sharing di detenere le opportune abilitazioni all'esercizio delle rotte soggiacenti.
- c) Le autorità aeronautiche di una parte non ritirano l'autorizzazione ai servizi di code-sharing di cui al paragrafo 3, lettera a), punto i), in base al fatto che la compagnia aerea che opera l'aeromobile non ha il diritto di effettuare trasporto aereo con il codice di altre compagnie aeree.
- d) Le autorità aeronautiche delle parti chiedono a tutte le compagnie aeree che partecipano ad accordi di code-sharing di garantire che i passeggeri siano pienamente informati dell'identità dell'operatore e del modo di trasporto per ciascun segmento del viaggio.

Assistenza a terra

4. Ciascuna parte consente alle compagnie aeree dell'altra parte quando operano sul suo territorio:
 - a) di provvedere, su una base di reciprocità, a effettuare da sole l'assistenza a terra sul suo territorio o, a loro scelta, di avvalersi dei servizi di assistenza a terra forniti in tutto o in parte da qualsiasi società autorizzata a tal fine dalle autorità competenti; e
 - b) di fornire servizi di assistenza a terra per altre compagnie aeree che operano nello stesso aeroporto, se autorizzate e se tale attività è conforme alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili.
5. L'esercizio dei diritti di cui al paragrafo 4, lettere a) e b), è soggetto esclusivamente a vincoli fisici e operativi derivanti soprattutto da considerazioni di sicurezza aeroportuale. Ogni vincolo deve essere applicato in maniera uniforme e secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra compagnia aerea di qualsiasi paese che offra analoghi servizi di trasporto aereo internazionale nel momento in cui i vincoli sono imposti.

Rappresentanti delle compagnie aeree

6. Ciascuna parte consente:
- a) alle compagnie aeree dell'altra parte, su base di reciprocità, di inviare e di mantenere sul suo territorio i propri rappresentanti e il personale dirigente, amministrativo, tecnico, operativo, o altro personale specializzato, necessario per la fornitura dei loro servizi;
 - b) alle compagnie aeree dell'altra parte, e a discrezione di queste ultime, di soddisfare le esigenze di organico mediante personale proprio o avvalendosi dei servizi di qualsiasi altra organizzazione, società o compagnia aerea operante sul suo territorio e autorizzata a fornire tali servizi per conto di altre compagnie aeree; e
 - c) di stabilire uffici nel territorio dell'altra parte ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse.
7. Ciascuna parte esige che i rappresentanti e il personale delle compagnie aeree dell'altra parte siano soggetti alle proprie disposizioni legislative e regolamentari. Conformemente a tali disposizioni:
- a) ciascuna parte rilascia, sollecitamente, i necessari permessi di lavoro e di soggiorno, o documenti analoghi, ai rappresentanti e al personale di cui al paragrafo 6 del presente articolo; e
 - b) ciascuna parte facilita e accelera l'approvazione delle eventuali domande di permesso di lavoro per il personale incaricato di compiti temporanei di durata non superiore a novanta (90) giorni.

Vendita, spese in loco e trasferimento di fondi

8. Ciascuna parte consente alle compagnie aeree dell'altra parte:
- a) di provvedere alla vendita dei servizi di trasporto aereo sul suo territorio direttamente o, a discrezione delle compagnie aeree, mediante propri agenti e di vendere tali servizi nella valuta locale o, a discrezione delle compagnie aeree, in valute liberamente convertibili di altri paesi; a chiunque è consentito inoltre di acquistare tali servizi di trasporto in valute accettate da tali compagnie aeree;
 - b) di pagare le spese effettuate sul suo territorio, compreso l'acquisto di carburante, in valuta locale o, a discrezione delle compagnie aeree, in valute liberamente convertibili; e
 - c) di convertire e trasferire all'estero, su richiesta, i fondi provenienti dal normale svolgimento delle loro attività. La conversione e la rimessa di tali somme sono consentite senza restrizioni o ritardi, al tasso di cambio di mercato delle valute estere applicabile ai pagamenti correnti in vigore al momento della presentazione della domanda di rimessa e non sono soggette a nessun onere, ad eccezione delle normali commissioni prelevate dalle banche per tali transazioni.

Servizi intermodali

9. Ciascuna parte consente alle compagnie aeree che operano:
- a) servizi passeggeri-misti, di utilizzare i trasporti di superficie (terrestri o marittimi) in combinazione con i trasporti aerei. Le compagnie aeree possono scegliere di effettuare tali trasporti in proprio o affidarne l'esecuzione a trasportatori di superficie, mediante accordi con quest'ultimi;
 - b) servizi merci, di utilizzare senza restrizioni, in connessione con i servizi di trasporto aereo, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie (terrestre o marittimo) da o verso qualsiasi punto situato nel territorio delle parti o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di infrastrutture doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili; di avere accesso alle formalità e ai controlli doganali e alle installazioni degli aeroporti per le merci, siano esse trasportate per via aerea o per via di superficie; e di scegliere di effettuare esse stesse il trasporto di superficie delle merci, fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano tale trasporto, ovvero di affidarne l'esecuzione ad altri trasportatori di superficie, mediante accordi con quest'ultimi, compreso il trasporto di superficie effettuato da compagnie aeree di qualsiasi altro paese; e
 - c) servizi intermodali, di offrire a un prezzo unico comprensivo di tutto, il trasporto combinato aria-superficie, sempre che i passeggeri e i trasportatori siano correttamente informati circa le caratteristiche di tale trasporto.

Prezzi

10. Le parti consentono alle compagnie aeree di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera e equa concorrenza.
11. Le parti non esigono che i prezzi siano depositati presso le autorità aeronautiche.
12. Le autorità aeronautiche possono riunirsi per discutere di questioni quali, tra l'altro, il carattere iniquo, irragionevole e discriminatorio dei prezzi.

Sistemi telematici di prenotazione

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

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

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

Wet Leasing (presa a noleggio con equipaggio)

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

Charter / Voli non di linea

16. Le disposizioni degli articoli 4 (Investimenti), 5 (Applicazione della legislazione), 6 (Sicurezza aerea), 7 (Protezione della navigazione aerea), 8 (Dazi doganali, tasse e oneri), 9 (Statistiche), 10 (Interessi dei consumatori), 11 (Disponibilità di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea), 12 (Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea), 13 (Contesto commerciale), 14 (Condizioni di concorrenza), 15 (Gestione del traffico aereo), 17 (Comitato misto), 18 (Ambiente), del presente accordo si applicano anche ai voli charter e ad altri voli non di linea operati da vettori aerei di una parte in partenza o in provenienza dal territorio dell'altra parte.
17. Una volta ricevuta la domanda di un vettore aereo che intende operare voli charter e altri voli non di linea, le parti rilasciano quanto più sollecitamente possibile le autorizzazioni e i permessi richiesti.

ARTICOLO 14

Condizioni di concorrenza

1. Le parti individuano come loro obiettivo comune la creazione di un ambiente equo e concorrenziale per la fornitura dei servizi aerei. Le parti riconoscono che le compagnie aeree generalmente adottano prassi genuinamente concorrenziali quando operano su base interamente commerciale e non sono sovvenzionate dallo Stato. Riconoscono altresì che aspetti quali, tra l'altro, le condizioni di privatizzazione delle compagnie aeree, la soppressione dei sussidi che falsano le condizioni di concorrenza, l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e ai servizi aeroportuali e i sistemi telematici di prenotazione sono fattori fondamentali per creare un ambiente equo e concorrenziale.
2. Se una parte rileva che nel territorio dell'altra parte esistono condizioni che potrebbero nuocere a un ambiente equo e concorrenziale e alle attività delle sue compagnie aeree nell'ambito del presente accordo, può trasmettere le proprie osservazioni all'altra parte. Può inoltre chiedere che si riunisca il comitato misto, come previsto all'articolo 17 dell'accordo. Le parti accettano come argomento legittimo di discussione in seno al comitato misto la valutazione della misura in cui la concessione di sussidi o altri interventi possano compromettere gli obiettivi dell'accordo in materia di ambiente concorrenziale.

3. Le questioni che possono essere sollevate in applicazione del presente articolo comprendono, a titolo di esempio, i conferimenti di capitale, le sovvenzioni incrociate, i contributi, le garanzie, l'assetto azionario, gli sgravi o le esenzioni fiscali, la protezione contro il fallimento o un'assicurazione, da parte di qualsiasi ente o amministrazione statale. Fatto salvo il paragrafo 4 del presente articolo, una parte, previa notifica all'altra parte, può prendere contatto con i soggetti responsabili dell'altra parte, ivi comprese le amministrazioni statali, regionali e locali, per discutere di aspetti attinenti al presente articolo.
4. Le parti riconoscono la cooperazione tra le rispettive autorità garanti della concorrenza, quale sancita dall'“Accordo tra il governo del Canada e le Comunità europee riguardante l'applicazione delle norme sulla concorrenza”, entrato in vigore il 17 giugno 1999.
5. Se, dopo le consultazioni in sede di comitato misto, una parte ritiene che le condizioni di cui al paragrafo 3 persistono e potrebbero tradursi in svantaggi o danni per la sua o le sue compagnie aeree, tale parte può adottare provvedimenti. Una parte può adottare provvedimenti ai sensi del presente paragrafo a partire dal momento in cui il comitato misto abbia definito procedure e criteri in tal senso o trascorso un anno dalla data in cui è possibile esercitare i diritti di cui al presente accordo, se questo evento si verifica per primo. Qualsiasi provvedimento adottato ai sensi del presente paragrafo deve essere adeguato, proporzionato e limitato allo stretto necessario, per quanto riguarda la sua portata e la sua durata. L'intervento deve essere esclusivamente diretto al soggetto che beneficia delle condizioni di cui al paragrafo 3 e non pregiudica il diritto di qualsiasi parte di intervenire ai sensi dell'articolo 21 (Composizione delle controversie).

ARTICOLO 15

Gestione del traffico aereo

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

ARTICOLO 16

Proroga della validità delle designazioni e autorizzazioni

1. Qualsiasi compagnia aerea del Canada o di uno Stato membro in possesso di una designazione valida rilasciata dai relativi governi nell'ambito di un accordo sul trasporto aereo con il Canada sostituito dal presente accordo è considerata come compagnia aerea designata a effettuare servizi aerei.
2. Qualsiasi compagnia aerea del Canada o di uno Stato membro in possesso di una licenza o autorizzazione rilasciata dalle autorità aeronautiche di una parte e valida per

effettuare servizi aerei alla data di entrata in vigore del presente accordo continua – in attesa del rilascio di un’eventuale licenza o autorizzazione nuova o modificata ai sensi del presente accordo – a disporre di tutte le autorizzazioni previste da tale licenza o autorizzazione e si considera come abilitata a operare i servizi aerei di cui al presente accordo.

3. Il presente articolo non osta a che una compagnia aerea di una parte non menzionata ai precedenti paragrafi 1 o 2 sia designata o autorizzata a effettuare servizi aerei.

ARTICOLO 17

Comitato misto

1. È istituito un comitato composto da rappresentanti delle parti (nel prosieguo: il “comitato misto”).
2. Il comitato misto individua e facilita i contatti tra le autorità aeronautiche e altre autorità competenti per le materie disciplinate dal presente accordo.
3. Il Comitato si riunisce ogniqualvolta necessario e almeno una volta all’anno. Ciascuna parte può chiederne la convocazione.
4. Le parti possono inoltre chiedere di convocare il comitato misto per consultarsi su questioni relative all’interpretazione o all’applicazione del presente accordo e allo scopo di risolvere eventuali problemi segnalati dall’altra parte. La riunione del comitato deve avere luogo il più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricevimento della richiesta, salvo se concordato diversamente dalle parti.
5. Il comitato misto adotta decisioni laddove espressamente previsto dall’accordo.
6. Il comitato misto promuove la cooperazione tra le parti e può prendere in considerazione qualsiasi materia relativa all’applicazione o attuazione del presente accordo, tra cui:
 - a) il riesame delle condizioni di mercato relative ai servizi aerei di cui al presente accordo;
 - b) lo scambio di informazioni e, eventualmente, la fornitura di pareri relativi a modifiche delle politiche e delle normative interne che hanno rilevanza per l’accordo;
 - c) la presa in considerazione di settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo dell’accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all’accordo stesso;
 - d) la formulazione di raccomandazioni relative alle condizioni, procedure e modifiche necessarie per permettere l’adesione dei nuovi Stati membri dell’Unione europea al presente accordo; e

- e) la discussione di aspetti inerenti a proprietà, investimenti e controllo, segnalando quando siano soddisfatte le condizioni per una progressiva apertura dei diritti di traffico, come stabilito nell'allegato 2.
- 7. Il comitato misto sviluppa la cooperazione e promuove gli scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari.
- 8. Il comitato misto stabilisce mediante decisione il proprio regolamento interno.
- 9. Tutte le decisioni del comitato misto sono adottate per consenso.

ARTICOLO 18

Ambiente

1. Le parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica dell'aviazione internazionale.
2. Fatti salvi i diritti e gli obblighi delle parti in virtù del diritto internazionale e della convenzione, ciascuna parte, nell'ambito della propria giurisdizione sovrana ha il diritto di adottare e applicare misure adeguate per affrontare l'impatto sull'ambiente delle attività di trasporto aereo, a condizione che tali misure siano applicate senza distinzione di nazionalità.
3. Le parti riconoscono che, nel quadro dello sviluppo della politica dell'aviazione internazionale, i costi e i benefici delle misure dirette a proteggere l'ambiente devono essere attentamente valutati. Quando valuta la possibilità di adottare misure ambientali, ciascuna delle parti deve prendere in considerazione il loro possibile impatto negativo sull'esercizio dei diritti contemplati dal presente accordo e, qualora le suddette misure vengano adottate, deve prendere le opportune iniziative per attenuare il loro impatto negativo.
4. Le parti riconoscono l'importanza di cooperare, nell'ambito di discussioni multilaterali, per valutare gli effetti delle attività di trasporto aereo sull'ambiente e l'economia e per garantire che le eventuali misure adottate per attenuare tali effetti siano pienamente coerenti con gli obiettivi del presente accordo.
5. Quando vengono adottate misure nel settore ambientale, devono essere osservate le norme ambientali applicabili all'aviazione adottate dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, negli allegati alla convenzione, salvo che siano state notificate differenze.
6. Le parti si impegnano a consultarsi reciprocamente sulle questioni ambientali, comprese le misure che prevedono di adottare e che potrebbero avere un impatto significativo sui servizi aerei internazionali di cui al presente accordo, al fine di mettere in atto, nella misura del possibile, approcci compatibili. Le consultazioni devono essere avviate entro 30 giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso o entro un lasso di tempo differente concordato dalle parti.

ARTICOLO 19

Questioni occupazionali

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

ARTICOLO 20

Cooperazione internazionale

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

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

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

ARTICOLO 21

Composizione delle controversie

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

nominare, a seconda dei casi, uno o più arbitri. Se il presidente è della stessa nazionalità di una delle parti, gli arbitri sono nominati dal primo vicepresidente che non abbia un'incompatibilità in tal senso. In ogni caso il terzo arbitro deve avere la nazionalità di uno Stato terzo, agisce come presidente del tribunale e determina il luogo in cui si tiene l'arbitrato.

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

ARTICOLO 22

Modifica

Qualsiasi modifica del presente accordo decisa congiuntamente dalle parti, ad esempio a seguito di consultazioni tenutesi in conformità dell'articolo 17 (Comitato misto) del presente accordo, entra in vigore conformemente ai termini di cui all'articolo 23 (Entrata in vigore e applicazione transitoria).

ARTICOLO 23

Entrata in vigore e applicazione transitoria

1. Il presente accordo e le sue eventuali modifiche entrano in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota diplomatica, in cui le parti confermano l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio, il Canada consegna alla Comunità europea la nota diplomatica diretta alla Comunità europea e ai suoi Stati membri e la Comunità europea consegna al Canada le note diplomatiche della Comunità europea e dei suoi Stati membri.

2. In deroga al paragrafo 1, le parti convengono di applicare in via transitoria il presente accordo dal primo giorno del mese successivo alla data dell'ultima nota con la quale le parti si sono notificate l'avvenuto espletamento delle procedure necessarie a questo fine.

ARTICOLO 24

Cessazione

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

ARTICOLO 25

Registrazione dell'accordo

Il presente accordo e le sue eventuali modifiche sono registrati presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile e il Segretariato delle Nazioni Unite una volta entrati in vigore.

ARTICOLO 26

Convenzioni multilaterali

Se entra in vigore una convenzione multilaterale che interessa le parti, quest'ultime possono consultarsi in sede di comitato misto, di cui all'articolo 17 del presente accordo, per determinare in che misura le disposizioni della convenzione multilaterale incidano sul presente accordo.

ARTICOLO 27

Relazioni con altri accordi

1. Se le parti diventano parti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile o da un'altra organizzazione internazionale che contemplici materie disciplinate dal presente accordo, esse si consultano in sede di comitato misto allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

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

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, a tal fine debitamente autorizzati dai rispettivi governi, hanno firmato il presente accordo.

FATTO in duplice copia a...il, 200...in bulgaro, ceco, danese, estone, finlandese, francese, greco, inglese, italiano, lettone, lituano, maltese, olandese, polacco, portoghese, rumeno, slovacco, sloveno, spagnolo, svedese, tedesco e ungherese, ciascun testo facente ugualmente fede.

ALLEGATO 1

PROGRAMMAZIONE DELLE ROTTE

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

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

Punti situati prima – Punti negli Stati membri – Punti intermedi – Punti in e all'interno del Canada – Punti situati oltre
2. Ciascuna compagnia aerea di una parte può, su uno o su tutti i collegamenti, a sua discrezione:
 - a) operare voli in una sola o nelle due direzioni;
 - b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;
 - c) servire punti situati prima, punti intermedi e punti situati oltre, nonché punti nei territori di una qualsiasi delle parti in qualsiasi combinazione o in qualsiasi ordine;
 - d) omettere scali in qualsiasi punto;
 - e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili a un qualsiasi altro suo aeromobile senza alcun limite in relazione al cambiamento, in qualsiasi punto, del tipo o numero di aeromobili operati;
 - f) servire punti situati prima di qualsiasi punto del territorio di tale parte con o senza cambio di aeromobile o di numero di volo e offrire e pubblicizzare tali servizi al pubblico come servizi diretti;
 - g) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;
 - h) trasportare traffico a punti intermedi e a punti situati nel territorio dell'altra parte;
 - i) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine; e
 - j) fornire servizi in code-sharing conformemente all'articolo 13, paragrafo 3 (Contesto commerciale) del presente accordo;

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

ALLEGATO 2

DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA DISPONIBILITÀ DEI DIRITTI

SEZIONE 1

Proprietà e controllo delle compagnie aeree di entrambe le parti

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

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

SEZIONE 2

Progressiva disponibilità dei diritti di traffico

1. Nell'esercitare i diritti di traffico di cui al paragrafo 2 della presente sezione, le compagnie aeree delle parti godono delle facilità operative consentite dal paragrafo 2 dell'allegato 1.
2. Fatti salvi i diritti di traffico di cui all'allegato 1 del presente accordo:
 - a) quando le disposizioni legislative e regolamentari di entrambe le parti consentono a cittadini dell'altra parte di detenere e controllare fino al 25% dei diritti di voto di una loro compagnia aerea, si applicano i seguenti diritti:
 - i) per i servizi passeggeri-misti e i servizi tutto-merci, per le compagnie aeree canadesi, il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra qualsiasi punto in Canada e qualsiasi punto negli Stati membri; per le compagnie aeree comunitarie, il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra qualsiasi punto negli Stati membri e qualsiasi punto in Canada. Inoltre, per i servizi passeggeri-misti e i servizi tutto-merci, per le compagnie aeree di una parte, il diritto di

fornire servizi di trasporto aereo internazionale da e per punti situati in paesi terzi passando per un qualsiasi punto nel territorio di tale parte, con o senza cambiamento di aeromobile o numero di volo, e di offrire e pubblicizzare tali servizi al pubblico come servizi diretti;

- ii) per i servizi tutto-merci, per le compagnie aeree di entrambe le parti, il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra il territorio dell'altra parte e punti situati in paesi terzi in combinazione con servizi tra punti nel suo territorio e punti nel territorio dell'altra parte;
 - iii) per i servizi passeggeri-misti e i servizi tutto - merci, per le compagnie aeree di entrambe le parti, i diritti operativi stabiliti dagli accordi bilaterali sui trasporti aerei in vigore tra il Canada e i singoli Stati membri, come specificato alla sezione 3 dell'allegato 1, e i diritti operativi specificati da intese attualmente applicate tra il Canada e i singoli Stati membri, come indicato alla sezione 2 dell'allegato 3. In relazione a diritti che vanno oltre quelli della quinta libertà, di cui al presente punto, non si applicano più i limiti diversi da quelli geografici né i limiti relativi al numero di punti e a determinate frequenze; e
 - iv) per garantire una maggiore certezza del diritto, i diritti di cui ai precedenti punti i) e ii) possono essere esercitati nei casi in cui, al momento della firma del presente accordo, non esistano accordi o intese bilaterali, o qualora i diritti contenuti in un accordo e immediatamente disponibili prima della firma del presente accordo siano più restrittivi dei diritti di cui ai punti i) e ii).
- b) quando le disposizioni legislative e regolamentari di entrambe le parti consentono a cittadini dell'altra parte di detenere e controllare fino al 49% dei diritti di voto di una loro compagnia aerea, in aggiunta a quanto stabilito al paragrafo 2, lettera a), si applicano i seguenti diritti:
- i) per i servizi passeggeri-misti, per le compagnie aeree di entrambe le parti, i diritti della quinta libertà sono disponibili in tutti i punti intermedi e, per le compagnie aeree canadesi, tra qualsiasi punto degli Stati membri e qualsiasi punto in altri Stati membri, purché, nel caso delle compagnie aeree canadesi, i servizi includano un punto in Canada e, nel caso delle compagnie aeree comunitarie, i servizi includano un punto in uno qualsiasi degli Stati membri;
 - ii) per i servizi passeggeri-misti, per le compagnie aeree del Canada, i diritti della quinta libertà sono disponibili tra qualsiasi punto negli Stati membri e qualsiasi punto in Marocco, Svizzera, nello Spazio economico europeo e nei paesi membri dello Spazio aereo comune europeo; e
 - iii) per i servizi tutto-merci, per le compagnie aeree di una parte, il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra punti nel territorio dell'altra parte e punti situati in paesi terzi, senza che sia necessario servire un punto nel territorio di tale parte;

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

ALLEGATO 3

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

1. Come previsto dall'articolo XXX del presente accordo, gli accordi bilaterali, entrati in vigore o no, tra il Canada e gli Stati membri qui di seguito riportati sono sospesi o sostituiti dal presente accordo:
 - a) **Repubblica d'Austria:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo federale dell'Austria*, firmato il 22 giugno 1993;
 - b) **Regno del Belgio:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo del Belgio*, firmato il 13 maggio 1986; *PROTOCOLLO di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo del Belgio*, siglato ad referendum il 23 maggio 2000;
 - c) **Repubblica di Bulgaria:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Bulgaria*, siglato ad referendum il 12 aprile 1991;
 - d) **Repubblica ceca:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica ceca*, firmato il 13 marzo 1996; *Scambio di note relative alla modifica dell'accordo*, siglato *ad referendum* il 28 giugno 2004;
 - e) **Regno di Danimarca:** *Accordo tra il Canada e la Danimarca sui servizi aerei tra i due paesi*, firmato il 13 dicembre 1949. *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo del Regno di Danimarca*, siglato ad referendum il 17 febbraio 1989;
 - f) **Repubblica di Finlandia:** *Accordo tra il governo del Canada e il governo della Finlandia sui servizi aerei tra e oltre i rispettivi territori*, firmato il 28 maggio 1990. *Accordo sotto forma di scambio di note che modifica l'Accordo tra il governo del Canada e il governo della Finlandia sui servizi aerei tra e oltre i rispettivi territori*, fatto a Helsinki il 28 maggio 1990, firmato il 1° ottobre 1999;
 - g) **Repubblica francese:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica francese*, firmato il 15 giugno 1976; *scambio di note tra il governo del Canada e il governo della Repubblica francese che modifica l'Accordo sui servizi aerei*, firmato a Parigi il 15 giugno 1976, firmato il 21 dicembre 1982;
 - h) **Repubblica federale di Germania:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica federale di Germania*, firmato il 26 marzo 1973; *scambio di note tra il governo del Canada e il governo della Repubblica federale di Germania che modifica l'Accordo sui servizi aerei*, firmato a Ottawa il 26 marzo 1973, fatto il 20 gennaio 1983; *modifiche dell'accordo*, siglate ad referendum il 9 luglio 1993 e *modifiche dell'accordo*, siglate ad referendum il 24 ottobre 1996.

- i) **Repubblica ellenica:** *Accordo tra il governo del Canada e il governo della Repubblica ellenica sui servizi aerei di linea commerciali, firmato il 20 agosto 1984; Accordo sotto forma di scambio di note che modifica l'Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica ellenica, fatto a Toronto il 20 agosto 1984, firmato il 23 giugno 1995;*
- h) **Repubblica di Ungheria:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica di Ungheria, firmato il 7 dicembre 1998;*
- i) **Irlanda:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo dell'Irlanda, firmato il 27 aprile 2007, in vigore in via transitoria; Accordo tra il Canada e l'Irlanda sui servizi aerei tra i due paesi, firmato l'8 agosto 1947; Scambio di note (19 aprile e 31 maggio 1948) tra il Canada e l'Irlanda che modifica l'Accordo sui servizi aerei tra i due paesi, firmato il 31 maggio 1948; Accordo sotto forma di scambio di note tra il Canada e l'Irlanda che modifica l'allegato dell'Accordo sui servizi aerei dell'8 agosto 1947, firmato il 9 luglio 1951; Scambio di note tra il Canada e l'Irlanda che modifica l'Accordo sui servizi aerei dell'8 agosto 1947 tra i due paesi, firmato il 23 dicembre 1957;*
- j) **Repubblica italiana:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo dell'Italia, fatto il 16 maggio 2002, ad referendum; Accordo tra il Canada e l'Italia in materia di servizi aerei, firmato il 13 aprile 1962; Accordo sotto forma di scambio di note tra il governo del Canada e il governo della Repubblica italiana che modifica l'Accordo sui servizi aerei come specificato nel verbale concordato del 28 aprile 1972, firmato il 28 agosto 1972;*
- k) **Regno dei Paesi Bassi:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Regno dei Paesi Bassi, firmato il 2 giugno 1989;*
- l) **Repubblica di Polonia:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica di Polonia, siglato ad referendum il 5 aprile 2001; Accordo sui trasporti aerei tra il governo della Repubblica popolare di Polonia e del Canada, fatto il 14 maggio 1976;*
- m) **Repubblica del Portogallo:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Repubblica del Portogallo, siglato ad referendum l'8 giugno 2006; Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo del Portogallo, firmato il 10 aprile 1987;*
- n) **Romania:** *Accordo in materia di aviazione civile tra il governo del Canada e il governo della Repubblica socialista di Romania, firmato il 27 ottobre 1983; Scambio di note tra il governo del Canada e il governo della Romania che modifica l'accordo, firmato il 31 maggio 1999 e il 12 luglio 1999;*
- o) **Regno di Spagna:** *Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo della Spagna, firmato il 15 aprile 1988;*

- p) **Regno di Svezia:** *Accordo tra il governo del Canada e il governo della Svezia sui servizi aerei tra i territori canadesi e quelli svedesi, firmato il 27 giugno 1947. Accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e il governo del Regno di Svezia, fatto il 17 febbraio 1989, ad referendum; e*
- q) **Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord:** *Accordo relativo ai servizi aerei tra il governo del Canada e il governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, siglato ad referendum il 12 aprile 2006; Accordo relativo ai servizi aerei tra il governo del Canada e il governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, firmato il 22 giugno 1988.*

2. In deroga al punto 1 del presente allegato, per le zone che non rientrano nella definizione di “territorio” di cui all’articolo 1 del presente accordo, continuano ad applicarsi in conformità delle rispettive disposizioni gli accordi di cui alle lettere e), Regno di Danimarca, g) Repubblica francese, k) Regno dei Paesi Bassi e q) Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord.

APPENDICE 2

MEMORANDUM DI CONSULTAZIONE

1. Delegazioni in rappresentanza del Canada e della Comunità europea e dei suoi Stati membri hanno partecipato, tra il novembre 2007 e il settembre 2008, a quattro tornate di negoziati su un accordo di ampia portata sui trasporti aerei. Gli elenchi delle delegazioni sono riportati in allegato come appendice A.
2. Le discussioni si sono svolte in un clima cordiale e costruttivo che riflette le eccellenti relazioni tra il Canada e la Comunità europea e i suoi Stati membri.
3. Le delegazioni hanno concluso, a livello di funzionari, i negoziati per un accordo sui trasporti aerei tra il governo del Canada e la Comunità europea e i suoi Stati membri ("l'accordo"), il testo del quale è stato siglato e allegato come appendice B al presente memorandum. Entrambe le delegazioni hanno riconosciuto che l'atto di siglare il testo rappresenta esclusivamente la chiusura dei negoziati sugli aspetti più rilevanti e non implica che il testo sia stato adottato o autenticato; esso, prima della firma, rimarrà infatti aperto a modifiche linguistiche o testuali per descrivere accuratamente gli obblighi assunti dalle parti contraenti del presente accordo.
4. Le delegazioni si sono impegnate a sottoporre il testo all'attenzione delle rispettive autorità e a raccomandare alle parti l'adozione dell'accordo allegato, fatti salvi i necessari adeguamenti a livello giuridico, linguistico o testuale, come autentico e definitivo una volta firmato e a farlo entrare in vigore conformemente ai rispettivi requisiti legislativi e regolamentari. Le delegazioni hanno confermato che, una volta firmato, l'accordo sarà applicato nella sua interezza a livello amministrativo. Prima della firma, e a loro discrezione, il Canada e gli Stati membri si mettono reciprocamente a disposizione a livello amministrativo tutti i diritti stabiliti nell'accordo. Con l'obiettivo di pervenire il più rapidamente possibile alla ratifica e alla definitiva entrata in vigore dell'accordo, la delegazione canadese si è impegnata a trasmettere per revisione alla delegazione dell'Unione europea una versione in lingua francese dell'accordo. Analogamente, la delegazione dell'Unione europea si è impegnata a trasmettere per revisione alla delegazione del Canada una versione dell'accordo in tutte le altre lingue ufficiali dell'Unione europea.

1. DESIGNAZIONE

5. In relazione all'articolo 3 e all'articolo 16, la delegazione dell'Unione europea ha indicato che le autorità degli Stati membri della UE non intendono procedere a una designazione formale per via diplomatica delle compagnie aeree. Le delegazioni hanno convenuto che le licenze o altre forme di autorizzazione rilasciate da ciascuna parte alle proprie compagnie aeree si configurano come designazioni ai fini del seguente accordo.

6. La delegazione dell'Unione europea ha convenuto che, qualora il Canada divenga paese membro di un mercato unico del trasporto aereo basato su norme comuni in materia di sicurezza e rilascio delle licenze accettabili per il Canada e comparabili alle disposizioni del presente accordo, la Comunità europea e i suoi Stati membri concederanno al Canada il diritto alla designazione reciproca, consentendo al Canada di designare le compagnie aeree dei suoi partner, purché tali partner garantiscano reciprocità di trattamento alle compagnie aeree della Comunità europea a fini della designazione, e consentendo ai partner del Canada di designare le compagnie aeree canadesi a effettuare servizi aerei nell'ambito dei rispettivi accordi sul trasporto aereo con la Comunità europea e/o i suoi Stati membri.

2. PROPRIETÀ, INVESTIMENTI E CONTROLLO DELLE COMPAGNIE AEREE

7. Le delegazioni hanno messo a punto un accordo che consente di adottare intese ancora meno vincolanti, qualora in futuro le politiche e legislazioni delle due parti consentano di fissare limiti meno restrittivi per quanto concerne la proprietà straniera e/o di allentare le disposizioni in materia di controllo delle rispettive compagnie aeree.
8. La delegazione del Canada ha spiegato alla controparte dell'Unione europea che il Canada ha adottato un approccio relativamente flessibile per quanto riguarda la proprietà straniera di compagnie aeree canadesi. Se da un lato attualmente il limite alla proprietà straniera di compagnie aeree canadesi è fissato al 25% dei diritti di voto, il Canada ammette tuttavia assetti azionari con diritti di voto variabili che, potenzialmente, consentono a non canadesi di detenere più del 50% delle azioni con diritto di voto di una compagnia aerea. Per quanto riguarda l'assetto azionario tradizionale il Canada considerava ogni azione con diritto di voto, detenuta da canadesi o non canadesi, come corrispondente a un voto. Per quanto riguarda invece l'assetto azionario con diritto di voto variabile, ciascuna azione con diritto di voto non rappresenta necessariamente un voto. Inoltre, la prassi in vigore in Canada è quella di consentire, potenzialmente, a non canadesi di detenere fino al 100% delle azioni senza diritto di voto di compagnie aeree canadesi. Una compagnia aerea canadese deve essere di fatto controllata da canadesi. Per quanto concerne il controllo di fatto di compagnie aeree canadesi da parte di cittadini degli Stati membri della UE, l'Ufficio dei trasporti del Canada non dispone di criteri codificati e pubblicati per determinare l'esistenza di un controllo di fatto e ciò consente di valutare ogni singolo caso nel merito, con il massimo di flessibilità e considerando senza preconcetti tutti gli elementi pertinenti.
9. La delegazione dell'Unione europea ha indicato che la Comunità europea può consentire che le sue compagnie aeree siano detenute al 100% da cittadini non comunitari, se ciò è previsto da un accordo internazionale di cui la Comunità è parte contraente. Inoltre, in virtù degli impegni assunti per trattato con i paesi dello Spazio economico europeo e con la Svizzera, i cittadini di Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera sono autorizzati a detenere e controllare compagnie aeree della Comunità.
10. Per quanto concerne il potere discrezionale esistente in virtù di accordi bilaterali relativi alla struttura della proprietà straniera di molte delle compagnie aeree dei suoi partner bilaterali, a tutt'oggi il Canada non ha rilevato nulla di ostile ai suoi interessi e non ha pertanto esercitato il suo potere discrezionale di intervento in relazione agli

investimenti di cittadini di paesi terzi nelle compagnie aeree dei suoi partner bilaterali. La delegazione canadese ha accettato il fatto che i cittadini di Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera abbiano il diritto di detenere e controllare direttamente compagnie aeree della Comunità.

11. Entrambe le delegazioni hanno rilevato che eventuali modifiche delle norme in materia di proprietà e controllo relative all'articolo 4 e alla sezione 2, paragrafo 2, lettere c) e d), dell'allegato 2 dell'accordo, non imporrebbero a nessuna delle parti l'obbligo di acquisire il riconoscimento di paesi terzi per le compagnie aeree detenute da cittadini dell'altra parte.

3. DAZI DOGANALI, TASSE E ONERI

12. Nel corso della discussione sull'articolo 8, la delegazione dell'Unione europea ha sottolineato che il presente accordo non interesserà l'ambito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), con l'eccezione dell'imposta sul valore aggiunto per le importazioni di beni. La delegazione dell'Unione europea ha inoltre spiegato, che ai sensi del diritto comunitario (direttiva 2006/112/CE del Consiglio), le merci vendute a bordo dei voli intracomunitari diverse da quelle destinate al consumo immediato devono essere tassate alle condizioni e con l'aliquota IVA applicabile nello Stato membro di partenza. Le merci soggette ad accisa e destinate a tale scopo sono considerate al di fuori del regime sospensivo attuato ai sensi del diritto comunitario (direttiva 92/12/CE del Consiglio) e non possono essere trasportate esentasse. Tale normativa si applica ai voli all'interno della UE operati da vettori comunitari o di paesi terzi. La situazione giuridica è differente per quanto riguarda i voli tra uno degli Stati membri e il Canada. La delegazione dell'Unione europea ha confermato che, in caso di voli dal Canada a uno Stato membro, nessuna norma comunitaria vieta la vendita di merci duty-free ai passeggeri a bordo i quali, in ogni caso, una volta sbarcati saranno soggetti a controllo doganale. Analogamente, se il volo ha origine in uno Stato membro con destinazione il Canada – direttamente o via uno Stato terzo – le vendite duty-free sono ammesse dalla normativa sulle esportazioni, e il controllo doganale ha luogo in Canada. In nessun caso un eventuale scalo nella Comunità modifica tale situazione purché non vi sia né sbarco né imbarco. In relazione allo stesso articolo, la delegazione dell'Unione europea ha osservato che, di norma, ai sensi del diritto comunitario (direttiva 2003/96/CE del Consiglio), gli Stati membri esentano i prodotti energetici destinati alla navigazione aerea. La direttiva contiene tuttavia disposizioni che consentono agli Stati membri di limitare la portata dell'esenzione e di tassare il carburante per l'aviazione sui voli domestici o intracomunitari. La delegazione canadese ha rilevato che ai sensi dei precedenti accordi bilaterali sui trasporti aerei il Canada è esentato dalla tassazione del carburante per aviazione. La delegazione canadese ha altresì osservato che il Canada, prima dell'eventuale introduzione da parte degli Stati membri di una tassa sul carburante per aviazione, chiederebbe di discutere della questione in sede di comitato misto.

4. STATISTICHE

13. In relazione all'articolo 9, entrambe le delegazioni hanno riaffermato che non intendono imporre oneri amministrativi, esigendo l'invio alle autorità di statistiche che non sono normalmente richieste dalla legislazione e dalle normative in vigore. La

delegazione canadese ha spiegato che tutti i vettori che volano in Canada sono tenuti a trasmettere in formato elettronico i dati operativi di base. La delegazione dell'Unione europea ha riconosciuto che diversi Stati membri prevedono requisiti analoghi.

5. ONERI PER L'UTILIZZO DI AEROPORTI E DI INFRASTRUTTURE E SERVIZI PER LA NAVIGAZIONE AEREA

14. In relazione all'articolo 12 dell'accordo, la delegazione dell'Unione europea ha espresso il proprio interesse a inserire un riferimento al fatto che gli oneri devono essere "commisurati ai costi". La delegazione canadese ha accettato che tale riferimento sia inserito nelle disposizioni relative ai servizi per la navigazione aerea purché sia esplicitato che, per il Canada, gli elementi di costo e il procedimento per determinare gli oneri della navigazione aerea sono stabiliti da una normativa che vieta la discriminazione e la differenziazione tra categorie di utenti e specifica i costi di cui si deve tenere conto ai fini del calcolo di tali oneri. In virtù della legge sulla commercializzazione dei servizi per la navigazione aerea civile, gli oneri in parola non devono essere fissati a un livello che, sulla base di proiezioni ragionevoli e prudenti, permetterebbe di generare entrate superiori al fabbisogno finanziario attuale e futuro di NavCanada in relazione alla fornitura di servizi per la navigazione aerea. La legge in parola definisce i principi tariffari e i requisiti finanziari come pure i casi in cui gli oneri possono non essere commisurati ai costi. La delegazione dell'Unione europea ha preso atto di tale spiegazione.

6. CONTESTO COMMERCIALE: RAPPRESENTANTI DELLE COMPAGNIE AEREE

15. In relazione all'articolo 13, paragrafi 6 e 7, dell'accordo, le delegazioni hanno sottolineato che uno degli obiettivi di tali disposizioni è quello di facilitare le richieste di permessi di lavoro, visti e altri documenti pertinenti per i rappresentanti e il personale delle compagnie aeree, compresi i casi in cui l'ingresso o la permanenza nel paese del personale sono temporanei o dovuti a motivi di emergenza.

7. CONTESTO COMMERCIALE: SERVIZI INTERMODALI

16. In relazione all'articolo 13, paragrafo 9, lettera b), dell'accordo, le delegazioni hanno convenuto che, in materia di servizi intermodali, qualora le compagnie aeree decidano di effettuare esse stesse il trasporto di superficie, tali servizi sono soggetti alle disposizioni legislative e regolamentari nazionali.

8. CONTESTO COMMERCIALE: PREZZI

17. In relazione all'articolo 13, paragrafi da 10 a 12 dell'accordo, le delegazioni hanno convenuto che, per quanto l'accordo non imponga di notificare i prezzi alle autorità aeronautiche, è necessario che periodicamente dette autorità acquisiscano dalle compagnie aeree informazioni relative a prezzi specifici per consentire, ad esempio, la composizione di controversie relative all'imposizione di prezzi eccessivi o alla mancata applicazione dei prezzi previsti. Le delegazioni hanno altresì convenuto che

tali richieste di informazioni non devono essere utilizzate come alternativa alla notifica obbligatoria dei prezzi.

9. SERVIZI AEREI CHARTER

18. La Comunità europea non distingue più sul piano normativo tra servizi aerei di linea e charter. In Canada, invece, continuano a essere in vigore normative che distinguono tra servizi aerei di linea e charter e che fissano, per questi ultimi servizi, requisiti di protezione dei consumatori. Le delegazioni, nell'incoraggiare l'ulteriore sviluppo dei servizi aerei charter, hanno confermato che tutte le parti possono beneficiare della flessibilità garantita dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali che disciplinano tali servizi.

10. COMITATO MISTO E COMPOSIZIONE DELLE CONTROVERSIE

19. In relazione agli articoli 17 e 21 dell'accordo, le delegazioni hanno convenuto che il comitato misto sarà composto di rappresentanti del Canada, della Commissione europea e degli Stati membri. Le delegazioni hanno inoltre convenuto che, ai fini della composizione delle controversie nell'ambito del presente accordo, le parti saranno rappresentate dal Canada e dalla Commissione europea. In tutti i procedimenti di composizione delle controversie, saranno presenti anche lo Stato membro o gli Stati membri interessati.

11. AMBIENTE

20. Le parti hanno rilevato che la giurisdizione sovrana comprende la giurisdizione sul territorio di una parte.

12. QUESTIONI OCCUPAZIONALI

21. In relazione all'articolo 19 dell'accordo, la delegazione dell'Unione europea ha sottolineato l'importanza che essa attribuisce alle questioni occupazionali nell'ambito dell'accordo e ha raccomandato che le parti effettuino un monitoraggio degli effetti dello stesso, in particolare per quanto attiene alle condizioni lavorative, per favorire una migliore comprensione dei sistemi occupazionali di ciascuna parte in relazione agli addetti del settore dell'aviazione e alle politiche e pratiche corrette in materia di occupazione e per migliorare la capacità delle parti di trovare soluzioni adatte quando ne emerge la necessità. La delegazione dell'Unione europea ha inoltre sottolineato l'obbligo dei firmatari di rispettare i principi della dichiarazione dell'OIL sui principi e diritti fondamentali nel lavoro e i suoi seguiti (1998), in particolare per quanto attiene al diritto della libertà di associazione e l'effettivo riconoscimento e applicazione del diritto alla contrattazione collettiva. Allo stesso tempo le delegazioni hanno riconosciuto il loro diritto sovrano di fissare le rispettive politiche e priorità nazionali e di stabilire, applicare e far osservare le proprie disposizioni legislative e regolamentari nel campo del lavoro. La delegazione dell'Unione europea ha sottolineato le opportunità che l'accordo offre ai partner sociali di rafforzare la cooperazione in materia di lavoro e occupazione. La delegazione canadese ha raccomandato di lasciare libere le parti di decidere le

modalità per monitorare gli effetti dell'accordo sull'occupazione. Le delegazioni hanno convenuto che le disposizioni dell'accordo non si applicano a specifiche istanze della contrattazione collettiva o a altre istanze che rientrano nell'ambito delle relazioni industriali private.

13. DIRITTI FUTURI

22. La delegazione canadese ha indicato che i seguenti aspetti: la piena proprietà di compagnie aeree canadesi da parte di cittadini stranieri, i diritti della settima libertà per i servizi passeggeri-misti effettuati da compagnie di entrambe le parti (separatamente e distintamente dalle compagnie aeree comunitarie che operino da un qualsiasi Stato membro della UE), il cabotaggio e il diritto di stabilimento non rientrano nella politica del Canada in materia di trasporti aerei e richiederebbero modifiche della politica seguita dal Canada e/o delle sue disposizioni legislative e regolamentari.

Territori di oltremare

23. In relazione ai territori di oltremare degli Stati membri, le delegazioni hanno convenuto che il presente accordo si applicherà esclusivamente ai territori di oltremare degli Stati membri di cui al Trattato che istituisce la Comunità europea, ovvero: i territori di oltremare francesi (Guyana francese, Guadalupa, Martinica e Riunione), le isole Azzorre, Madera e le isole Canarie. Per i territori di oltremare degli Stati membri cui non si applica il trattato continua a applicarsi il pertinente accordo bilaterale sui trasporti aerei tra il Canada e lo Stato membro in questione di cui all'allegato 3.

Fatto a Londra, Regno Unito, il 30 novembre 2008.

Per la delegazione del Canada

Per la delegazione della Comunità europea e dei suoi Stati membri

Nadir Patel

Olivier Onidi

Capo delegazione

Capo delegazione

Negoziatore in capo degli accordi aerei

Direzione generale Energia e Trasporti

Governo del Canada

Commissione europea