

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4565

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
(FRATTINI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'INTERNO
(MARONI)

CON IL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA
(ALFANO)

CON IL MINISTRO DELLA DIFESA
(LA RUSSA)

CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
(TREMONTI)

CON IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
(ROMANI)

E CON IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
(MATTEOLI)

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e la Georgia, dall'altro lato, con Allegati, fatto a Bruxelles il 2 dicembre 2010

Presentato il 29 luglio 2011

ONOREVOLI DEPUTATI! — Il presente disegno di legge concerne la ratifica e l'esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e la Georgia, dall'altro lato, fatto a Bruxelles il 2 dicembre 2010.

1.1 Contesto dell'Accordo.

Tradizionalmente il settore del trasporto aereo internazionale è disciplinato da accordi bilaterali fra singoli Stati. Tuttavia, dopo le sentenze pronunciate dalla Corte di giustizia delle Comunità europee

nel novembre 2002 (le cosiddette « *open skies* »), che giudicarono incompatibili con il diritto dell'Unione europea alcune clausole contenute negli Accordi aerei bilaterali stipulati da alcuni Stati membri con gli Stati Uniti d'America, la Commissione europea ha avviato e concluso una serie di accordi globali tra l'Unione europea e i Paesi terzi, perseguendo il fine di rafforzare le prospettive di promozione dell'industria europea, di ampliare le opportunità del trasporto aereo e di garantire eque condizioni di concorrenza, contribuendo al contempo alla riforma dell'aviazione civile internazionale.

Rientra in quest'ottica anche l'Accordo globale con lo Stato della Georgia, che risponde alle esigenze di liberalizzare l'accesso al mercato, di creare nuove opportunità di investimento per gli Stati membri e di garantire pari diritti e opportunità a tutti i vettori aerei dell'Unione europea e georgiani.

L'intesa si allinea ad altri Accordi stipulati tra l'Unione europea e Paesi terzi, tutti finalizzati alla creazione di un ampio spazio aereo liberalizzato di cui è espressione — fra gli altri — l'Accordo *European Common Aviation Area* (ECAA), l'intesa multilaterale firmata il 9 giugno 2006 che istituisce lo Spazio aereo comune europeo, tra la Comunità europea e i suoi Stati membri e Albania, Bosnia Erzegovina, Croazia, *ex* Repubblica Yugoslava di Macedonia, Islanda, Montenegro, Norvegia, Serbia, Missione ONU per il Kosovo.

Una volta entrato in vigore, il presente Accordo sostituirà gli accordi bilaterali esistenti attualmente in vigore fra gli Stati membri dell'Unione europea e la Georgia.

A prescindere dal caso specifico della Georgia, la progressiva sostituzione dei numerosissimi accordi bilaterali con accordi globali con Paesi terzi, nei quali l'Unione europea agisce come soggetto unico, faciliterà i necessari processi di fusione e di consolidamento di soggetti imprenditoriali dell'Unione europea in grado di confrontarsi con le dinamiche di mercato mondiali.

1.2 Iter procedurale della firma.

L'Accordo è stato negoziato dalla Commissione europea sulla base del mandato ricevuto dagli Stati membri dell'Unione europea il 5 giugno 2003.

Le delegazioni della Georgia, dell'Unione europea e degli Stati membri hanno partecipato a tre tornate negoziali che si sono tenute tra il mese di settembre 2004 e il mese di marzo 2010, quando il testo è stato parafato.

1.3 Finalità dell'Accordo.

L'Accordo mira a istituire uno spazio aereo liberalizzato tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Georgia, nel cui ambito i vettori di entrambe le Parti potranno stabilirsi liberamente, fornire liberamente i loro servizi sulla base dei principi commerciali, competere su base equa e paritaria, nonché essere soggetti a condizioni regolamentari equivalenti e armonizzate.

L'Accordo, rafforzando ulteriormente i legami economici tra l'Unione europea e la Georgia, apporterà vantaggi economici ai vettori aerei, agli aeroporti, ai passeggeri, agli spedizionieri, all'industria del turismo e, in generale, all'economia dell'Unione europea e del Paese caucasico.

L'Accordo, in sintesi, prevede:

libertà di operare servizi aerei da ogni città dell'Unione europea verso ogni città nella Georgia e viceversa;

libertà tariffaria;

accordi di collaborazione tra le compagnie, inclusi gli accordi di *code-sharing* e di noleggio con equipaggio (*wet-leasing*);

cooperazione fra le autorità nel settore della sicurezza aerea in termini di *security* e di *safety*;

forte cooperazione in materia ambientale;

misure a protezione del consumatore;

un Comitato congiunto con funzioni consultive, interpretative e applicative dell'Accordo.

1.4 Esame delle disposizioni.

L'Accordo si compone di ventinove articoli e di quattro Allegati.

Articolo 1 — Definizioni.

Illustra le terminologie e i concetti utilizzati nel corpo dell'Accordo.

Articolo 2 — Concessione di diritti.

Definisce i diritti di sorvolo e di scalo tecnico, nonché altri diritti di traffico previsti nell'Accordo e necessari alla concreta operatività e all'esercizio delle rotte.

Articolo 3 — Autorizzazione.

Illustra i requisiti necessari che ciascun vettore aereo di una delle Parti contraenti debba soddisfare, una volta inoltrata la domanda per le autorizzazioni di esercizio alle competenti autorità dell'altra Parte, per la concessione delle opportune autorizzazioni.

Articolo 4 — Riconoscimento reciproco di dichiarazioni regolamentari relative all'idoneità, alla proprietà e al controllo della compagnia aerea.

Una volta ricevuta una domanda di autorizzazione da un vettore aereo di una delle Parti, le autorità competenti dell'altra Parte riconoscono le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità o della cittadinanza, adottate dalle autorità competenti della prima Parte in relazione a tale vettore aereo, come se tale decisione fosse stata adottata dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti, salvo nei casi stabiliti nell'articolo 4 stesso.

Articolo 5 — Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni.

Definisce i casi in cui le autorità competenti di ciascuna Parte hanno il diritto di rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo appartenente all'altra Parte.

Articolo 6 — Investimenti.

Si riferisce alla proprietà della partecipazione di maggioranza e al controllo effettivo di un vettore aereo della Georgia da parte di uno Stato membro, o di un vettore aereo dell'Unione europea da parte della Georgia.

Articolo 7 — Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari.

Definisce il regime di applicabilità di leggi, regolamenti, direttive amministrative delle rispettive Parti contraenti in materia di dogana, immigrazione, passaporti e sanità.

Articolo 8 — Condizioni di concorrenza.

Definisce gli obiettivi e le condizioni di concorrenza per la fornitura dei servizi aerei delle due Parti contraenti.

Articolo 9 — Opportunità commerciali.

Definisce i diritti di ciascuna Parte contraente in riferimento alle opportunità commerciali dei rappresentanti dei vettori aerei.

Articolo 10 — Diritti doganali e fiscalità.

Disciplina il regime e i casi di esenzione doganale e fiscale, relativamente a carburante, provviste di bordo, pezzi di ricambio e lubrificanti necessari per garantire l'operatività dei servizi svolti dai vettori designati dalle Parti contraenti.

Articolo 11 — Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea.

Ciascuna Parte garantisce che gli oneri di uso, eventualmente imposti dalle autorità o enti competenti della riscossione, ai vettori aerei dell'altra Parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, di aeroporti e di infrastrutture e dei servizi per la sicurezza della navigazione aerea siano adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori ed 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 gli adeguati servizi e infrastrutture 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 e di economia. In ogni caso, tali oneri sono applicati ai vettori dell'altra Parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.

Articolo 12 – Fissazione dei prezzi.

Le Parti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera e equa concorrenza.

Articolo 13 – Statistiche.

Definisce lo scambio tra le Parti di statistiche richieste dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta di una delle Parti, delle altre informazioni statistiche disponibili, che possano ragionevolmente essere richieste per esaminare l'andamento dei servizi aerei.

Articolo 14 – Sicurezza aerea.

Definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea specificata nel dettaglio nell'allegato III, parte C, dell'Accordo.

Articolo 15 – Protezione della navigazione aerea.

Definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di protezione della navigazione aerea dell'Unione europea specificata nell'allegato III, parte D, dell'Accordo.

Articolo 16 – Gestione del traffico aereo.

Le Parti cooperano nel settore della gestione del traffico aereo, al fine di estendere il « cielo unico europeo » alla Georgia e rafforzare così le norme di sicurezza attuali e l'efficacia globale delle norme che disciplinano il traffico aereo generale in Europa, di ottimizzare la capacità, di ridurre al minimo i ritardi e di migliorare l'efficienza ambientale.

Articolo 17 – Ambiente.

Le Parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e di attuazione della politica dell'aviazione e riconoscono la necessità di adottare misure efficaci a livello mondiale, nazionale e locale per ridurre al minimo gli impatti dell'aviazione civile sull'ambiente.

Articolo 18 – Protezione dei consumatori.

Definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea specificata nel dettaglio nell'allegato III, parte G, dell'Accordo.

Articolo 19 – Sistemi informatici di prenotazione.

Definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo specificata nel dettaglio nell'allegato III, parte H, dell'Accordo.

Articolo 20 – Aspetti sociali.

Definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo specificata nel dettaglio nell'allegato III, parte F, dell'Accordo.

Articolo 21 – Interpretazione e attuazione.

Le Parti adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente Accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pre-

giudizio alla realizzazione degli obiettivi del presente Accordo.

Articolo 22 — Il Comitato misto.

Definisce l'istituzione di un Comitato misto, composto da rappresentanti delle Parti, responsabile dell'amministrazione e della corretta attuazione dell'Accordo.

Articolo 23 — Risoluzione delle controversie e arbitrato.

In caso di controversie in materia di interpretazione o di applicazione dell'Accordo, le Parti si impegnano a risolverle in primo luogo mediante consultazioni formali in sede di Comitato misto, conformemente all'articolo 22 (Comitato misto), paragrafo 5, dell'Accordo.

In caso di mancata risoluzione delle controversie in ambito del Comitato misto, l'articolo definisce la procedura di arbitrato.

Articolo 24 — Misure di salvaguardia.

Le Parti adottano tutte le misure, di portata generale o specifica, necessarie per l'adempimento dei loro obblighi a norma dell'Accordo. Esse assicurano la realizzazione degli obiettivi fissati dall'Accordo.

Articolo 25 — Relazioni con altri accordi.

Le disposizioni contenute nell'Accordo prevalgono sulle disposizioni in materia contenute negli accordi bilaterali vigenti fra la Georgia e gli Stati membri. È tuttavia autorizzato l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dall'Accordo orizzontale, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra gli Stati membri dell'Unione europea e i loro cittadini.

Articolo 26 — Modifiche.

Definisce la procedura nel caso in cui una delle Parti intenda modificare le disposizioni dell'Accordo.

Articolo 27 — Scadenza.

Ciascuna Parte può in qualsiasi momento decidere di denunciare l'Accordo, dandone preavviso scritto, tramite i canali diplomatici, all'altra Parte. Detto preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) e al Segretariato delle Nazioni Unite.

Articolo 28 — Registrazione presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e il Segretariato delle Nazioni Unite.

L'Accordo e tutte le modifiche sono registrati presso l'ICAO e presso il Segretariato delle Nazioni Unite.

Articolo 29 — Applicazione provvisoria ed entrata in vigore.

L'Accordo entra in vigore entro un mese dalla data dello scambio dell'ultima nota diplomatica fra le Parti oppure, in via transitoria, dal primo giorno del mese successivo alla data dell'ultima nota con la quale le Parti si sono comunicate l'avvenuto espletamento delle procedure necessarie a tale fine.

Allegato I — Servizi concordati e rotte specificate.

Stabilisce la tabella delle rotte.

Allegato II — Disposizioni transitorie.

Definisce, tra l'altro, il divieto del diritto di esercitare diritti di traffico di quinta libertà anche per i vettori aerei della Georgia tra i punti situati sul territorio dell'Unione europea, fatti salvi i diritti di traffico di quinta libertà già concessi nell'ambito degli accordi bilaterali fra la Georgia e gli Stati membri dell'Unione europea. Per « diritto della quinta libertà » si intende il privilegio concesso da uno Stato (detto « concedente ») ai vettori aerei di un altro Stato (detto « concessionario ») di fornire servizi di trasporto internazionali tra il territorio dello Stato concedente e il territorio di uno

Stato terzo, a condizione che detti servizi abbiano come punto di partenza o di destinazione il territorio dello Stato concessionario.

Allegato III — Norme applicabili all'aviazione civile.

Elenca i regolamenti applicabili all'Accordo in materia di aviazione civile.

Allegato IV — Elenco degli altri Stati di cui all'articolo 3 e 4 e all'allegato I.

Contiene l'elenco degli Accordi tra gli Stati membri dell'Unione europea e la Georgia, che saranno sostituiti dal presente Accordo (nella fattispecie: con Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera).

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196).

Per quanto attiene agli aspetti finanziari, si rileva che gli unici oneri, meramente eventuali, discendenti dall'applicazione dell'Accordo riguardano le spese di missione relative alla partecipazione di rappresentanti italiani alle riunioni del Comitato misto previsto dall'articolo 22.

In relazione a tali spese, si precisa che i delegati italiani che partecipano alle riunioni del predetto Comitato provengono dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e dalla Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea a Bruxelles:

1) l'ENAC provvede a finanziare in proprio le missioni all'estero dei funzionari delegati a partecipare ai Comitati in qualità di rappresentanti italiani;

2) non si configurano spese di missione per la partecipazione di esperti della Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea alle riunioni che si tengono a Bruxelles.

Per quanto concerne gli oneri derivanti dal ricorso al collegio arbitrale previsto dall'articolo 23 dell'Accordo, si rileva come anch'essi abbiano natura meramente eventuale e, qualora si configurino, graveranno sul bilancio dell'Unione europea.

Per quanto concerne le altre attività poste in essere in attuazione dell'Accordo, esse non prevedono richieste di contributi addizionali e di cofinanziamento aggiuntivo da parte degli Stati membri.

Dal presente provvedimento, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

A) Aspetti tecnico-normativi di diritto interno.

1. Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Il ricorso alla legge di autorizzazione alla ratifica si rende necessario in quanto l'Accordo rientra nella fattispecie di cui all'articolo 80 della Costituzione. Si tratta di un Accordo di competenza mista dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, e pertanto da sottoporre alla firma anche dei rappresentanti dei singoli Stati membri.

L'intervento normativo è pienamente coerente con il programma di Governo, in quanto configura un adempimento di un obbligo gravante sull'Italia in qualità di Stato membro dell'Unione europea.

2. Analisi del quadro normativo nazionale.

Rispetto al quadro normativo nazionale non emerge alcun profilo di incoerenza o di contraddizione, in quanto l'intervento normativo si risolve nella ratifica di un Accordo concluso in sede di Unione europea, secondo le procedure proprie dell'Unione europea che, a norma di quanto previsto dall'articolo 100, paragrafo 2, e dall'articolo 218 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, regolano la preparazione, il negoziato e il perfezionamento degli accordi con i Paesi terzi.

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

Il provvedimento si inserisce coerentemente nel quadro giuridico vigente, in quanto si allinea ad altri accordi stipulati tra l'Unione europea e i Paesi terzi, tutti finalizzati alla creazione di un ampio spazio aereo liberalizzato che possa condurre allo sviluppo e alla cooperazione nell'ambito della promozione della concorrenza, della difesa dell'ambiente, della tutela dei consumatori e della sicurezza.

Una volta entrato in vigore, l'Accordo sostituirà le intese bilaterali semplificate operative, attualmente in vigore fra Italia e Georgia.

L'applicazione provvisoria di cui all'articolo 29 si riferisce agli aspetti tecnico-operativi (definizione delle rotte, designazione delle compagnie, tipi di aeromobili utilizzati e di servizi offerti) in quanto è prassi consolidata, nel settore aeronautico, la distinzione tra le parti normative degli accordi, soggette al perfezionamento delle procedure interne previste per la loro entrata in vigore, e i contenuti operativi, applicabili a partire dalla firma dell'Accordo, o da una data precisa,

come nella fattispecie in esame. Tale prassi è motivata dall'esigenza di rispondere con prontezza alle rapide evoluzioni tecniche ed economiche del settore, rendendo così immediatamente fruibili i servizi previsti nell'Accordo con soddisfazione degli utenti e degli operatori economici coinvolti.

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

Il provvedimento in esame non presenta alcun problema di costituzionalità, essendo pienamente conforme all'articolo 11 della Costituzione, in materia di partecipazione dell'Italia all'ordinamento internazionale, e all'articolo 117, in materia di riparto della potestà legislativa tra Stato, regioni ed enti locali.

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

L'intervento è pienamente compatibile con le regole di riparto di competenze tra Stato, regioni ed enti locali, in quanto la materia dei rapporti internazionali rientra, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, nella competenza legislativa esclusiva dello Stato. Sempre in base al dettato costituzionale, le regioni sono vincolate all'applicazione degli obblighi derivanti dagli accordi internazionali, anche nelle materie di loro esclusiva competenza.

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

I principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118 della Costituzione riguardano l'esercizio di funzioni amministrative e non risultano quindi direttamente coinvolti dall'intervento normativo. Tuttavia, rispetto ai rapporti tra Italia e Unione europea, risulta rispettato il principio di sussidiarietà, in quanto l'obiettivo di istituire uno spazio aereo liberalizzato tra l'Unione europea e la Georgia non è perseguibile attraverso interventi normativi adottati dai singoli Stati membri.

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

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

Nella materia oggetto dell'intervento normativo in esame non è configurabile il ricorso alla delegificazione, in quanto la ratifica dell'Accordo con legge è prevista dall'articolo 80 della Costituzione, né è suscettibile di semplificazione normativa.

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

Non esistono progetti di legge vertenti sulla materia oggetto dell'intervento normativo in esame, in quanto la definizione di un accordo aereo tra Unione europea e un Paese terzo è per definizione di competenza dell'Unione europea.

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

Non risultano giudizi di costituzionalità pendenti sulla materia degli accordi aerei stipulati tra Unione europea e Paesi terzi.

B) Contesto normativo dell'Unione europea e internazionale.

1. Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'unione europea.

L'intervento normativo in oggetto è pienamente compatibile con l'ordinamento dell'Unione europea. Sarebbe semmai una mancata ratifica dell'Accordo da parte italiana a rappresentare una violazione del predetto ordinamento.

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

Non risultano in essere procedure di infrazione sulla materia.

3. Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

L'intervento è un adempimento rispetto agli obblighi derivanti dall'appartenenza all'Unione europea e non presenta alcun profilo di incompatibilità rispetto ad altri obblighi internazionali.

4. Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

La Corte di giustizia dell'Unione europea ha chiarito la piena legittimità dell'Unione a negoziare in veste di soggetto unitario accordi aerei globali con Paesi terzi, secondo le procedure indicate dall'articolo 100, paragrafo 2, e dall'articolo 218 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Al contempo, la Corte ha ribadito la legittimità degli accordi aerei bilaterali, escludendo quindi che la competenza dell'Unione europea a sottoscrivere accordi con Paesi terzi sia configurabile quale competenza esclusiva.

5. *Indicazioni sulle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Sulla materia oggetto dell'intervento normativo non si riscontra una giurisprudenza della Corte europea dei diritti dell'uomo, né vi sono giudizi pendenti.

6. *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte degli altri Stati membri dell'Unione europea.*

Gli Stati membri, ciascuno secondo le procedure previste dal rispettivo ordinamento, sono chiamati tutti a recepire l'Accordo sul piano interno, onde consentirne l'entrata in vigore.

C) Elementi di qualità sistematica e redazionale del testo.

1. *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Le definizioni dei termini contenuti nell'Accordo sono indicate nell'articolo 1 e non sono innovative rispetto a quanto già utilizzato nella normativa dell'Unione europea.

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

I riferimenti normativi contenuti nell'Accordo riguardanti atti dell'Unione europea risultano corretti.

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

Non è stata adottata la tecnica della novella legislativa in quanto il testo non modifica direttamente né integra disposizioni vigenti sulla stessa materia.

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

La materia degli accordi aerei tra Italia e Georgia non è regolata da alcun atto normativo.

Le relazioni aeronautiche tra i due Paesi sono attualmente regolate da un'intesa semplificata di natura pattizia e di contenuto tecnico-operativo che verrà disapplicata a seguito dell'applicazione del presente accordo, così come previsto dall'articolo 29 dell'Accordo stesso.

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

Non si riscontrano le fattispecie indicate.

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

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

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

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

L'articolo 21 dell'Accordo prescrive una norma di chiusura a carattere residuale che impone alle parti di adottare tutte le misure idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dall'Accordo stesso. Trattandosi di prescrizione a contenuto generale, non presenta criticità relative alla tempistica attuativa.

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

A norma di quanto previsto dall'articolo 13 dell'Accordo, le elaborazioni statistiche relative alla materia oggetto del provvedimento sono curate dall'Unione europea e dalla Georgia e non comportano quindi costi aggiuntivi per le pubbliche amministrazioni italiane.

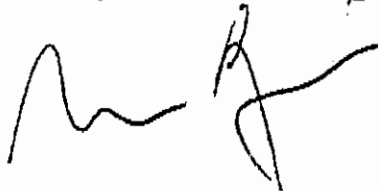
DICHIARAZIONE DI ESCLUSIONE DALL'AIR

Al Capo del Dipartimento
per gli Affari Giuridici e Legislativi

Si comunica, ai sensi dell'art. 8 del d.p.c.m. 11 settembre 2008, n. 170, che lo schema di disegno di legge concernente "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Georgia, con Allegati, fatto a Bruxelles il 2 dicembre 2010", in programma per la prossima riunione preparatoria del Consiglio dei Ministri, non è soggetto ad AIR in quanto rientrante nella categoria dei disegni di legge di ratifica di trattati internazionali che non comportano spese o istituzione di nuovi uffici.

Roma, 06.06.2011

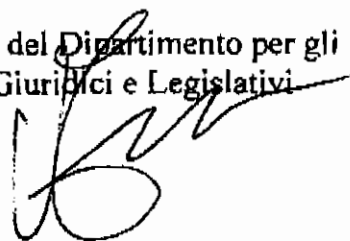
Il Capo dell'Ufficio Legislativo



VISTO

Roma,

Il Capo del Dipartimento per gli
Affari Giuridici e Legislativi



DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

(Autorizzazione alla ratifica).

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e la Georgia, dall'altro lato, con Allegati, fatto a Bruxelles il 2 dicembre 2010.

ART. 2.

(Ordine di esecuzione).

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 29 dell'Accordo stesso.

ART. 3.

(Entrata in vigore).

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

ACCORDO SULLO SPAZIO AEREO COMUNE
TRA L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI, DA UN LATO,
E LA GEORGIA, DALL'ALTRO LATO

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 GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti contraenti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in prosieguo designati come gli "Stati membri", e

L'UNIONE EUROPEA,

da un lato, e

LA GEORGIA in prosieguo denominata "Georgia",

dall'altro lato,

PRESO ATTO che il 22 aprile 1996 è stato firmato a Lussemburgo un accordo di partenariato e di cooperazione tra le Comunità europee e gli Stati membri, da un lato, la Georgia, dall'altro;

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

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo, anche tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo capaci di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati;

RICONOSCENDO l'importanza del trasporto aereo per la promozione degli scambi commerciali, del turismo e degli investimenti;

PRENDENDO ATTO della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

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

RICONOSCENDO che il rispetto integrale delle norme dello spazio aereo comune consente alle parti di coglierne tutti i benefici, compresa l'apertura dell'accesso ai mercati, e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le linee aeree, i lavoratori di entrambe le parti;

RICONOSCENDO che la creazione dello spazio aereo comune e l'applicazione delle sue norme non possono essere realizzate senza l'adozione di accordi transnazionali, laddove necessario;

RICONOSCENDO l'importanza che riveste un'assistenza adeguata in questa prospettiva;

DESIDERANDO dar modo alle linee aeree di offrire ai passeggeri e vettori aerei prezzi e servizi competitivi in mercati aperti;

DESIDERANDO provvedere affinché tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti delle linee aeree, beneficino di un accordo liberalizzato;

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

DESIDERANDO assicurare la parità di trattamento a tutti i vettori aerei e garantire loro eque e pari opportunità di fornire i servizi aerei di cui al presente accordo;

RICONOSCENDO che le sovvenzioni pubbliche possono falsare la concorrenza tra linee aeree e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo;

AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppare e attuare la politica internazionale in materia di trasporto aereo e nel riconoscere i diritti degli Stati sovrani ad adottare misure adeguate a tal fine;

PRESO ATTO dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montreal il 28 maggio 1999;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo costituito dagli accordi esistenti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le linee aeree, i lavoratori e le comunità da entrambi i lati,

HANNO CONCLUSO IL SEGUENTE ACCORDO:

ARTICOLO I

Definizioni

Ai fini del presente accordo, e salvo disposizione contraria, i seguenti termini sono così definiti:

- (1) "servizio concordato" e "rotta determinata", il trasporto aereo internazionale a norma dell'articolo 2 (Concessione di diritti) e dell'allegato I al presente accordo;
- (2) "accordo", il presente accordo, i suoi allegati e ogni loro emendamento;
- (3) "trasporto aereo", il trasporto effettuato per mezzo di aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione, che, a scanso di dubbi, include i trasporti aerei di linea e fuorilinea (charter) e un servizio integrale di trasporto merci;
- (4) "autorità competenti", gli organismi o enti pubblici responsabili per lo svolgimento delle funzioni amministrative di cui al presente accordo;
- (5) "idoneità", indica se un vettore aereo è adatto a operare servizi aerei internazionali, in altre parole, se ha una capacità finanziaria soddisfacente e competenze appropriate in materia di gestione ed è disposto a conformarsi alle disposizioni legislative e regolamentari e agli obblighi relativi alle operazioni di detti servizi;
- (6) "nazionalità", il fatto che un vettore aereo soddisfi le esigenze relative a aspetti quali la sua proprietà, il suo controllo effettivo e la propria sede principale di attività;

- (7) "convenzione", la convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, la quale include:
- a) ogni emendamento che sia entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a), della convenzione stessa e che sia stato ratificato sia dalla Georgia che dallo Stato membro dell'Unione europea, e
 - b) tutti gli allegati e i relativi emendamenti adottati a norma dell'articolo 90 della convenzione stessa, qualora tali allegati o emendamenti siano entrati in vigore simultaneamente per la Georgia e per lo Stato membro o per gli Stati membri dell'Unione europea;
- (8) "diritto della quinta libertà", il diritto o il privilegio concesso da uno stato ("Stato concedente") ai vettori aerei di un altro Stato ("Stato concessionario") di fornire servizi di trasporto aerei internazionali tra il territorio dello Stato concedente e il territorio di uno Stato terzo, a condizione che questi servizi abbiano come punto di partenza o di destinazione il territorio dello Stato concessionario;
- (9) "costo totale", il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative e gli eventuali oneri destinati a rispecchiare i costi ambientali e applicati senza distinzione di nazionalità;
- (10) "trasporto aereo internazionale", il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;

- (11) "accordo ECAA", l'accordo multilaterale tra la Comunità europea ed i suoi Stati membri, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica jugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Repubblica di Serbia e la Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo¹, sull'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo.
- (12) "paese Euromed", ogni paese mediterraneo partecipante alla politica europea di vicinato (cioè, alla data della firma dell'accordo, Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Libano, Giordania, Israele, il territorio palestinese, Siria e Turchia);
- (13) "cittadini nazionali", qualsiasi persona fisica o giuridica avente nazionalità georgiana per la parte georgiana, o la nazionalità di uno Stato membro per la parte europea, se e in quanto, nel caso di una persona giuridica, essa è sempre effettivamente controllata, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, da persone fisiche o giuridiche aventi nazionalità georgiana per la parte georgiana, o da persone fisiche o giuridiche aventi la nazionalità di uno Stato membro o di uno dei paesi terzi identificati nell'allegato IV, per la parte europea;
- (14) "licenze di esercizio", nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri le licenze di esercizio e tutti gli altri documenti o certificati pertinenti rilasciato ai sensi della legislazione UE in vigore, e, nel caso della Georgia, le licenze, i certificati o i permessi rilasciati ai sensi della legislazione georgiana in vigore;

¹ Conformemente alla risoluzione n. 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite del 10 giugno 1999.

- (15) "parti", da un lato l'Unione europea o gli Stati membri, ovvero l'Unione europea e i suoi Stati membri, nell'ambito delle rispettive competenze (la parte europea), e dall'altro lato la Georgia (la parte georgiana);
- (16) "prezzo",
- i) "tariffe aeree passeggeri", il prezzo che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti o altri venditori di biglietti per il proprio trasporto e per quello dei loro bagagli sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari; e
 - ii) "tariffe aeree merci", il prezzo da pagare per il trasporto di merci nonché le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari.

Questa definizione comprende, laddove applicabile, il trasporto di superficie connesso alle operazioni di trasporto aereo internazionale e le condizioni ad esso applicabili.

- (17) "principale centro di attività", la sede principale o sociale di un vettore aereo comunitario nel territorio della parte in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, del vettore aereo;
- (18) "oneri di servizio pubblico", tutti gli oneri imposti ai vettori aerei esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su una determinata rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione e capacità minima cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale.
- ~~I vettori aerei possono essere indennizzati dalla parte interessata per l'adempimento degli~~
oneri di servizio pubblico;

(19) "sovvenzioni", qualsiasi contributo finanziario concesso dalle autorità o da un organismo regionale od altro organismo pubblico, ossia quando:

- a) provvedimenti del governo, di un ente regionale o di un altro organismo pubblico comportino il trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di sovvenzioni, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi alla società o la presa a carico di passivi della società, quali ad esempio garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, l'assetto azionario, la protezione contro il fallimento o un'assicurazione;
- b) la pubblica amministrazione o un organismo regionale od altro ente pubblico rinuncia ad entrate altrimenti dovute, ovvero non le riscuote, o le riduce indebitamente;
- c) la pubblica amministrazione, un ente regionale od altro ente pubblico fornisce beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquista beni o servizi; oppure
- d) un governo, un ente regionale od altro organismo pubblico effettua dei versamenti ad un meccanismo di finanziamento, o incarica o dà ordine ad un organismo privato di svolgere una o più funzioni tra quelle illustrate ai punti da a) a c) che precedono, che di norma spetterebbero al governo, e la prassi seguita non differisce per nessun aspetto dalle prassi normalmente adottate dai governi,

e viene in tal modo conferito un vantaggio;

- (20) "SESAR", l'attuazione tecnica del Cielo unico europeo, che coordina e sincronizza la ricerca, lo sviluppo e l'applicazione delle nuove generazioni dei sistemi di gestione del traffico aereo;
- (21) "territorio", nel caso della Georgia le aree territoriali e le acque territoriali ad esse adiacenti sotto la sua sovranità, influenza, protezione o mandato e, nel caso dell'Unione europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale ai quali si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea e alle condizioni sancite da tali trattati e da ogni strumento che dovesse succedere agli stessi. Resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; per l'aeroporto di Gibilterra resta inoltre sospesa l'applicazione delle misure UE in materia di liberalizzazione del trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, conformemente alla dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006;
- (22) "onere di uso", un onere imposto alle compagnie aeree a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, infrastrutture per la navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connesse.

TITOLO I

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 2

Concessione di diritti

1. Ciascuna parte concede all'altra parte, in conformità dell'allegato I e dell'allegato II, i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte dei vettori dell'altra parte:
 - a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;
 - b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito di un trasporto aereo (per scopi non di traffico);
 - c) nell'effettuare un servizio concordato su una rotta specificata, il diritto di effettuare scali sul suo territorio al fine di caricare e scaricare il traffico internazionale di passeggeri, merci e/o posta, separatamente o in combinazione; e
 - d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

2. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata in modo da conferire:
- a) alla Georgia il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio di tale Stato membro;
 - b) all'Unione europea il diritto di caricare, nel territorio della Georgia passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio della Georgia.

ARTICOLO 3

Autorizzazione

1. Una volta ricevute da un vettore aereo di una delle parti contraenti le domande per le autorizzazioni di esercizio, le competenti autorità dell'altra parte concedono le opportune autorizzazioni con tempi procedurali minimi, a condizione che:
- a) per un vettore della Georgia:
 - il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività o in Georgia, o sia titolare di una licenza di esercizio in conformità alla legislazione applicabile della Georgia; e

-
- la Georgia eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo; e
 - salvo quanto diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore aereo appartenga a, e sia effettivamente controllato da, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, la Georgia e/o cittadini della Georgia,
- b) per un vettore dell'Unione europea:
- il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea a norma del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e sia titolare di una valida licenza di esercizio; e
 - lo Stato membro competente per il rilascio del certificato di operatore aereo (COA) eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata; e
 - salvo quanto diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore aereo appartenga a, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, Stati membri e/o cittadini di Stati membri, o altri Stati di cui all'allegato IV, e/o cittadini di questi altri Stati;
- c) il vettore aereo risponda alle condizioni di cui alle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dall'autorità competente in materia di operazioni di trasporto aereo; e
- d) vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 14 (Sicurezza dell'aviazione) ed all'articolo 15 (Protezione dell'aviazione) del presente accordo.

ARTICOLO 4

**Riconoscimento reciproco di dichiarazioni regolamentari
relative all'idoneità, alla proprietà e al controllo della compagnia aerea**

Una volta ricevuta una domanda di autorizzazione da un vettore aereo di una delle parti, le autorità competenti dell'altra parte riconoscono le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità e/o della cittadinanza adottate dalle autorità competenti della prima parte in relazione a tale vettore aereo come se tale decisione fosse stata adottata dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti, salvo nei casi stabiliti alle successive lettere a) e b):

- a) se, una volta ricevuta una domanda di autorizzazione da un vettore aereo, o dopo la concessione di tale autorizzazione, le autorità competenti della parte ricevente hanno motivi specifici per ritenere che, nonostante la determinazione effettuata dalle autorità competenti dell'altra parte, non siano rispettate le condizioni di cui all'articolo 3 (Autorizzazione) del presente accordo per la concessione degli opportuni permessi o autorizzazioni, devono prontamente informarne tali autorità, suffragando in modo plausibile la loro posizione. In tale caso ciascuna parte può chiedere l'avvio di consultazioni, eventualmente anche con rappresentanti delle pertinenti autorità competenti, e/o domandare ulteriori informazioni in relazione al problema di cui trattasi. Tali richieste devono essere soddisfatte nei tempi più brevi praticabili. Qualora non si pervenga a una soluzione, ciascuna parte può sottoporre la questione all'esame del comitato misto istituito a norma dell'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo.

b) il presente articolo non si riferisce al riconoscimento delle determinazioni in relazione a:

- certificati o licenze di sicurezza;
- disposizioni in materia di sicurezza; oppure
- copertura assicurativa.

ARTICOLO 5

Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni

1. Le autorità competenti di ciascuna parte hanno il diritto di rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo appartenente all'altra parte qualora:

a) per un vettore della Georgia:

- il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività in Georgia, o non sia titolare di una licenza di esercizio in conformità alla legislazione applicabile della Georgia; oppure
- la Georgia non eserciti e non mantenga l'effettivo controllo regolamentare del vettore aereo; oppure

salvo quanto diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore aereo non appartenga a, o non sia effettivamente controllato da, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, la Georgia e/o cittadini della Georgia,

- b) per un vettore dell'Unione europea:
- il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea a norma del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, o non sia titolare di una valida licenza di esercizio; oppure
 - lo Stato membro competente per il rilascio del certificato di operatore aereo (COA) non eserciti o mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo ovvero l'autorità competente non sia chiaramente indicata; oppure
 - salvo quanto diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore non appartenga a, e non sia effettivamente controllato da, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, gli Stati membri e/o cittadini degli Stati membri, o altri Stati di cui all'allegato IV, e/o cittadini di questi altri Stati;
- c) il vettore aereo non abbia ottemperato alle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di cui all'articolo 7 (Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari) del presente accordo; oppure
- d) non vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 14 (Sicurezza) ed all'articolo 15 (Protezione) del presente accordo; oppure
- e) una parte abbia dichiarato, conformemente all'articolo 8 (Condizioni di concorrenza) del presente accordo che non sono soddisfatte le condizioni di concorrenza.

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettere c) e d) del presente articolo, i diritti conferiti dal presente articolo possono essere esercitati solamente previa consultazione con le competenti autorità dell'altra parte.

3. Nessuna delle parti fa uso dei diritti ad esse conferiti dal presente articolo di citare, a ai Natale, di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi di uno o più vettori aerei delle parti sulla base del fatto che la proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di detto vettore aereo sono detenuti da una o più parti del ECAA o dai loro cittadini, nella misura in cui detta parte o dette parti dell'ECAA offrano la reciprocità di trattamento.

ARTICOLO 6

Investimenti

Fatto salvo il rispetto dell'articolo 3 (Autorizzazione) e dell'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, la proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di un vettore aereo della Georgia da parte di uno Stato membro o dei loro cittadini, o di un vettore aereo dell'Unione europea da parte della Georgia o dei suoi cittadini, sono autorizzate sulla base di una decisione preventiva del comitato misto istituito dal presente accordo ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2 (Comitato misto) del presente accordo.

Tale decisione precisa le condizioni connesse alla gestione dei servizi concordati oggetto del presente accordo e dei servizi tra paesi terzi e le parti contraenti. Le disposizioni dell'articolo 22 (Comitato misto), paragrafo 8, del presente accordo non si applicano a questo tipo di decisioni.

ARTICOLO 7

Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

1. Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di una parte che disciplinano sul suo territorio l'ingresso o l'uscita di vettori di trasporto aereo o le operazioni di volo e la navigazione degli aeromobili dovranno essere osservate dai vettori dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte.
2. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte che disciplinano sul suo territorio l'ammissione o la partenza di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili [quali i regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, la materia doganale e le misure sanitarie (quarantena) o, nel caso della posta, i regolamenti postali] devono essere osservate da, o per conto di, tali passeggeri, equipaggi o merci delle compagnie aeree dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte.

ARTICOLO 8

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 i vettori aerei generalmente adottano prassi genuinamente concorrenziali quando operano su base interamente commerciale e non sono sovvenzionate.

2. Nell'ambito di applicazione del presente accordo e fatte salve eventuali disposizioni speciali in esso contenute, è vietata ogni discriminazione in ragione della nazionalità.
3. Gli aiuti di Stato che falsano o minacciano di falsare la concorrenza favorendo talune imprese nella prestazione di servizi di trasporto aereo sono incompatibili con il corretto funzionamento del presente accordo nella misura in cui possono pregiudicare gli scambi tra le parti nel settore dell'aviazione.
4. Qualsiasi pratica contraria al presente articolo è valutata sulla base dei criteri che derivano dall'applicazione delle norme in materia di concorrenza applicabili nell'Unione europea, in particolare quelle dell'articolo 107 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e degli strumenti interpretativi adottati dalle istituzioni dell'Unione europea.
5. Se una parte rileva che nel territorio dell'altra parte esistono condizioni, in particolare dovute a un finanziamento, che potrebbero nuocere a un ambiente equo e concorrenziale dei suoi vettori, può trasmettere le proprie osservazioni all'altra parte. Può inoltre chiedere che si riunisca il comitato misto, come previsto all'articolo 22 dell'accordo (Comitato misto). Entro 30 giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso, iniziano le consultazioni. Il mancato raggiungimento di un accordo soddisfacente entro 30 giorni dall'inizio delle consultazioni costituisce un motivo per la parte che ne ha fatto richiesta per rifiutare, ritirare, revocare, sospendere o imporre condizioni adeguate sulle autorizzazioni del vettore aereo /dei vettori aerei coinvolti, nel rispetto dell'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo.

6. I provvedimenti adottati ai sensi del paragrafo 5 di cui sopra devono essere adeguati, proporzionati e limitati allo stretto necessario, per quanto riguarda la loro portata e la loro durata. Essi devono essere esclusivamente diretti al vettore aereo o ai vettori aerei che beneficino del finanziamento o delle condizioni di cui al presente articolo e non pregiudicano il diritto di qualsiasi parte di intervenire ai sensi dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

7. Ciascuna 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.

8. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative delle parti in materia di oneri di servizio pubblico nei territori delle parti.

ARTICOLO 9

Opportunità commerciali

Rappresentanti dei vettori aerei

1. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di aprire uffici sul territorio dell'altra parte ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse.

2. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative dell'altra parte che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego di manodopera, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte personale dirigente, addetto alle vendite, tecnico, operativo o altro personale specialistico necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo.

Assistenza a terra

3.a) Fatto salvo quanto previsto nella successiva lettera b), ciascun vettore aereo ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte:

- i) il diritto di provvedere da sola alle operazioni di assistenza a terra ("auto-assistenza") oppure, a sua scelta,
- ii) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative regolamentari ed amministrative di ciascuna parte e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

b) Per le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra: assistenza bagagli, operazioni in pista, assistenza carburante, assistenza merci e posta per quanto riguarda la movimentazione fisica delle merci e della posta fra l'aerostazione e l'aereo, i diritti di cui alla lettera a), punti (i) e (ii) sono soggetti unicamente a vincoli specifici fisici o operativi conformemente alle leggi e ai regolamenti applicabili nel territorio dell'altra parte. Qualora tali vincoli impediscano l'assistenza a terra e non esista una concorrenza effettiva fra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi devono essere disponibili per tutti i vettori aerei in condizioni di parità e su base equa e non discriminatoria; i prezzi dei servizi suddetti non devono eccedere il loro costo, compresa una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti.

Vendita, spese in loco e trasferimento di fondi

4. I vettori aerei di ciascuna parte possono provvedere direttamente alla vendita dei servizi del trasporto aereo nel territorio dell'altra parte e/o, a loro discrezione, tramite agenti o altri intermediari da essa nominati o tramite internet. Ciascun vettore aereo ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

5. Ciascun vettore aereo ha diritto di convertire e trasferire dal territorio dell'altra parte al proprio territorio nazionale e, salvo che ciò contrasti con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di applicazione generale, al paese o ai paesi di sua scelta, a richiesta, i redditi locali. La conversione e la rimessa di tali somme sono consentite prontamente senza restrizioni né imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile alle transazioni ed alle rimesse correnti alla data in cui il vettore presenta la prima domanda di rimessa.

6. I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a pagare nella valuta locale, nel territorio dell'altra parte, le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, i vettori aerei di ciascuna parte possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

Accordi di cooperazione

7. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, i vettori aerei di una parte possono stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con uno qualsiasi dei seguenti soggetti:

- a) uno o più vettori aerei delle parti; e
- b) uno o più vettori aerei di un paese terzo; e
- c) qualsiasi vettore che presti servizio di trasporto di superficie, su terra o per via marittima,

a condizione che (i) tutti i soggetti che partecipano a tali accordi dispongano dell'abilitazione all'esercizio delle rotte soggiacenti e (ii) gli accordi soddisfino le condizioni in materia di sicurezza e di concorrenza normalmente applicate ad accordi di tal genere. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri venduto per mezzo di code-sharing, l'acquirente è informato al punto di vendita, o in ogni caso prima di salire a bordo, in merito all'identità del prestatore del servizio di trasporto che gestisce i singoli segmenti del servizio.

- 8.a) In relazione al trasporto passeggeri, a determinare se i prestatori dei servizi di trasporto di superficie debbano essere soggetti alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che disciplinano il trasporto aereo non potrà essere unicamente il criterio rappresentato dal fatto che tali trasporti sono offerti da un vettore aereo che opera con il proprio nome. I prestatori dei servizi di trasporto di superficie hanno la facoltà di decidere se stipulare o no accordi cooperativi. Nel decidere un particolare accordo, le imprese di trasporto di superficie possono prendere in esame, fra gli altri aspetti, gli interessi dei consumatori e vincoli tecnici, economici, di spazio e di capacità.

- b) Inoltre, in deroga ad altre disposizioni del presente accordo, i vettori aerei ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti contraenti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato sul territorio della Georgia e dell'Unione europea o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di installazioni doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative regolamentari ed amministrative applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via aerea o per via di superficie, hanno accesso alle formalità e alle installazioni doganali degli aeroporti. I vettori aerei possono scegliere di effettuare essi stessi il proprio trasporto di superficie ovvero di farlo eseguire in base ad accordi stipulati con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altri vettori aerei e da fornitori indiretti di trasporto di merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempreché i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

Leasing

- 9.a) I vettori aerei di ogni parte possono prestare i servizi concordati utilizzando aeromobili e equipaggi noleggiati da altri vettori aerei, compresi quelli di paesi terzi, a condizione che tutti i partecipanti a tali accordi rispettino le condizioni previste dalle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dalle parti a tali accordi.
- b) Nessuna delle parti esige che i vettori aerei che noleggiano i loro aeromobili detengano diritti di traffico a norma del presente accordo.

- c) Il noleggio con equipaggio (wet-leasing), da parte di un vettore aereo georgiano, di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo o, da parte di un vettore aereo dell'Unione europea, di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo diverso da quelli citati all'allegato IV del presente accordo, al fine di utilizzare i diritti di cui al presente accordo, deve essere una misura eccezionale o dovuta a esigenze temporanee. Tale misura deve ottenere l'approvazione preliminare dell'autorità che ha rilasciato la licenza del vettore aereo in questione che opera in leasing e dell'autorità competente dell'altra parte.

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

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

ARTICOLO 10

Diritti doganali e fiscalità

1. All'arrivo nel territorio di una parte, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dai vettori aerei dell'altra parte, le dotazioni normali, di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco ed altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, sulla base della reciprocità, ai sensi della legislazione applicabile in materia, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e il capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono (a) imposti dalle autorità nazionali o dalla Comunità europea e (b) non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile.
2. Sulla base della reciprocità, ai sensi della legislazione applicabile in materia, sono parimenti esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1, 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 un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

- b) attrezzature di terra e parti di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale;
 - c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo introdotto o fornito nel territorio di una parte per essere utilizzato nell'aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;
 - d) stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte, introdotte o fornite nel territorio di una parte e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati su un tratto della rotta sopra il territorio suddetto; e
 - e) apparecchiature per la sicurezza e la protezione dei passeggeri, da utilizzarsi negli aeroporti o nei terminali cargo.
3. Fatta salva qualsivoglia disposizione contraria, nessuna disposizione di cui al presente accordo vieta a una parte di applicare su base non discriminatoria, imposte, diritti, tasse o oneri sul carburante fornito sul suo territorio per essere utilizzato da un aeromobile di un vettore aereo che opera un collegamento tra due punti situati sul suo territorio.
4. Le dotazioni, provviste e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo da parte delle autorità competenti e non essere trasferite senza corrispettivo delle relative tasse e dei diritti di dogana relativi.

5. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano parimenti ai casi in cui i vettori aerei di una parte abbiano negoziato con un altro vettore, al quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento degli articoli specificati nei paragrafi 1 e 2 nel territorio dell'altra parte.
6. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti contraenti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sui beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio nel quale è permesso l'imbarco o lo sbarco.
7. Bagagli e merci in transito diretto sul territorio di una parte sono esenti da imposte, diritti di dogana, tasse e altri oneri comparabili che non sono calcolati in funzione del costo delle prestazioni fornite.
8. Le normali dotazioni di bordo, come pure i materiali e le forniture normalmente presenti a bordo dell'aeromobile utilizzato da un vettore aereo 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.
9. La stipula del 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. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra uno Stato membro e la Georgia per evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

ARTICOLO 11

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 autorità o enti competenti della riscossione ai vettori aerei dell'altra parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, di aeroporti e di infrastrutture e dei 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 ai vettori compagnie aerei dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.
2. Ciascuna parte richiede 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 assicura che le autorità o gli enti competenti per la riscossione e le compagnie aeree, o gli organismi di rappresentanza di queste ultime, si scambino 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 assicura che le autorità o gli enti competenti per la riscossione degli oneri a comunicano 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.

3. Nei procedimenti di risoluzione delle controversie di cui all'articolo 23 Risoluzione delle controversie e arbitrato) del presente accordo nessuna parte sarà reputata in situazione di inadempimento del presente articolo tranne quando

- a) non abbia proceduto, entro tempi ragionevoli, ad un riesame dell'onere di uso o prassi oggetto di reclamo da parte 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 12

Fissazione dei prezzi

- 1. Le parti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera e equa concorrenza.
- 2. Le parti non esigono che i prezzi siano depositati o notificati.
- 3. Le autorità competenti possono riunirsi per discutere di questioni quali, tra l'altro, il carattere iniquo, irragionevole, discriminatorio e sovvenzionato dei prezzi.

ARTICOLO 13

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 22 (Comitato misto) del presente accordo per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare l'andamento dei servizi aerei ai sensi del presente accordo.

TITOLO II

COOPERAZIONE NORMATIVA

ARTICOLO 14

Sicurezza aerea

1. Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea specificata nell'allegato III, parte C, del presente accordo, alle condizioni fissate di seguito.

2. Le parti cooperano per garantire l'applicazione da parte della Georgia della legislazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo. A tal fine, la Georgia parteciperà in veste di osservatore ai lavori dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente accordo.
3. Le parti dispongono affinché gli aeromobili registrati in una parte e sospetti di inadempimento delle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della Convenzione, che atterrano in aeroporti aperti al traffico aereo internazionale nel territorio dell'altra parte, siano soggetti ad ispezioni a terra da parte delle competenti autorità di tale altra parte, sia a bordo dell'aeromobile che intorno ad esso, intese a controllare tanto la validità dei documenti relativi all'aeromobile e all'equipaggio quanto lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature.
4. Le autorità competenti di una parte possono chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito alle norme di sicurezza osservate dall'altra parte.
5. Le autorità competenti di una parte adottano tutte le misure opportune e immediate qualora accertino che un aeromobile, un prodotto o un'operazione possono:
 - a) non soddisfare le norme minime stabilite in conformità della Convenzione o della normativa specificata nell'allegato III, parte C, del presente accordo, secondo il caso,
 - b) dare adito a gravi preoccupazioni, a seguito di un'ispezione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, in merito alla non conformità dell'aeromobile o del funzionamento dell'aeromobile con le norme minime stabilite in conformità della Convenzione o della normativa specificata nell'allegato III, parte C, del presente accordo, secondo il caso, o

- .c) dare adito a gravi preoccupazioni in merito all'assenza di un'effettiva manutenzione e gestione delle norme minime stabilite in conformità della Convenzione o della normativa specificata all'allegato III, parte C, del presente accordo, secondo il caso.
6. Nei casi in cui intervengono a norma del paragrafo 5, le autorità competenti di una parte ne informano sollecitamente le autorità competenti dell'altra parte, giustificando la propria iniziativa.
7. Qualora le misure adottate in applicazione del paragrafo 5 del presente articolo non vengano sospese anche se è venuta a mancare la base per la loro adozione, l'una o l'altra delle parti può adire il comitato misto.

ARTICOLO 15

Protezione della navigazione aerea

1. Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di protezione della navigazione aerea dell'Unione europea specificata nell'allegato III, parte D, del presente accordo, alle condizioni fissate di seguito.
2. La Georgia può essere oggetto di un'ispezione da parte della Commissione europea conformemente alla legislazione dell'Unione europea applicabile in materia di protezione della navigazione aerea di cui all'allegato III del presente accordo. Le parti stabiliscono il meccanismo necessario per lo scambio di informazioni sui risultati di tali ispezioni di sicurezza.

3. Essendo le garanzie di protezione degli aeromobili civili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi un presupposto indispensabile del funzionamento dei servizi aerei internazionali, le parti riaffermano il reciproco obbligo di tutelare la sicurezza dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita, in particolare gli obblighi nel quadro della Convenzione di Chicago, della Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la soppressione del sequestro illegale di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la soppressione degli atti illeciti commessi contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1998 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici ed in fogli ai fini del rilevamento, firmata a Montreal il 1° marzo 1991, se e in quanto entrambe le parti contraenti sono parti contraenti di tali convenzioni nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono firmatarie entrambe le parti.

4. Le parti si forniscono reciprocamente, a richiesta, tutta l'assistenza necessaria per contrastare tutte le minacce alla sicurezza dell'aviazione civile, compresa la prevenzione del sequestro illegale di aeromobili civili o di altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, i loro passeggeri e i loro equipaggi, gli aeroporti e le installazioni di navigazione aerea.

5. Nelle loro reciproche relazioni le parti contraenti agiscono in conformità con le norme per la protezione del trasporto aereo e, se e in quanto da loro applicate, con le pratiche raccomandate dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) e allegate alla Convenzione di Chicago, se e in quanto tali misure di sicurezza sono applicabili alle parti. Esse prescrivono che gli operatori degli aeromobili figuranti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno la sede di attività principale o la residenza permanente nel loro territorio e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano in conformità con le suddette disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione.

6. Entrambe le parti dispongono affinché, nel loro rispettivo territorio, vengano prese misure efficaci per proteggere gli aeromobili, sottoporre al vaglio di sicurezza i passeggeri e i loro effetti personali ed effettuare adeguati controlli sull'equipaggio, sulle merci trasportate (compresi i bagagli nella stiva) e sulle provviste a bordo prima e durante l'imbarco o il carico, e che tali misure vengano adattate in funzione del crescere della minaccia. Ciascuna parte conviene che i suoi vettori aerei possano essere tenuti ad osservare le disposizioni in materia di protezione dell'aviazione civile di cui al paragrafo 5 di cui al presente articolo richieste dall'altra parte, all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra parte.

7. Ciascuna parte inoltre prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra parte di adottare ragionevoli misure speciali di sicurezza per far fronte ad una minaccia specifica. Tranne quando ciò non sia ragionevolmente possibile in una situazione di emergenza, ciascuna parte informa l'altra parte in anticipo delle eventuali misure speciali di sicurezza che intende adottare e che potrebbero avere un impatto operativo o finanziario significativo sui servizi di trasporto aereo forniti nell'ambito del presente accordo. Ciascuna parte può richiedere la convocazione del comitato misto per discutere tali misure di sicurezza, come previsto all'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo.

8. Quando si verifica un sequestro illegale di un aeromobile o una minaccia di sequestro o altri atti illeciti nei confronti della sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni di aeronavigazione, le parti 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.

9. Ciascuna parte adotta tutte le misure che ritiene praticabili per garantire che un aeromobile oggetto di un sequestro illegale o di altri atti di interferenza illecita e che si trova a terra sul suo territorio sia trattenuto a terra, a meno che la sua partenza sia resa necessaria dall'imperativo assoluto di proteggere vite umane. Qualora applicabili, dette misure sono adottate sulla base di reciproche consultazioni.
10. Se una parte ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte abbia disatteso le disposizioni in tema di protezione della navigazione aerea previste dal presente articolo, le sue autorità competenti possono chiedere di intavolare consultazioni immediate con le autorità competenti dell'altra parte.
11. Fatto salvo il disposto dell'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, se entro quindici (15) giorni dalla data di richiesta non si perviene ad un accordo soddisfacente la parte richiedente è legittimata a ritirare, revocare, limitare o imporre il rispetto di determinate condizioni per l'autorizzazione all'esercizio di uno o più aeromobili dell'altra parte.
12. In caso di minaccia immediata e straordinaria le parti contraenti hanno facoltà di prendere provvedimenti urgenti prima della scadenza del termine di quindici (15) giorni.
13. Qualsiasi misura adottata conformemente al paragrafo 11 del presente articolo è sospesa una volta che l'altra parte si sia conformata al disposto del presente articolo.

ARTICOLO 16

Gestione del traffico aereo

1. Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione sulle sicurezza aerea specificata nell'allegato III, parte B del presente accordo, alle condizioni fissate di seguito.
2. Le parti cooperano nel settore della gestione del traffico aereo al fine di estendere il "cielo unico europeo" alla Georgia, e rafforzare così le norme di sicurezza attuali e l'efficacia globale delle norme che disciplinano il traffico aereo generale in Europa, ottimizzare la capacità, ridurre al minimo i ritardi e migliorare l'efficienza ambientale. A tal fine la Georgia partecipa come osservatore ai lavori del comitato per il cielo unico a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'accordo. Spetta al comitato misto monitorare e agevolare la cooperazione nel settore della gestione del traffico aereo.
3. Al fine di facilitare l'applicazione della normativa sul cielo unico europeo nei rispettivi territori:
 - a) la Georgia adotta le misure necessarie ad adeguare le sue strutture istituzionali di gestione del traffico aereo al cielo unico europeo, in particolare garantendo che gli appositi organismi nazionali di controllo siano indipendenti almeno a livello funzionale dai prestatori di servizi di navigazione aerea; e

- b) l'Unione europea associa la Georgia alle pertinenti iniziative di carattere operativo nei settori dei servizi di navigazione aerea, spazio aereo e interoperabilità cui ha dato origine il cielo unico europeo, particolarmente coinvolgendo sin dalle fasi iniziali la Georgia nel lavoro di istituzione di blocchi funzionali di spazio aereo o istituendo un adeguato coordinamento sul SESAR.

ARTICOLO 17

Ambiente

1. Le parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica dell'aviazione. Le parti riconoscono che è necessario adottare misure efficaci a livello mondiale, nazionale e/o locale per ridurre al minimo gli impatti dell'aviazione civile sull'ambiente.
2. Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di trasporto aerei specificata nell'allegato III, parte E, del presente accordo.
3. Le parti riconoscono l'importanza di cooperare, nell'ambito di discussioni multilaterali, per valutare gli effetti delle attività di trasporto aereo sull'ambiente e per garantire che le eventuali misure adottate per attenuare tali effetti siano pienamente coerenti con gli obiettivi del presente accordo.

4. Nessuna disposizione del presente accordo va interpretata come una limitazione della facoltà delle competenti autorità di una parte di adottare tutte le misure adeguate a prevenire o altrimenti affrontare il problema degli impatti ambientali del trasporto aereo, a condizione che tali misure siano conformi ai rispettivi diritti e obblighi previsti dal diritto internazionale e siano applicate senza distinzione di nazionalità.

ARTICOLO 18

Protezione dei consumatori

Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione sulle sicurezza aerea specificata nell'allegato III, parte G, del presente accordo.

ARTICOLO 19

Sistemi informatici di prenotazione

Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo di cui all'allegato III, parte H, del presente accordo.

ARTICOLO 20

Aspetti sociali

Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo specificata nell'allegato III, parte F, del presente accordo.

TITOLO III

DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI

ARTICOLO 21

Interpretazione e attuazione

I. Le parti del presente accordo adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi del presente accordo.

2. Ciascuna parte è responsabile sul proprio territorio per la corretta attuazione del presente accordo e in particolare dei regolamenti e delle direttive in materia di trasporto aereo elencati nell'allegato III al presente accordo.
3. Ciascuna parte fornisce all'altra parte tutte le informazioni e le presta tutta l'assistenza necessaria in caso di indagini su eventuali infrazioni del presente accordo condotte dall'altra parte nell'ambito delle proprie competenze secondo quanto previsto dal presente accordo.
4. Quando le parti contraenti agiscono in virtù dei poteri loro conferiti dal presente accordo in questioni in cui l'altra parte abbia interesse e che riguardano le autorità o imprese dell'altra parte, le competenti autorità dell'altra parte devono essere pienamente informate e avere la possibilità di presentare osservazioni prima che sia assunta una decisione definitiva.
5. Nella misura in cui le disposizioni del presente accordo e le disposizioni degli atti di cui all'allegato III al presente accordo siano identiche nella sostanza alle norme corrispondenti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e agli atti adottati in applicazione di questi trattati, esse sono, ai fini della loro attuazione e applicazione, interpretate in conformità con le pertinenti sentenze e decisioni della Corte di giustizia e della Commissione europea.

ARTICOLO 22

Il comitato misto

1. È istituito un comitato misto, composto da rappresentanti delle parti (in prosieguo "il comitato misto"), responsabile dell'amministrazione e corretta attuazione del presente accordo. A tal fine il comitato emana raccomandazioni ed adotta decisioni nei casi previsti dal presente accordo.
2. Le decisioni del comitato misto sono adottate consensualmente e sono vincolanti per le parti. Le parti danno attuazione a tali decisioni conformemente alla propria normativa.
3. Il comitato misto stabilisce mediante decisione il proprio regolamento interno.
4. Il comitato misto si riunisce in funzione delle esigenze. Ciascuna parte può chiedere la convocazione di una riunione.
5. Le parti possono inoltre chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. 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.

6. Ai fini della corretta applicazione del presente accordo, le parti procedono a scambi di informazioni e, su richiesta di una di esse, si consultano in sede di comitato misto.
7. Se a giudizio di una delle parti una decisione del comitato misto non è stata correttamente applicata dall'altra parte, la prima parte può chiedere che la questione sia esaminata dal comitato misto. Se il comitato misto non può risolvere la questione entro due mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta, la parte che ne ha fatto richiesta può adottare opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.
8. Fatto salvo il disposto del paragrafo 2, se il comitato misto non adotta una decisione entro sei mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta la questione, le parti possono adottare le opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.
9. Conformemente all'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il comitato misto esamina gli aspetti riguardanti gli investimenti bilaterali di partecipazione di maggioranza o le modifiche al controllo effettivo dei vettori aerei delle parti.
10. Il comitato misto promuove la cooperazione mediante:
 - a) la promozione di scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza e della protezione della navigazione aerea, nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie), dell'ambiente concorrenziale e della protezione dei consumatori;

- b) il riesame delle condizioni di mercato relative ai servizi aerei di cui al presente accordo;
- c) l'esame periodico degli effetti sociali dell'accordo nel corso della sua attuazione, segnatamente nel settore dell'occupazione, e la messa a punto di risposte adeguate a preoccupazioni che si rivelino legittime;
- d) la valutazione di settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso;
- e) la definizione consensuale di proposte, metodologie o documenti di natura procedurale direttamente correlati al funzionamento del presente accordo;
- f) la valutazione e la messa a punto di interventi di assistenza tecnica nei settori interessati dal presente accordo; e
- g) il rafforzamento della cooperazione nei pertinenti fori internazionali.

ARTICOLO 23

Risoluzione delle controversie e arbitrato

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, conformemente all'articolo 22 (Comitato misto), paragrafo 5 del presente accordo.

2. Ciascuna parte può sottoporre le eventuali controversie relativa all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo, che non siano state risolte conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, a una commissione di arbitrato composta da tre membri, conformemente alla procedura illustrata di seguito:
- a) ciascuna parte designa un arbitro entro sessanta (60) giorni dalla data in cui è stata ricevuta la notifica della richiesta di arbitrato da parte della commissione di arbitrato, inviata dall'altra parte attraverso i canali diplomatici; il terzo arbitro è designato dagli altri due arbitri entro altri sessanta (60) giorni. Se entro il periodo convenuto una delle parti non ha designato un arbitro, o se non è stato designato il terzo arbitro, ciascuna parte può chiedere al presidente del consiglio dell'ICAO di designare, a seconda del caso, uno o più arbitri;
 - b) il terzo arbitro designato alle condizioni previste alla lettera a) deve essere cittadino di un paese terzo e funge da presidente della commissione di arbitrato;
 - c) la commissione di arbitrato fissa di comune accordo le proprie norme procedurali; e
 - d) fatta salva la decisione finale della commissione di arbitrato, le spese iniziali dell'arbitrato sono equamente suddivise fra le parti.

3. A richiesta di una delle parti la commissione di arbitrato, una volta costituita, può chiedere all'altra parte di attivare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva della commissione stessa.
4. Qualsiasi decisione, provvisoria o definitiva, del collegio arbitrale ha carattere vincolante per le parti.
5. Se una delle parti non agisce conformemente ad una decisione della commissione di arbitrato adottata ai sensi del presente articolo entro trenta (30) giorni dalla notifica della suddetta decisione, fino a quando persiste tale inosservanza l'altra parte può limitare, sospendere o revocare i diritti o privilegi da lei concessi alla parte inadempiente nel quadro del presente accordo.

ARTICOLO 24

Misure di salvaguardia

1. Le parti adottano tutte le misure, di portata generale o specifica, necessarie per l'adempimento dei loro obblighi a norma del presente accordo. Esse assicurano la realizzazione degli obiettivi fissati dal presente accordo.

2. Qualora una delle parti ritenga che l'altra parte non abbia ottemperato a un obbligo previsto dall'accordo, può adottare le misure di salvaguardia opportune. Le misure di salvaguardia sono limitate, in campo d'applicazione e durata, a quanto strettamente necessario per porre rimedio alla situazione o salvaguardare l'equilibrio del presente accordo. Sono ritenute prioritarie le misure che meno ostacolano il funzionamento del presente accordo.
3. La parte che prospetta l'adozione di misure di salvaguardia notifica senza indugio le altre parti tramite il comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.
4. Le parti contraenti avviano immediatamente consultazioni in seno al comitato misto al fine di trovare una soluzione comunemente accettabile.
5. Fatto salvo l'articolo 3 (Autorizzazione), lettera d), l'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni), lettera d), e gli articoli 14 (Sicurezza aerea) e 15 (Protezione della navigazione aerea) del presente accordo, la parte interessata non può adottare alcuna misura di salvaguardia per un mese dalla data della notifica di cui al paragrafo 3 del presente articolo, se la procedura di consultazione del paragrafo 4 non si è conclusa prima di tale scadenza.
6. La parte interessata notifica senza indugio le misure adottate al Comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.
7. Qualsiasi provvedimento adottato a norma del presente articolo è sospeso non appena la parte inadempiente ottempera alle disposizioni del presente accordo.

ARTICOLO 25

Relazioni con altri accordi

1. Le disposizioni del presente accordo prevalgono sulle disposizioni in materia contenute negli accordi bilaterali vigenti fra la Georgia e gli Stati membri. È tuttavia autorizzato l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dal presente accordo, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra gli Stati membri dell'Unione europea e i loro cittadini.
2. Le parti si consultano nell'ambito del comitato misto, su richiesta di una delle due, sull'opportunità di una adesione della Georgia all'accordo ECAA.
3. Le parti, se diventano parti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'ICAO o da un'altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente accordo, consultano il comitato misto allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

ARTICOLO 26

Modifiche

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

- 2. Su proposta di una parte e conformemente al disposto del presente articolo, il comitato misto può decidere di modificare gli allegati del presente accordo.
3. La modifica all'accordo entra in vigore una volta completate le rispettive procedure interne di ciascuna parte.
4. Fatto salvo il rispetto del principio di non discriminazione e delle disposizioni del presente accordo, il presente accordo non pregiudica il diritto di ciascuna parte di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o modificare unilateralmente la sua legislazione riguardante i trasporti aerei o un settore connesso citato all'allegato III del presente accordo.
5. Se una delle parti ritiene di adottare nuove disposizioni legislative o di modificare quelle esistenti relative al trasporto aereo o a un settore connesso di cui all'allegato III del presente accordo, essa ne informa l'altra parte in funzione della necessità e della possibilità. A richiesta di una delle parti, si può procedere ad uno scambio di opinioni in seno al Comitato misto.
6. Ogni parte informa regolarmente e il più presto possibile l'altra parte dell'adozione di nuove disposizioni di legge o delle modifiche apportate alla sua legislazione vigente relativa al trasporto aereo o a un settore connesso di cui all'allegato III del presente accordo. Su richiesta di una qualsiasi delle parti il Comitato misto procede, entro sessanta (60) giorni a partire dalla data della richiesta, ad uno scambio di opinioni sulle implicazioni di tali nuove disposizioni legislative o modifiche ai fini del regolare funzionamento del presente accordo.

7. Successivamente allo scambio di opinioni di cui al paragrafo 6 del presente articolo, il Comitato misto:
- a) adotta una decisione che modifichi l'allegato III del presente accordo per recepire, eventualmente in base alla reciprocità, la nuova legislazione o la modifica considerata;
 - b) adottare una decisione che abbia come effetto di considerare le nuove disposizioni o le modifiche legislative in questione conformi al presente accordo; oppure
 - c) raccomanda eventuali altre misure, da adottarsi entro un periodo di tempo ragionevole, volte a salvaguardare il regolare funzionamento del presente accordo.

ARTICOLO 27

Scadenza

Ciascuna parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra parte di aver deciso di denunciare il presente accordo. Detto preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'ICAO e al Segretariato delle Nazioni Unite. Il presente accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che detto preavviso non venga ritirato di comune accordo prima della fine di tale periodo.

ARTICOLO 28

Registrazione presso l'Organizzazione per l'aviazione
civile internazionale e il Segretariato delle Nazioni Unite

Il presente accordo e tutte le modifiche sono registrate presso l'ICAO e presso il Segretariato delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 29

Applicazione provvisoria ed entrata in vigore

1. Il presente accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota, contenuta in uno scambio di note diplomatiche fra le parti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio, la Georgia consegna al Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea la sua nota diplomatica diretta all'Unione europea e ai suoi Stati membri, e il Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea consegna alla Georgia la nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. La nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri contiene la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

2. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, le parti convengono di applicare in via transitoria il presente accordo conformemente alle loro procedure interne o alla loro legislazione nazionale applicabile 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 tal fine.

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

Fatto a Bruxelles il 2 dicembre 2010 in duplice esemplare nelle lingue bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, olandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca, ungherese e georgiana, ciascun testo facente ugualmente fede.

ALLEGATO I**SERVIZI CONCORDATI E ROTTE SPECIFICATE**

1. Il presente allegato è soggetto alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo.
2. Ciascuna parte accorda ai vettori aerei dell'altra parte i diritti di fornire servizi aerei sulle rotte specificate di seguito:
 - a) per i vettori aerei dell'Unione europea: tutti i punti nell'Unione europea – punti intermedi nei paesi Euromed, ECAA, o i paesi di cui all'allegato IV – tutti i punti in Georgia – punti situati oltre;
 - b) per i vettori aerei della Georgia: qualsiasi punto in Georgia – punti intermedi nei paesi Euromed, ECAA, o i paesi di cui all'allegato IV – qualsiasi punto nell'Unione europea
3. I servizi operati ai sensi del paragrafo 2 del presente allegato originano hanno come punto di partenza o destinazione nel territorio della Georgia, per i vettori aerei georgiani, e nel territorio dell'Unione europea per i vettori aerei dell'Unione europea.
4. I vettori aerei di entrambe le parti possono, su uno o su tutti i collegamenti, a loro discrezione:
 - a) operare voli in una sola o nelle due direzioni;
 - b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;

- c) servire punti intermedi e punti situati oltre, come precisato al paragrafo 2 del presente allegato, nonché punti nei territori delle parti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine;
 - d) omettere scali in qualsiasi punto;
 - e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili ad un qualsiasi altro suo aeromobile in qualsiasi punto;
 - f) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;
 - g) trasportare traffico in transito attraverso il territorio dell'altra parte; e
 - h) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine.
5. Ciascuna parte accorda a ciascun vettore aereo la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che esso offre in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due parti contraenti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usato dai vettori aerei dell'altra parte, tranne che per ragioni doganali, tecniche, operative, ambientali o connesse alla tutela della salute o in applicazione dell'articolo 8 (Condizioni di concorrenza) del presente accordo.
6. I vettori aerei di ciascuna parte possono servire, anche nell'ambito di accordi di code-sharing, qualsiasi punto ubicato in un paese terzo che non sia incluso nelle rotte specificate, purché non esercitino i diritti della quinta libertà.

ALLEGATO II**DISPOSIZIONI TRANSITORIE**

1. L'esecuzione e l'attuazione da parte della Georgia di tutte le disposizioni della legislazione dell'Unione europea relative al trasporto aereo di cui all'allegato III del presente accordo, tranne la legislazione relativa alla sicurezza di cui alla parte D dell'allegato III al presente accordo, sono oggetto di una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea che deve essere convalidata dal comitato misto. Detta valutazione deve essere condotta, al più tardi, entro due anni dall'entrata in vigore dell'accordo.
2. Fatte salve le disposizioni dell'allegato I al presente accordo, i servizi concordati e le rotte specificate del presente accordo non includono, fino al momento dell'adozione della decisione di cui al paragrafo 1 del presente allegato II all'accordo, il diritto di esercitare di diritti di quinti libertà, anche per i vettori aerei della Georgia tra i punti situati sul territorio dell'Unione europea.

Tuttavia, tutti i diritti di traffico di quinta libertà già concessi da uno degli accordi bilaterali fra la Georgia e gli Stati membri dell'Unione europea possono continuare a essere esercitati a condizione che non vi sia discriminazione in base alla nazionalità.

3. L'attuazione della legislazione sulle sicurezza aerea da parte della Georgia è soggetta a valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea che è validata con decisione del comitato misto. Detta valutazione è eseguita al più tardi entro i tre anni successivi all'entrata in vigore del presente regolamento. Nel frattempo, la Georgia applica il doc. 30 della ECAC.
4. Alla fine del periodo transitorio, la parte confidenziale della legislazione in materia di sicurezza come disposto nell'allegato III, parte D del presente accordo è messa a disposizione dell'autorità competente della Georgia, su riserva di un accordo sullo scambio di informazioni sensibili in materia di sicurezza, in particolare di informazioni classificate dell'UE.
5. La transizione graduale della Georgia verso la completa applicazione della legislazione dell'Unione europea relativa al trasporto aereo di cui all'allegato III del presente accordo può essere oggetto di regolari valutazioni. Le valutazioni sono realizzate dalla Commissione europea in cooperazione con la Georgia.
6. Dalla data della decisione di cui al paragrafo 1 del presente allegato, la Georgia applicherà, in materia di concessione di licenze di esercizio, norme sostanzialmente equivalenti a quelle di cui al capo II del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità. Le disposizioni dell'articolo 4 del presente accordo relative al reciproco riconoscimento delle dichiarazioni di idoneità e/o di cittadinanza fatte dalle autorità competenti della Georgia sono applicate dalle competenti autorità dell'UE una volta ricevuta conferma da parte del Comitato misto della completa applicazione da parte della Georgia di dette licenze di esercizio.

7. Fatta salva una decisione adottata nell'ambito del comitato misto o dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia), la navigabilità di aeromobili immatricolati alla data della firma nel registro georgiano e utilizzati da operatori sotto il controllo regolamentare della Georgia privi di certificato tipo rilasciato dall'AESA conformemente alla legislazione applicabile dell'UE di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo può essere gestita sotto la responsabilità delle autorità competenti georgiane in conformità con i requisiti nazionali applicabili della Georgia fino alla data seguente:
- a) 1° gennaio 2015 per determinati aeromobili impiegati solo in operazioni di trasporto merci;
 - b) 31 dicembre 2019 per determinati elicotteri e aeromobili leggeri e ultraleggeri impiegati in operazioni come la ricerca e il salvataggio, il lavoro aereo, l'addestramento, i voli di soccorso, l'aviazione agricola e i voli umanitari conformemente ai certificati di operabilità dei rispettivi vettori, a condizione che l'aeromobile rispetti le norme internazionali di sicurezza aerea fissate ai sensi della Convenzione. Questi aeromobili non beneficiano di nessun diritto supplementare ai sensi del presente accordo dopo l'adozione della decisione di cui al punto 1 del presente allegato.

ALLEGATO III

(Periodicamente aggiornato)

NORME APPLICABILI ALL'AVIAZIONE CIVILE

Le "disposizioni applicabili" degli atti seguenti sono applicabili conformemente al presente accordo salvo indicazione contraria al presente allegato o all'allegato II dell'accordo (disposizioni transitorie). Gli adattamenti specifici da apportare ai singoli atti sono riportati di seguito.

A. Accesso al mercato e questioni connesse

N. 95/93

Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità,

come modificato da:

Regolamento (CE) n. 894/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 maggio 2002, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93

Regolamento (CE) n. 1554/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93

Regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12 e articolo 14 bis, paragrafo 2

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, paragrafo 2, il termine "la Commissione" deve essere inteso come "il comitato misto".

N. 96/67

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 25 e allegato

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 10, il termine "Stati membri" deve essere inteso come "Stati membri dell'Unione europea".

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 20, paragrafo 2, il termine "la Commissione" deve essere inteso come "il comitato misto".

N. 785/2004

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8 e articolo 10, paragrafo 2

N. 2009/12

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12

B. Gestione del traffico aereo

N. 549/2004

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4, articolo 6 e articoli da 9 a 14

N. 550/2004

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19 e allegati I e II

N. 551/2004

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11

N. 552/2004

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12 e allegati da I a V

N. 2096/2005

Regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione, del 20 dicembre 2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea

Modificato da:

Regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione, dell'8 novembre 2007, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2096/2005

Regolamento (CE) n. 482/2008 della Commissione, del 30 maggio 2008, che istituisce un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante modifica dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2096/2005

Regolamento (CE) n. 668/2008 della Commissione, del 15 luglio 2008, recante modifica degli allegati da II a V del regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda i metodi di lavoro e le procedure operative

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

N. 2150/2005

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

N. 2006/23

Direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16, articoli 18, 19 e 20 e allegati da I a IV

N. 730/2006

Regolamento (CE) n. 730/2006 della Commissione, dell'11 maggio 2006, riguardante la classificazione dello spazio aereo e l'accesso al di sopra del livello di volo 195 dei voli effettuati secondo le regole del volo a vista

N. 1794/2006

Regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea

N. 1033/2006

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

N. 1032/2006

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

N. 219/2007

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

Disposizioni applicabili: articolo 1, paragrafi 1, 2, 5, 6 e 7, articoli 2 e 3, articolo 4, paragrafo 1, e allegato

N. 633/2007

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 7, la seconda e la terza frase dell'articolo 8, e allegati da I a IV

N. 1265/2007

Regolamento (CE) n. 1265/2007 della Commissione, del 26 ottobre 2007, che stabilisce le prescrizioni relative alla spaziatura tra i canali per le comunicazioni vocali bordo-terra per il cielo unico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegati I e IV

N. 1315/2007

Regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione, dell'8 novembre 2007, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2096/2005

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15

N. 482/2008

Regolamento (CE) n. 482/2008 della Commissione, del 30 maggio 2008, che istituisce un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante modifica dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2096/2005

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

N. 668/2008

Regolamento (CE) n. 668/2008 della Commissione, del 15 luglio 2008, recante modifica degli allegati da II a V del regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda i metodi di lavoro e le procedure operative

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 2

N. 1361/2008

Regolamento (CE) n. 1361/2008 del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 219/2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 (tranne l'articolo 1, paragrafo 6), l'allegato (tranne i punti 11 e 12).

N. 29/2009

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15 e allegati I e VII

N. 30/2009

Regolamento (CE) n. 30/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1032/2006 per quanto riguarda i requisiti dei sistemi automatici di scambio di dati di volo con funzioni di supporto per i servizi di collegamento dati

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 2 e allegato

N. 262/2009

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 13 e allegati I e III

N. 1070/2009

Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5, ad eccezione dell'articolo 1, paragrafo 4,

C. Sicurezza dell'aviazione

N. 3922/91

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

Modificato da:

Regolamento (CE) n. 2176/96 della Commissione del 13 novembre 1996 che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio

Regolamento (CE) n. 1069/1999 della Commissione, del 25 maggio 1999, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento del Consiglio (CEE) n. 3922/91

Regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione, del 28 dicembre 2000, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Regolamento (CEE) n. 1899/2006 del Consiglio, del 12 dicembre 2006, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

Regolamento (CE) n. 1900/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che modifica il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

Regolamento (CE) n. 8/2008 della Commissione, del 11 dicembre 2007, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili

Regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione, del 20 agosto 2008, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili

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

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, il termine "Stati membri" deve essere inteso come "Stati membri dell'Unione europea".

N. 216/2008

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

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

Modificato da:

Regolamento (CE) n. 690/2009 della Commissione del 30 luglio 2009 che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 3 (tranne l'articolo 1.7 che stabilisce nuovi articoli 8bis, paragrafo 5, 8ter, paragrafo 5 e 8quater, paragrafo 10) e allegato

N. 94/56

Direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12

N. 2003/42

Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11 e allegati I e II

N. 1321/2007

Regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione, del 12 novembre 2007, che stabilisce le modalità per integrare in un repertorio centrale le informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile scambiate in conformità della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4

N. 1330/2007

Regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione, del 24 settembre 2007, che stabilisce le modalità per la diffusione alle parti interessate delle informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

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

N. 1702/2003

Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

Modificato da:

regolamento (CE) n. 381/2005 della Commissione, del 7 marzo 2005, che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003

regolamento (CE) n. 706/2006 della Commissione, dell'8 maggio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003 per quanto concerne il periodo durante il quale uno Stato membro può emettere approvazioni di durata limitata

regolamento (CE) n. 335/2007 della Commissione, del 28 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 per quanto riguarda le regole di attuazione per la certificazione ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze

regolamento (CE) n. 375/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

regolamento (CE) n. 287/2008 della Commissione, del 28 marzo 2008, relativo alla proroga del periodo di validità di cui all'articolo 2 quater, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1702/2003

regolamento (CE) n. 1057/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, che modifica l'appendice II dell'allegato del regolamento (CE) n. 1702/2003 concernente il certificato di revisione dell'aeronavigabilità (modulo AESA 15a)

regolamento (CE) n. 1194/2009 della Commissione, del 30 novembre 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

Nota: Corretto dalla rettifica al regolamento (CE) n. 1194/2009 della Commissione, del 30 novembre 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4 e allegato. I periodo di transizioni di cui al presente regolamento sono stabiliti dal comitato congiunto.

N. 2042/2003

Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

Modificato da:

regolamento (CE) n. 707/2006 della Commissione, del 8 maggio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 2042/2003 per quanto riguarda le approvazioni di durata limitata e gli allegati I e III

regolamento (CE) n. 376/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

regolamento (CE) n. 1056/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

regolamento (CE) n. 127/2010, del 5 febbraio 2010, della Commissione recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

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

N. 104/2004

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 7 e allegato

N. 593/2007

Regolamento (CE) n. 593/2007 della Commissione, del 31 maggio 2007, relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Modificato da:

Regolamento (CE) n. 1356/2008 della Commissione, del 23 dicembre 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 593/2007 relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12, articolo 14, paragrafo 2 e allegato

N. 736/2006

Regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione, del 16 maggio 2006, concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18

N. 768/2006

Regolamento (CE) n. 768/2006 della Commissione, del 19 maggio 2006, recante attuazione della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari e relativo alla gestione del sistema informativo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5

N. 2111/2005

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

Disposizioni applicabili: articoli 1-13, allegato

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

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

Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 3 e allegati A e B

D. Protezione dell'aviazione

N. 300/2008

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18, articolo 21, paragrafo 2 e allegato

N. 18/2010

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

N. 272/2009

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

N. 1254/2009

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

Regolamento (UE) n. .../... della Commissione, del [...] che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile [in fase di adozione UE]

Decisione (UE) n. della Commissione del ... che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile contenente le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008 [in fase di adozione UE]

E. Ambiente

N. 2006/93

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e II

N. 2002/30

Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.

Modificata o adeguata dall'Atto di adesione del 2003 e dall'Atto di adesione del 2005

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15 e allegati I e II

N. 2002/49

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16 e allegati I e VI

F. Aspetti sociali

N. 2000/79

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

Disposizioni applicabili: articoli da 2 a 3 e allegato

N. 2003/88

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19, articoli da 21 a 24 e articoli da 26 a 29

G. Protezione dei consumatori

N. 90/314

Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10

N. 95/46

Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 34

N. 2027/97

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

Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8

N. 261/2004

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17

N. 1107/2006

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

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17 e allegati I e II

H. Normativa in altri settori

N. 80/2009

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

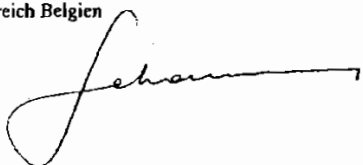
Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18 e allegati I e II

ALLEGATO IV

Elenco degli altri Stati di cui all'articolo 3 e 4 e all'allegato I

1. Repubblica d'Islanda (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo);
2. Principato del Liechtenstein (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo);
3. Regno di Norvegia (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo);
4. La Confederazione elvetica (ai sensi dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione elvetica).

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

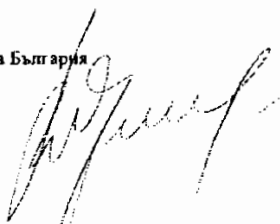


Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaams Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

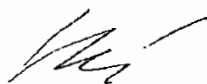
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

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

За Република България



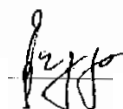
Za Českou republiku



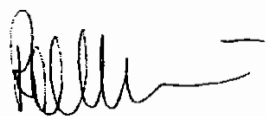
På Kongeriget Danmarks vegne



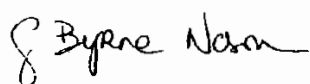
Für die Bundesrepublik Deutschland



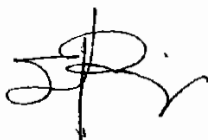
Eesti Vabariigi nimel



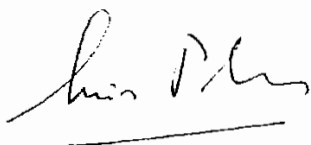
Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



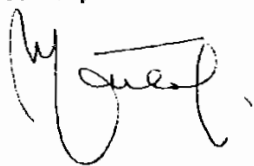
Por el Reino de España



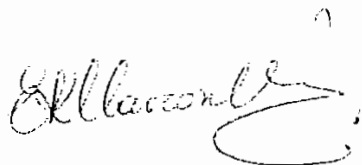
Pour la République française



Per la Repubblica italiana



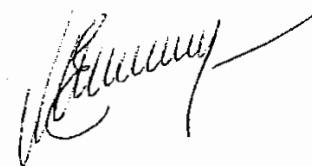
Για την Κυπριακή Δημοκρατία



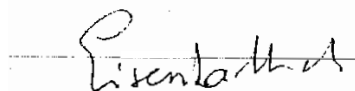
Latvijas Republikas vārdā –



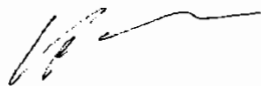
Lietuvos Respublikos vardu



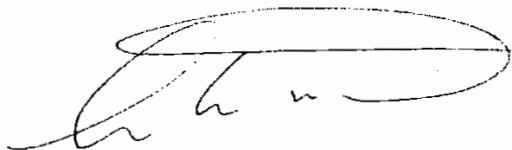
Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden

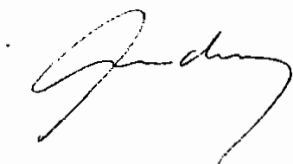


Für die Republik Österreich

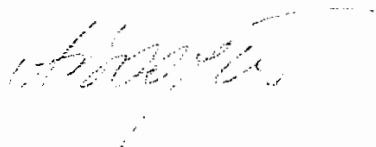


W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

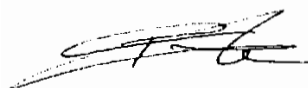
Pela República Portuguesa



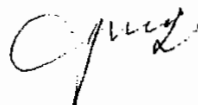
Pentru România



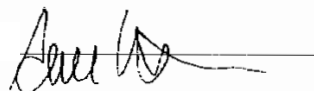
Za Republiko Slovenijo



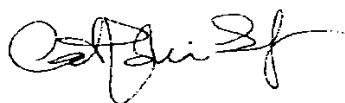
Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



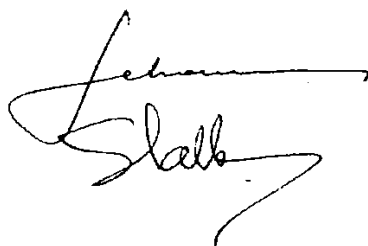
För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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



საქართველოს სახელგანთ



Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
 El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
 Predchodzí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
 Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
 Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
 Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.
 Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
 The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
 Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
 Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
 Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvā Briselē.
 Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
 A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
 It-test precedentu huwa kopja ċċertifikata vera ta' l-original ddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
 De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
 Powyzszy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
 O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
 Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
 Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
 Zgoranje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
 Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
 Bruselas,
 Brusel,
 Bruxelles, den
 Brüssel, den
 Brüssel,
 Βρυξέλλες,
 Brussels,
 Bruxelles, le
 Bruxelles, addi
 Briselë,
 Bruseleis,
 Brüsszel,
 Brussel, il
 Brussel,
 Bruksela, dnia
 Bruxelas, em
 Bruxelles,
 Brusel
 Brusselj,
 Bryssel,
 Bryssel den

15-12-2010

Za generalniya sekretar na Съвета на Европейския съюз
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
 Za generalního tajemníka Rady Evropské unie
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
 For the Secretary-General of the Council of the European Union
 Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
 Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
 Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
 Ghaz-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
 W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
 Za generalného tajomníka Rady Európskej unie
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
 För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd



K. GRETSCHMANN
 Directeur Général

€ 6,20



16PDL0051780