



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 3.5.2010
COM(2010)209 definitivo
Vol. I

2010/0113 (NLE)

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 del protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, da un lato, e la Comunità europea e i suoi Stati membri, dall'altro

ALLEGATO

APPENDICE 1

PROTOCOLLO DI MODIFICA DELL'ACCORDO SUI TRASPORTI AEREI TRA GLI
STATI UNITI D'AMERICA E L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI,
FIRMATO IL 25 E 30 APRILE 2007

GLI STATI UNITI D'AMERICA (di seguito gli "Stati Uniti"),

da una parte; e

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,
LA REPUBBLICA DI LITUANIA,
IL GRAN DUCATO DI LUSSEMBURGO,
LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,
MALTA,
IL REGNO DEI PAESI BASSI,
LA REPUBBLICA DI AUSTRIA,
LA REPUBBLICA DI POLONIA,
LA REPUBBLICA PORTGHESE,
LA ROMANIA,
LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,
LA REPUBBLICA SLOVACCA,
LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,
IL REGNO DI SVEZIA,
IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e Stati membri dell'Unione europea, di seguito gli "Stati membri",

e l'UNIONE EUROPEA,

dall'altra;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo stabilito dall'accordo sui trasporti aerei fra la Comunità e i suoi Stati membri e gli Stati Uniti d'America,

firmato il 25 aprile e il 30 aprile 2007 (in appresso "l'accordo"), allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori, e le comunità sulle due sponde dell'Atlantico;

ESEGUENDO il mandato conferitogli dall'articolo 21 dell'accordo di negoziare rapidamente la seconda fase dell'accordo che raggiunge tale obiettivo;

RICONOSCENDO che l'Unione europea ha sostituito ed è succeduta alla Comunità europea in conseguenza dell'entrata in vigore il 1° dicembre 2009 del trattato di Lisbona che modifica il trattato sull'Unione europea e il trattato che istituisce la Comunità europea, e che a partire da tale data, tutti i diritti e gli obblighi, e tutti i riferimenti alla Comunità europea presenti nell'accordo si applicano all'Unione europea;

hanno concordato di modificare l'accordo come segue:

Articolo 1

Definizioni

L'articolo 1 di detto accordo è modificato come segue:

1. mediante l'aggiunta della seguente nuova definizione dopo il paragrafo 2:

2 bis "Determinazione della nazionalità", la constatazione che una compagnia aerea che si propone di operare servizi ai sensi del presente accordo soddisfa i requisiti di cui all'articolo 4 riguardanti la sua proprietà, il controllo effettivo e la sua sede principale di attività;

2. mediante l'aggiunta della seguente nuova definizione dopo il paragrafo 3:

3 *bis* “Determinazione dell' idoneità”, la constatazione che un vettore aereo che si propone di operare servizi ai sensi del presente accordo è dotato di una capacità finanziaria soddisfacente e dell' esperienza nella gestione di attività adeguata per operare tali servizi ed è disposto a conformarsi alle leggi, ai regolamenti e ai requisiti di tali servizi;

Articolo 2

Riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari riguardanti l'idoneità della compagnia aerea e la nazionalità

È aggiunto un nuovo articolo 6 *bis* dopo l'articolo 6 come segue:

ARTICOLO 6 *bis*

Riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari riguardanti l'idoneità della compagnia aerea e la nazionalità

1. Al ricevimento di una domanda di autorizzazione operativa, ai sensi dell'articolo 4, da un vettore aereo di una parte, le autorità aeronautiche dell'altra parte devono riconoscere qualsiasi idoneità e/o determinazione della nazionalità effettuate dalle autorità aeronautiche rispetto a tale vettore aereo come se tale accertamento fosse stato effettuato dalle proprie autorità aeronautiche e non indagare ulteriormente in merito a tali questioni, tranne nei casi di cui alla lettera (a) sottostante:
 - (a) Se, dopo avere ricevuto una domanda di autorizzazione operativa da parte di un vettore aereo o dopo la concessione di tale autorizzazione, le autorità aeronautiche della parte ricevente hanno un motivo di preoccupazione specifico secondo cui, nonostante l'accertamento eseguito dalle autorità aeronautiche dell'altra parte, le condizioni di cui all'articolo 4 del presente accordo per la concessione delle autorizzazioni o dei permessi adeguati non sono state soddisfatte, devono avvisare tempestivamente tali autorità, fornendo valide motivazioni riguardanti la loro preoccupazione. In tal caso, ciascuna delle parti può richiedere consultazioni, le quali dovrebbero includere i rappresentanti delle autorità aeronautiche pertinenti, e/o informazioni aggiuntive rilevanti a tale proposito, e tali richieste dovranno essere evase quanto prima possibile. Se la questione rimane irrisolta, ciascuna delle parti può sottoporre la questione al comitato misto;
 - (b) il presente articolo non applica agli accertamenti in relazione ai certificati o alle licenze in materia di sicurezza, alle disposizioni di sicurezza o alla copertura assicurativa;

2. Ciascuna parte deve informare l'altra in anticipo ove possibile, oppure il prima possibile, tramite il comitato misto, in merito a qualsiasi modifica sostanziale nei criteri applicati nell'esecuzione degli accertamenti di cui al precedente paragrafo 1. Se la parte ricevente richiede consultazioni su qualsiasi di tali modifiche, queste devono svolgersi in sede di comitato misto entro 30 giorni da tale richiesta, tranne qualora diversamente concordato tra le parti. Se, in seguito a tali consultazioni, la parte ricevente considera che i criteri rivisti dell'altra parte non sono soddisfacenti per il riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari, la parte ricevente può informare l'altra parte in merito alla sospensione del paragrafo 1. Tale sospensione può essere revocata dalla parte ricevente in qualsiasi momento. Il comitato misto dovrà essere informato di conseguenza.

Articolo 3

Ambiente

L'articolo 15 dell'accordo è eliminato interamente e sostituito come segue:

ARTICOLO 15

Ambiente

1. Le parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica dell'aviazione internazionale. 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, e, ove opportuno, propongono congiuntamente soluzioni globali efficaci. Pertanto, le parti intendono lavorare insieme per limitare o ridurre, in modo economicamente ragionevole, l'impatto dell'aviazione internazionale sull'ambiente.
2. Quando valuta la possibilità di adottare misure ambientali proposte a livello regionale, nazionale o locale, 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. Su richiesta di una delle parti, l'altra parte deve fornire una descrizione di tale valutazione e delle fasi di attenuazione dell'impatto negativo.

3. Quando sono stabilite misure ambientali, sono osservate le norme ambientali applicabili all'aviazione adottate dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale negli allegati alla convenzione, salvo qualora siano state notificate differenze. Le parti applicano tutte le misure ambientali che incidono sui servizi aerei contemplate dal presente accordo in conformità con l'articolo 2 e con l'articolo 3, paragrafo 4, dell'accordo stesso.
4. Le parti ribadiscono l'impegno degli Stati membri e degli Stati Uniti ad applicare il principio di "approccio equilibrato".
5. Le disposizioni seguenti si applicano all'imposizione di nuove restrizioni operative obbligatorie ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti che gestiscono oltre 50 000 movimenti di aerei subsonici civili a reazione all'anno:
 - (a) le autorità competenti di ciascuna parte possono fornire l'opportunità di tenere in considerazione le opinioni delle parti interessate nell'ambito del processo decisionale;
 - (b) la notifica dell'introduzione di qualsiasi nuova restrizione operativa deve essere resa disponibile all'altra parte almeno 150 giorni prima dell'entrata in vigore di tale restrizione operativa. Su richiesta dell'altra parte, è fornita una relazione scritta senza ritardo all'altra parte che spieghi le ragioni dell'introduzione della restrizione operativa, l'obiettivo ambientale stabilito per l'aeroporto e le misure che sono state prese in considerazione per raggiungere tale obiettivo. La relazione deve includere la valutazione pertinente degli eventuali costi e benefici delle diverse misure considerate.
 - (c) Le restrizioni operative devono essere (i) non discriminatorie, (ii) non più restrittive del necessario al fine di raggiungere l'obiettivo ambientale stabilito per un aeroporto specifico e (iii) non arbitrarie.

6. Le parti accettano e incoraggiano lo scambio di informazioni e il dialogo regolare tra esperti, in particolare tramite i canali di comunicazione esistenti, per migliorare la cooperazione, conformemente alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili, ponendo attenzione alle incidenze ambientali dell'aviazione internazionale e alle soluzioni per la loro attenuazione, tra cui:
 - (a) ricerca e sviluppo di tecnologia aeronautica che rispetti l'ambiente;
 - (b) miglioramento della comprensione scientifica riguardante l'impatto delle emissioni dell'aviazione al fine di migliorare le decisioni politiche informate;
 - (c) innovazione nella gestione del traffico aereo, rivolgendo un'attenzione particolare alla riduzione delle incidenze ambientali dell'aviazione;
 - (d) ricerca e sviluppo di combustibili sostenibili alternativi per l'aviazione; e
 - (e) scambio di opinioni su questioni e opzioni in occasione di *fora* internazionali dedicati agli effetti ambientali dell'aviazione, tra cui, ove opportuno, il coordinamento delle posizioni.
7. Se richiesto dalle parti, il comitato misto, assistito dagli esperti, deve lavorare per sviluppare raccomandazioni concernenti le questioni di una possibile sovrapposizione e dell'uniformità delle misure basate sul mercato riguardanti le emissioni dell'aviazione attuate dalle parti con l'intenzione di evitare la duplicazione di misure e di costi e di ridurre, per quanto possibile, il carico amministrativo gravante sulle compagnie aeree. L'attuazione di tali raccomandazioni è soggetta all'approvazione interna o alla ratifica che può essere eventualmente richiesta da ciascuna delle parti.
8. Se ritiene che una questione relativa alla protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione sollevi preoccupazioni in rapporto all'applicazione o all'attuazione del presente accordo, ciascuna parte contraente può

chiedere una riunione del comitato misto di cui all'articolo 18 allo scopo di esaminare la questione e individuare risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino fondate.

Articolo 4

Dimensione sociale

È aggiunto un nuovo articolo 17 *bis* dopo l'articolo 17 come segue:

ARTICOLO 17 *bis*

Dimensione sociale

1. Le parti riconoscono l'importanza della dimensione sociale dell'accordo e i benefici che sorgono quando i mercati aperti sono accompagnati da elevate norme in materia di lavoro. Le opportunità create dall'accordo non vanno intese come lesive delle norme in materia di lavoro o dei diritti ad essi correlati né dei principi contenuti nelle rispettive leggi delle parti.
2. I principi di cui al paragrafo 1 fungono da guida per le parti durante l'attuazione dell'accordo, incluso per l'esame regolare da parte del comitato misto, conformemente all'articolo 18, dell'impatto sociale dell'accordo e dello sviluppo delle risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino fondate.

Articolo 5

Il comitato misto

I paragrafi 3, 4 e 5 dell'articolo 18 dell'accordo sono eliminati interamente e sostituiti come segue:

3. Il comitato misto esamina, ogni volta che lo ritenga opportuno, l'attuazione generale del presente accordo, compresi gli eventuali effetti esercitati dai vincoli dell'infrastruttura aeronautica sull'esercizio dei diritti di cui all'articolo 3, nonché gli effetti delle misure di sicurezza prese a norma dell'articolo 9, gli effetti sulle condizioni di concorrenza, anche con riferimento ai sistemi telematici di prenotazione, e l'eventuale impatto sociale dell'attuazione del presente accordo. Inoltre, il comitato misto prende in considerazione, su base continuativa, le singole questioni o proposte che ciascuna delle parti individua come suscettibili di avere un impatto effettivo o potenziale sulle operazioni ai sensi dell'accordo, quali i requisiti regolamentari in conflitto.

4. Il comitato misto deve inoltre sviluppare la cooperazione mediante:
 - (a) la presa in considerazione di settori potenzialmente propizi ad un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di emendamenti dell'accordo stesso;

 - (b) la presa in considerazione degli effetti sociali dell'accordo, così come attuato, e la definizione di risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino fondate;

 - (c) il mantenimento di un inventario delle questioni riguardanti le sovvenzioni e aiuti pubblici sollevate da ciascuna parte in sede di comitato misto;

 - (d) decisioni, per consenso, su qualsiasi questione riguardante l'applicazione dell'articolo 11, paragrafo 6;

 - (e) la definizione, se richiesto dalle parti, di approcci per quanto riguarda il riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari;

 - (f) l'incentivo alla cooperazione tra le rispettive autorità delle parti negli sforzi volti ad elaborare i rispettivi sistemi di gestione del traffico aereo nell'intento di ottimizzare l'interoperabilità e la compatibilità di tali

sistemi, riducendo i costi e migliorando la loro sicurezza nonché le loro capacità e le loro prestazioni ambientali;

- (g) la promozione dello sviluppo di proposte per iniziative e progetti congiunti nel campo della sicurezza dell'aviazione, incluso con i paesi terzi;
 - (h) l'incoraggiamento di una stretta cooperazione continuativa tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza dell'aviazione delle parti, che includa le iniziative per sviluppare procedure di sicurezza in grado di migliorare le agevolazioni per i passeggeri e le merci senza compromettere la sicurezza;
 - (i) la presa in considerazione della possibilità che i rispettivi, regolamenti, leggi e prassi delle parti in settori coperti dall'allegato 9 della convenzione (Agevolazione) possano incidere sull'esercizio dei diritti ai sensi del presente accordo;
 - (j) la promozione di scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza e della protezione, nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie) e della tutela dei consumatori;
 - (k) la promozione della consultazione, ove appropriato, sulle questioni inerenti al trasporto aereo trattate nell'ambito di organizzazioni internazionali e nei rapporti con i paesi terzi, compreso il vaglio dell'ipotesi di adottare un approccio comune; nonché
 - (l) l'adozione per consenso delle decisioni di cui all'allegato 4, articolo 1, paragrafo 3, e articolo 2, paragrafo 3.
5. Le parti condividono l'obiettivo di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità sulle due sponde dell'Atlantico estendendo il presente accordo ai paesi terzi. A tal fine il comitato misto opera, ove appropriato, al fine dell'elaborazione di una proposta riguardante le condizioni e le procedure, comprese le eventuali modifiche del presente accordo, necessarie per permettere l'adesione dei paesi terzi al presente accordo.

Articolo 6

Ulteriore ampliamento delle opportunità

L'articolo 21 è eliminato interamente e sostituito come segue:

ARTICOLO 21

Ulteriore ampliamento delle opportunità

1. Le parti si impegnano a condividere l'obiettivo di continuare a rimuovere le barriere che impediscono l'accesso ai mercati al fine di ottimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità sulle due sponde dell'Atlantico, anche agevolando l'accesso delle proprie compagnie aeree ai mercati globali di capitale, allo scopo di rispecchiare meglio la realtà di un'industria del trasporto aereo a dimensione mondiale, il rafforzamento del sistema transatlantico del trasporto aereo e la definizione di un quadro che sproni anche altri paesi ad aprire i propri mercati dei servizi aerei.
2. Conformemente all'obiettivo condiviso di cui al paragrafo 1 e adempiendo alle proprie responsabilità ai sensi dell'articolo 18 nella sorveglianza dell'attuazione del presente accordo, il comitato misto esamina annualmente gli sviluppi, incluso per quanto riguarda le modifiche legislative a cui si fa riferimento nel presente articolo. A tale proposito, il comitato misto definisce un processo di cooperazione comprendente le adeguate raccomandazioni alle parti. L'Unione europea e i suoi Stati membri consentono la maggioranza della proprietà e il controllo effettivo delle proprie compagnie aeree da parte degli Stati Uniti o dei suoi cittadini, sulla base della reciprocità, su conferma, da parte del comitato misto, che le leggi e i regolamenti degli Stati Uniti consentono la maggioranza della proprietà e il controllo efficace delle sue compagnie aeree da parte degli Stati membri e dei loro cittadini.

3. Su conferma scritta del comitato misto, in conformità con l'articolo 18, paragrafo 6, che le leggi e i regolamenti di ciascuna parte consentono la maggioranza della proprietà e il controllo efficace delle sue compagnie aeree all'altra parte o ai suoi cittadini:
- (a) la sezione 3 dell'allegato 1 del presente accordo cessa di avere effetto;
 - (b) le compagnie aeree degli Stati Uniti hanno il diritto di fornire servizi passeggeri-misti pianificati tra qualsiasi punto o punti situati nell'Unione europea e nei suoi Stati membri e cinque paesi, senza servire un punto nel territorio degli Stati Uniti. Tali paesi saranno stabiliti dal comitato misto entro un anno dalla firma del presente protocollo. Il comitato misto ha la facoltà di modificare l'elenco o di aumentare il numero di tali paesi; e
 - (c) il testo dell'articolo 2 dell'allegato 4 dell'accordo ("Proprietà e controllo di compagnie aeree di paesi terzi") cessa di avere effetto e al suo posto entra in vigore il testo dell'allegato 6 dell'accordo, riguardante le compagnie aeree di paesi terzi possedute e controllate dagli Stati Uniti o dai suoi cittadini.
4. Su conferma scritta del comitato misto, in conformità con l'articolo 18, paragrafo 6, che le disposizioni legislative e i regolamenti dell'Unione europea e dei suoi Stati membri riguardanti l'imposizione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti che gestiscono oltre 50 000 movimenti di aerei subsonici civili a reazione all'anno, stabiliscono che la Commissione europea ha l'autorità di verificare il processo prima dell'imposizione di tali misure e, qualora non sia soddisfatta del rispetto delle procedure adeguate in conformità con gli obblighi applicabili, ha l'autorità di promuovere in tal caso, prima della loro imposizione, le azioni giudiziarie adeguate riguardanti le misure in questione:
- (a) le compagnie aeree dell'Unione europea hanno il diritto di fornire servizi passeggeri-misti pianificati tra qualsiasi punto o punti situati negli Stati Uniti e cinque paesi, senza servire un punto nel territorio dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. Tali paesi saranno stabiliti dal comitato misto entro un anno dalla firma del presente protocollo. Il comitato misto ha la facoltà di modificare l'elenco o di aumentare il numero di tali paesi; e

- (b) il testo dell'articolo 2 dell'allegato 4 dell'accordo ("Proprietà e controllo di compagnie aeree di paesi terzi") cessa di avere effetto e al suo posto entra in vigore il testo dell'allegato 6 dell'accordo, riguardante le compagnie aeree di paesi terzi possedute e controllate dagli Stati membri o dai loro cittadini.
5. Su conferma scritta del comitato misto che una parte ha soddisfatto le condizioni di cui ai paragrafi 3 e 4 applicabili a tale parte, la parte può richiedere consultazioni di alto livello riguardanti l'attuazione del presente articolo. Tali consultazioni devono iniziare entro 60 giorni dalla data di consegna della richiesta, tranne qualora diversamente concordato dalle parti. Le parti si impegnano a compiere ogni sforzo possibile per risolvere le questioni per le quali sono state richieste le consultazioni. Se la parte che ha richiesto le consultazioni non è soddisfatta del loro risultato, tale parte deve notificare per iscritto, tramite canali diplomatici, la sua decisione che nessuna compagnia aerea dell'altra parte deve aumentare le frequenze o entrare in nuovi mercati ai sensi del presente accordo. Qualsiasi decisione di questo tipo entra in vigore entro 60 giorni dalla data di notifica. Entro tale periodo, l'altra parte può decidere che nessuna compagnia aerea della prima parte può aumentare le frequenze o entrare in nuovi mercati ai sensi dell'accordo. Tale decisione produrrà effetti lo stesso giorno della decisione adottata dalla prima parte. Ogni decisione di questo tipo adottata da una parte può essere revocata per comune accordo delle parti, confermato per iscritto dal comitato misto.

Articolo 7

Trasporto a carico del governo degli Stati Uniti

L'allegato 3 dell'accordo è eliminato interamente e sostituito come segue:

Allegato 3

riguardante il

trasporto a carico del governo degli Stati Uniti

Le compagnie aeree comunitarie hanno il diritto di trasportare passeggeri e merci su voli regolari e charter per i quali un dipartimento, un'agenzia o un ente civile del governo degli Stati Uniti:

(1) ottiene il trasporto per proprio conto o in esecuzione di un accordo in base al quale il pagamento è effettuato dal governo o con fondi messi a disposizione del governo; o

(2) fornisce il trasporto verso o per conto di un paese straniero o un'organizzazione internazionale o di altro tipo senza rimborso,

purché il trasporto sia effettuato:

(a) tra qualsiasi punto degli Stati Uniti e qualsiasi punto al di fuori degli Stati Uniti, nei limiti di quanto autorizzato per tale trasporto ai sensi del sottoparagrafo 1, lettera c), dell'articolo 3, eccetto, soltanto per quanto riguarda i passeggeri, tra punti per i quali sia valida una tariffa contrattuale per coppia di città, o

(b) tra due punti qualsiasi al di fuori degli Stati Uniti.

Il presente allegato non si applica al trasporto ottenuto o finanziato dal segretario alla Difesa o dal segretario di un dipartimento militare.

Articolo 8

Allegati

Il testo dell'allegato del presente protocollo è apposto all'accordo come allegato 6.

Articolo 9

Applicazione provvisoria

1. Fino alla sua entrata in vigore, le parti concordano di applicare il seguente protocollo in via temporanea, nei limiti di quanto sancito dalle norme nazionali, dalla data della firma.

2. Ciascuna parte può, in qualsiasi momento, dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra parte di aver deciso di non applicare più il presente protocollo. In tale evenienza, il protocollo cessa di essere applicato alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che questo non sia ritirato di comune accordo prima dello scadere del periodo in questione. Nell'evenienza che l'applicazione temporanea del protocollo cessi conformemente all'articolo 25, paragrafo 2, dell'accordo, cessa contemporaneamente l'applicazione temporanea del presente protocollo.

Articolo 10

Entrata in vigore

Il presente protocollo entra in vigore entro e non oltre:

1. la data di entrata in vigore del presente accordo e

2. il mese successivo alla data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche tra le parti a conferma dell'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente protocollo.

Ai fini dello scambio delle note diplomatiche in oggetto, le note diplomatiche dirette all'Unione europea e ai suoi Stati membri o provenienti da essi sono consegnate all'Unione europea o ricevute da essa, a seconda dei casi. La nota o le note diplomatiche dell'Unione europea e dei suoi Stati membri devono contenere la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente protocollo.

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

FATTO a

ALLEGATO 6

Proprietà e controllo di compagnie aeree di paesi terzi

1. Nessuna delle parti esercita i diritti derivanti da accordi sui servizi aerei con un paese terzo per rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi per le compagnie aeree di quel paese terzo per il fatto che la parte sostanziale della proprietà di quella compagnia aerea appartiene all'altra parte, a suoi cittadini, o a entrambi.

2. Gli Stati Uniti non esercitano i diritti derivanti da accordi sui servizi aerei per rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi per le compagnie aeree del Principato del Liechtenstein, della Confederazione svizzera, di un membro dell'ECAA alla data della firma del presente accordo, o dei paesi africani che attuano un accordo per i servizi aerei "cieli aperti" con gli Stati Uniti alla data della firma del presente accordo, per il fatto che il controllo effettivo di quella compagnia aerea appartiene a uno o più Stati membri, a cittadini di tali Stati, o ad entrambi.

3. Nessuna delle parti esercita i diritti derivanti da accordi sui servizi aerei con un paese terzo per rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi per le compagnie aeree di quel paese terzo per il fatto che il controllo effettivo di quella compagnia aerea appartiene all'altra parte, a suoi cittadini, o a entrambi, a condizione che il paese terzo in questione abbia buoni precedenti in materia di cooperazione nell'ambito dei rapporti riguardanti i servizi aerei con entrambe le parti.

4. Il comitato misto deve mantenere un inventario dei paesi terzi che, in base alle considerazioni di entrambe le parti, si presume abbiano stabilito buoni precedenti in materia di cooperazione nell'ambito dei rapporti riguardanti i servizi aerei.

Dichiarazione congiunta

I rappresentanti degli Stati Uniti d'America e dell'Unione europea e dei suoi Stati membri confermano che il protocollo di modifica dell'accordo sui trasporti aerei firmato tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea e i suoi Stati membri il 25 marzo 2010 a Bruxelles, deve essere autenticato in altre lingue mediante scambio di lettere prima della firma del protocollo oppure mediante decisione del comitato misto dopo la firma del protocollo stesso.

La presente dichiarazione congiunta costituisce parte integrante del protocollo.

Per gli Stati Uniti:

Per l'Unione europea e i suoi Stati membri:

John Byerly (*firma*)

Daniel Calleja (*firma*)

25 marzo 2010