

TITOLO DUE: AVIAZIONE

TITOLO I: TRASPORTO AEREO

Articolo AIRTRN.1: Definizioni

Ai fini del presente titolo si applicano le seguenti definizioni:

- (un) "Vettore aereo", un'impresa di trasporto aereo titolare di una licenza di esercizio valida o equivalente;
- (b) "Vettore aereo dell'Unione", un vettore aereo che soddisfa le condizioni di cui all'articolo AIRTRN.6, lettera b), paragrafo 1 [Autorizzazioni di esercizio e autorizzazioni tecniche];
- (c) "Vettore aereo del Regno Unito", un vettore aereo che soddisfa le condizioni di cui alla lettera a) dell'articolo AIRTRN.6 (1) o 6 (2) [Autorizzazioni di esercizio e autorizzazioni tecniche];
- (d) "Servizi di navigazione aerea": servizi di traffico aereo, servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, servizi meteorologici per la navigazione aerea e servizi di informazione aeronautica;
- (e) "Certificato di operatore aereo": un documento rilasciato a un vettore aereo che attesta che il vettore aereo in questione possiede le capacità e l'organizzazione professionali per garantire il funzionamento sicuro degli aeromobili per le attività di trasporto aereo specificate nel certificato;
- (f) "Gestione del traffico aereo", l'aggregazione delle funzioni di volo e di terra (servizi del traffico aereo, gestione dello spazio aereo e gestione del flusso del traffico aereo) necessarie per garantire il movimento sicuro ed efficiente degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni;
- (g) "trasporto aereo": il trasporto su aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerti al pubblico a titolo oneroso o retribuito;
- (h) "determinazione della cittadinanza": constatazione che un vettore aereo che propone di prestare servizi aerei ai sensi del presente titolo soddisfa i requisiti dell'articolo AIRTRN.6 [Autorizzazioni di esercizio e permessi tecnici] per quanto riguarda la proprietà, il controllo effettivo e il luogo di attività principale;
- (io) "Autorità competenti" significa, per il Regno Unito, le autorità del Regno Unito responsabili delle funzioni normative e amministrative incombenti al Regno Unito ai sensi del presente titolo; e per l'Unione, le autorità dell'Unione e degli Stati membri responsabili delle funzioni regolamentari e amministrative che spettano all'Unione ai sensi del presente titolo;
- (j) "La Convenzione" indica la Convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, e comprende:
 - (io) qualsiasi emendamento entrato in vigore ai sensi dell'articolo 94, lettera a), della Convenzione e ratificato dal Regno Unito e dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati, a seconda della questione in questione; e
 - (ii) qualsiasi allegato o qualsiasi emendamento ad esso adottato ai sensi dell'articolo 90 della convenzione, nella misura in cui tale allegato o emendamento è efficace in un dato momento per il Regno Unito e lo Stato membro o gli Stati membri interessati, a seconda della questione in questione;

- (K) "Discriminazione" significa differenziazione di qualsiasi tipo senza giustificazione oggettiva rispetto a la fornitura di beni o servizi, compresi i servizi pubblici, impiegati per la prestazione di servizi di trasporto aereo o in relazione al loro trattamento da parte delle autorità pubbliche attinenti a tali servizi;
- (l) "Controllo effettivo" indica un rapporto costituito da diritti, contratti o qualsiasi altro mezzo che, separatamente o congiuntamente, e tenuto conto delle considerazioni di fatto o di diritto implicate, conferisce la possibilità di esercitare direttamente o indirettamente un'influenza determinante su un'impresa, in particolare da:
- (io) il diritto di utilizzare in tutto o in parte i beni di un'impresa;
 - (ii) diritti o contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, il voto o le decisioni degli organi di un'impresa o che conferiscono in altro modo un'influenza determinante sulla gestione dell'attività dell'impresa;
- m) "determinazione dell'idoneità": constatazione di un vettore aereo che propone di prestare servizi aerei ai sensi del presente titolo ha capacità finanziarie soddisfacenti e competenze manageriali adeguate per gestire tali servizi ed è disposto a rispettare le leggi, i regolamenti e i requisiti che regolano il funzionamento di tali servizi;
- (n) "Costo pieno" indica il costo del servizio fornito, che può includere importi adeguati per il costo del capitale e l'ammortamento delle attività, nonché i costi di manutenzione, funzionamento, gestione e amministrazione;
- (o) "ICAO" indica l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale delle Nazioni Unite;
- (p) "Principale sede di attività": la sede centrale o la sede legale di un vettore aereo all'interno della quale sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, di tale vettore aereo;
- (q) "Ispezione di rampa": un esame da parte dell'autorità competente di una Parte o dei suoi rappresentanti designati, a bordo e attorno a un aeromobile dell'altra Parte, per verificare sia la validità dei documenti pertinenti dell'aeromobile e quelli dei suoi membri d'equipaggio e le condizioni apparenti l'aereo e il suo equipaggiamento;
- (r) "Autoassistenza", l'esecuzione di operazioni di assistenza a terra da parte di un vettore aereo direttamente per sé o per un altro vettore aereo quando:
- (io) uno detiene la maggioranza nell'altro; o
 - (ii) un unico organo ha una partecipazione maggioritaria in ciascuno;
- (s) "Servizi aerei di linea": servizi aerei programmati ed eseguiti dietro compenso secondo un orario pubblicato, o così regolari o frequenti da costituire una serie sistematica riconoscibile, e che sono aperti alla prenotazione diretta da parte del pubblico; e voli di tratte extra causati da traffico in overflow da voli di linea;
- (t) "Sosta per fini non di traffico" indica un atterraggio per scopi diversi dall'imbarco o dallo scarico di passeggeri, bagagli, merci e / o posta nel trasporto aereo;
- (u) "Tariffa" indica qualsiasi tariffa, tariffa o addebito per il trasporto di passeggeri, bagagli o merci (esclusa la posta) nel trasporto aereo (inclusa qualsiasi altra modalità di trasporto in connessione con essa)

addebitate dai vettori aerei, compresi i loro agenti, e le condizioni che regolano la disponibilità di tale tariffa, tariffa o addebito;

- v) "diritti per gli utenti": diritti imposti ai vettori aerei per la fornitura di servizi aeroportuali e di navigazione aerea (compresi i sorvoli), strutture o servizi per la sicurezza aerea, compresi i servizi e le strutture correlati, o oneri relativi all'ambiente, compresi i diritti e gli oneri relativi al rumore per affrontare i problemi di qualità dell'aria locale negli aeroporti o nelle vicinanze.

Articolo AIRTRN.2: Programma del percorso

1. Fatto salvo l'articolo AIRTRN.3 [Diritti di traffico], l'Unione concede il diritto al Regno Unito affinché i vettori aerei del Regno Unito operino, durante il trasporto aereo, sulle seguenti rotte:

Punti nel territorio del Regno Unito - Punti intermedi - Punti nel territorio dell'Unione - Punti oltre.

2. Fatto salvo l'articolo AIRTRN.3 [Diritti di traffico], il Regno Unito concede il diritto all'Unione affinché i vettori aerei dell'Unione operino, durante il trasporto aereo, sulle seguenti rotte:

Punti nel territorio dell'Unione - Punti intermedi - Punti nel territorio del Regno Unito - Punti oltre.

Articolo AIRTRN.3: Diritti di traffico

1. Ciascuna parte concede all'altra parte il diritto per i rispettivi vettori aerei, a tal fine di effettuare il trasporto aereo sulle rotte di cui all'articolo AIRTRN.2 [Programma di rotta], a:

(un) volare attraverso il suo territorio senza atterrare;

(b) effettuare soste nel proprio territorio per fini non di traffico.

2. Il Regno Unito gode del diritto dei suoi vettori aerei di effettuare scali nel territorio di l'Unione a fornire servizi di trasporto aereo di linea e non di linea tra tutti i punti situati nel territorio del Regno Unito e tutti i punti situati nel territorio dell'Unione (diritti di traffico di terza e quarta libertà).

3. L'Unione gode del diritto dei suoi vettori aerei di effettuare scali nel territorio degli Stati Uniti Regno Unito a fornire servizi di trasporto aereo di linea e non di linea tra tutti i punti situati nel territorio dell'Unione e tutti i punti situati nel territorio del Regno Unito (diritti di traffico di terza e quarta libertà).

4. Nonostante i paragrafi 1, 2 e 3 e fatto salvo il paragrafo 9, il Membro Gli Stati e il Regno Unito possono, fatte salve le rispettive norme e procedure interne delle Parti, concludere accordi bilaterali in base ai quali, ai sensi del presente Accordo, si concedono reciprocamente i seguenti diritti:

(un) per il Regno Unito, il diritto per i suoi vettori aerei di effettuare scali nel territorio dello Stato membro interessato di fornire servizi di trasporto aereo di merci di linea e non di linea tra punti situati nel territorio di tale Stato membro e punti situati in un terzo paese come parte di un servizio con origine o destinazione nel territorio del Regno Unito (diritti di traffico di quinta libertà);

- (b) per lo Stato membro interessato, il diritto dei vettori aerei dell'Unione di effettuare scali nel territorio del Regno Unito per fornire servizi di trasporto aereo di merci di linea e non di linea tra punti situati nel territorio del Regno Unito e punti situati in un paese terzo, nell'ambito di un servizio con origine o destinazione nel territorio di tale Stato membro (diritti di traffico di quinta libertà).

5. I diritti reciprocamente concessi ai sensi del paragrafo 4 sono disciplinati dalla disposizioni del presente titolo.

6. Nessuna delle Parti limiterà unilateralmente il volume di traffico, capacità, frequenza, regolarità, rotta, origine o destinazione dei servizi di trasporto aereo operati in conformità ai paragrafi 2, 3 e 4, o il tipo o i tipi di aeromobile operati a tal fine dai vettori aerei dell'altra parte, salvo quanto eventualmente richiesto per le questioni doganali, tecniche, ragioni operative, di gestione del traffico aereo, di sicurezza, di protezione dell'ambiente o della salute, in modo non discriminatorio o salvo diversa disposizione del presente titolo.

7. Nessuna disposizione del presente titolo conferisce al Regno Unito il diritto alla navigazione aerea vettori per imbarcare nel territorio di uno Stato membro passeggeri, bagagli, merci o posta trasportati dietro compenso e destinati ad un altro punto del territorio di tale Stato membro o di qualsiasi altro Stato membro.

8. Nessuna disposizione del presente titolo si ritiene conferisca all'Unione il diritto di prelievo da parte dei suoi vettori aerei a bordo nel territorio del Regno Unito passeggeri, bagagli, merci o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto nel territorio del Regno Unito.

9. Fatte salve le regole e procedure interne delle Parti, le autorità competenti del Il Regno Unito e gli Stati membri possono autorizzare servizi di trasporto aereo non di linea al di là dei diritti previsti dal presente articolo, a condizione che non costituiscano una forma dissimulata di servizi di linea e possono stabilire accordi bilaterali riguardanti le procedure da seguire per il trattamento di e decisioni sulle richieste dei vettori aerei.

Articolo AIRTRN.4: Code-share e accordi sugli spazi bloccati

1. I servizi di trasporto aereo ai sensi dell'articolo AIRTRN.3 [Diritti di traffico] possono essere forniti da mezzi di accordi di spazio bloccato o di code-share, come segue:

- (un) un vettore aereo del Regno Unito può agire in qualità di vettore commerciale con qualsiasi vettore operativo che sia un vettore aereo dell'Unione o un vettore aereo del Regno Unito o con qualsiasi vettore operativo di un paese terzo che, ai sensi del diritto dell'Unione, a seconda dei casi, ai sensi della legislazione dello Stato membro o degli Stati membri interessati, gode dei diritti di traffico necessari nonché del diritto dei suoi vettori aerei di esercitare tali diritti mediante l'accordo in questione;
- (b) un vettore aereo dell'Unione può agire in qualità di vettore commerciale con qualsiasi vettore operativo che sia un vettore aereo dell'Unione o un vettore aereo del Regno Unito, o con qualsiasi vettore operativo di un paese terzo che, ai sensi del diritto del Regno Unito, gode della i diritti di traffico necessari nonché il diritto per i suoi vettori aerei di esercitare tali diritti mediante l'accordo in questione;
- (c) un vettore aereo del Regno Unito può agire in qualità di vettore operativo con qualsiasi vettore commerciale che sia un vettore aereo dell'Unione o un vettore aereo del Regno Unito o con qualsiasi vettore commerciale di un paese terzo che, ai sensi del diritto dell'Unione, a seconda dei casi, ai sensi della legislazione dello Stato membro o degli Stati membri interessati, gode dei diritti necessari per concludere l'accordo in questione;

- (d) un vettore aereo dell'Unione può agire in qualità di vettore operativo con qualsiasi vettore commerciale che sia un vettore aereo dell'Unione o un vettore aereo del Regno Unito, o con qualsiasi vettore commerciale di un paese terzo che, ai sensi del diritto del Regno Unito, gode i diritti necessari per concludere l'accordo in questione;
- (e) nel contesto degli accordi di cui alle lettere da a) ad), un vettore aereo di una Parte può agire come vettore di commercializzazione in un accordo di spazio bloccato o di code-share, in servizi tra qualsiasi coppia di punti di cui entrambi l'origine e la destinazione sono situate nel territorio dell'altra parte purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:
 - (io) le condizioni di cui alla lettera a) ob), a seconda dei casi, per quanto riguarda il vettore operativo; e
 - (ii) il servizio di trasporto in questione fa parte di un trasporto effettuato dal vettore che effettua la commercializzazione tra un punto nel territorio della sua parte e tale punto di destinazione nel territorio dell'altra parte.

2. Un vettore aereo di una Parte può agire come vettore di marketing in uno spazio bloccato o in code-share accordo, nei servizi tra qualsiasi coppia di punti di cui uno è situato nel territorio dell'altra Parte e l'altro è situato in un paese terzo, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- (un) le condizioni di cui al paragrafo 1, lettera a) ob), a seconda dei casi, per quanto riguarda il vettore operativo; e
- (b) il servizio di trasporto in questione fa parte di un trasporto da parte del vettore che effettua la commercializzazione tra un punto nel territorio della sua parte e tale punto in un paese terzo.

3. Per ogni biglietto venduto che prevede le modalità di cui al presente articolo, il l'acquirente viene informato, al momento della prenotazione, di quale vettore aereo opererà ciascun settore del servizio. Ove ciò non sia possibile, o in caso di modifica dopo la prenotazione, l'identità del vettore operativo deve essere comunicata al passeggero non appena accertata. In tutti i casi, l'identità del vettore o dei vettori operativi deve essere comunicata al passeggero al momento del check-in o prima dell'imbarco qualora non sia richiesto il check-in per un volo in coincidenza.

4. Le parti possono richiedere che le disposizioni di cui al presente articolo siano approvate dalle loro autorità competenti al fine di verificare il rispetto delle condizioni ivi stabilite e degli altri requisiti previsti dal presente accordo, in particolare in materia di concorrenza, sicurezza e protezione.

5. In nessun caso il ricorso ad accordi di code-share o di spazio bloccato può comportare i vettori aerei delle Parti che esercitano i diritti di traffico sulla base del presente Accordo diversi da quelli previsti dall'articolo AIRTRN.3 [Diritti di traffico].

Articolo AIRTRN.5: Flessibilità operativa

I diritti reciprocamente concessi dalle Parti ai sensi dell'articolo AIRTRN.3 (2), (3) e (4) [Diritti di traffico] includono, entro i limiti ivi stabiliti, tutte le seguenti prerogative:

- (un) operare voli in una o entrambe le direzioni;
- (b) combinare diversi numeri di volo all'interno di un'operazione di aeromobile;

- (c) servire i punti nel programma del percorso in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine;
- (d) trasferire il traffico tra aeromobili dello stesso vettore aereo in qualsiasi momento (cambio di sagoma);
- (e) trasportare il traffico di scalo attraverso qualsiasi punto all'interno o all'esterno del territorio di una delle parti;
- (f) trasportare traffico in transito attraverso il territorio dell'altra Parte;
- (g) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente da dove ha origine tale traffico;
- (h) servire più di un punto sullo stesso servizio (co-terminalizzazione).

Articolo AIRTRN.6: Autorizzazioni operative e autorizzazioni tecniche

1. Al ricevimento di una domanda di autorizzazione all'esercizio da parte di un vettore aereo di una Parte, in la forma e le modalità prescritte per prestare servizi di trasporto aereo ai sensi del presente titolo, l'altra Parte concede le autorizzazioni e le autorizzazioni tecniche appropriate con tempi procedurali minimi, purché siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

(un) nel caso di un vettore aereo del Regno Unito:

- (i) il vettore aereo è di proprietà, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, ed è effettivamente controllato dal Regno Unito, dai suoi cittadini o da entrambi;
- (ii) il vettore aereo ha la sua sede principale di attività nel territorio del Regno Unito ed è autorizzato in conformità con la legge del Regno Unito; e
- iii) il vettore aereo detiene un certificato di operatore aereo rilasciato dall'autorità competente del Regno Unito, che deve essere chiaramente identificato, e tale autorità esercita e mantiene un controllo regolamentare effettivo sul vettore aereo;

(b) nel caso di un vettore aereo dell'Unione:

- (i) il vettore aereo è di proprietà, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, ed è effettivamente controllato da uno o più Stati membri, da altri Stati membri dello Spazio economico europeo, dalla Svizzera, da cittadini di tali Stati o da una loro combinazione;
- (ii) il vettore aereo ha la sua sede principale di attività nel territorio dell'Unione e detiene una licenza di esercizio valida ai sensi del diritto dell'Unione; e
- iii) il vettore aereo detiene un certificato di operatore aereo rilasciato dall'autorità competente del L'Unione o uno Stato membro, che deve essere chiaramente identificato, e tale autorità esercita e mantiene un controllo regolamentare effettivo sul vettore aereo;

(c) Gli articoli AIRTRN.18 [Sicurezza aerea] e AIRTRN.19 [Sicurezza aerea] vengono rispettati; e

(d) il vettore aereo soddisfa le condizioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti normalmente applicati all'esercizio del trasporto aereo internazionale dalla Parte che considera la domanda o le domande.

2. In deroga al paragrafo 1, lettera a), punto i), le appropriate autorizzazioni operative e le autorizzazioni sono concesse ai vettori aerei del Regno Unito purché siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- (un) le condizioni di cui al paragrafo 1, lettere a), ii), a) iii), c) ed), sono soddisfatte;
- (b) il vettore aereo è di proprietà, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, ed è effettivamente controllato da uno o più Stati membri, da altri Stati membri dello Spazio economico europeo, dalla Svizzera, da cittadini di tali Stati, o da una combinazione di questi, da solo o insieme al Regno Unito e / o ai cittadini del Regno Unito;
- (c) il giorno della fine del periodo di transizione, il vettore aereo possedeva una licenza di esercizio valida ai sensi del diritto dell'Unione.

3. Ai fini dei paragrafi 1 e 2, l'evidenza di un controllo regolamentare efficace include ma non è limitato a:

- (un) il vettore aereo interessato in possesso di una licenza di esercizio o di un permesso di esercizio in corso di validità rilasciato dall'autorità competente autorità e rispetto dei criteri della Parte che rilascia la licenza di esercizio o il permesso per l'esercizio di servizi aerei internazionali; e
- (b) quella Parte ha e mantiene programmi di sorveglianza sulla sicurezza per quell'aria vettore conforme agli standard ICAO.

4. Nel concedere autorizzazioni operative e autorizzazioni tecniche, ciascuna Parte tratterà tutti i vettori aerei dell'altra parte in modo non discriminatorio.

5. Al ricevimento di una domanda di autorizzazione all'esercizio da parte di un vettore aereo di una Parte, il l'altra Parte riconosce qualsiasi determinazione di idoneità o determinazione della cittadinanza o entrambe effettuate dalla prima Parte rispetto a quel vettore aereo come se tale determinazione fosse stata presa dalle proprie autorità competenti, e non indagherà ulteriormente su tali questioni, ad eccezione di quanto previsto all'articolo AIRTRN.8 (3) [Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione dell'autorizzazione all'esercizio].

Articolo AIRTRN.7: Piani operativi, programmi e orari

La notifica di piani operativi, programmi o orari per i servizi aerei operati ai sensi del presente titolo può essere richiesta da una Parte solo a scopo informativo. Qualora una Parte richieda tale notifica, riduce al minimo l'onere amministrativo associato ai suoi requisiti e procedure di notifica a carico degli intermediari del trasporto aereo e dei vettori aerei dell'altra Parte.

Articolo AIRTRN.8: Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione dell'autorizzazione all'esercizio

1. L'Unione può agire contro un vettore aereo del Regno Unito, conformemente ai paragrafi 3, 4 e 5 del presente articolo, in uno dei seguenti casi:

- (un) nel caso di autorizzazioni e permessi concessi ai sensi dell'articolo AIRTRN, lettera a). 6 (1) [Autorizzazioni di esercizio e autorizzazioni tecniche], nessuna delle condizioni ivi previste non è soddisfatta;
- (b) nel caso di autorizzazioni e permessi concessi ai sensi dell'articolo AIRTRN. 6 (2) [Autorizzazioni di esercizio e autorizzazioni tecniche], nessuna delle condizioni ivi previste non è soddisfatta;

(c) il vettore aereo non si è conformato alle leggi e ai regolamenti di cui all'articolo AIRTRN.10 [Conformità a leggi e regolamenti]; o

(d) tale azione è necessaria per prevenire, proteggere o controllare la diffusione di malattie o altrimenti proteggere la salute pubblica.

2. Il Regno Unito può agire contro un vettore aereo dell'Unione in conformità con i paragrafi 3, 4 e 5 del presente articolo in uno dei seguenti casi:

(un) una delle condizioni di cui alla lettera b) dell'articolo AIRTRN.6 (1) [Autorizzazioni di esercizio e autorizzazioni tecniche] non è soddisfatta;

(b) il vettore aereo non si è conformato alle leggi e ai regolamenti di cui all'articolo AIRTRN.10 [Conformità alle leggi e ai regolamenti] del presente titolo; o

(c) tale azione è necessaria per prevenire, proteggere o controllare la diffusione di malattie o altrimenti proteggere la salute pubblica.

3. Laddove una Parte abbia ragionevoli motivi per ritenere che un vettore aereo dell'altra Parte sia in qualsiasi delle situazioni di cui al paragrafo 1 o 2, a seconda dei casi, e tale azione deve essere intrapresa a tale riguardo, tale Parte notifica all'altra Parte per iscritto quanto prima i motivi del rifiuto, della sospensione o limitazione dell'autorizzazione all'esercizio o autorizzazione tecnica e richiesta di consulenza.

4. Tali consultazioni iniziano il prima possibile e non oltre 30 giorni dal ricevimento della richiesta di consultazioni. Il mancato raggiungimento di un accordo soddisfacente entro 30 giorni o un periodo di tempo concordato dalla data di inizio di tali consultazioni, o la mancata adozione dell'azione correttiva concordata, costituirà motivo per la Parte che ha richiesto le consultazioni di agire per rifiutare, revocare, sospendere, imporre condizioni o limitare l'autorizzazione di esercizio o le autorizzazioni tecniche del vettore aereo o dei vettori aerei interessati per garantire la conformità con gli articoli AIRTRN.6 [Autorizzazioni operative e autorizzazioni tecniche] e AIRTRN.10 [Conformità a leggi e regolamenti]. Qualora siano state adottate misure per rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o il permesso tecnico di un vettore aereo, una Parte può ricorrere all'arbitrato ai sensi dell'articolo INST.14 [Procedura di arbitrato], senza ricorrere preventivamente a consultazioni ai sensi dell'articolo INST.13 [Consultazioni]. Un tribunale arbitrale tratta la questione come un caso urgente ai fini dell'articolo INST.19 [Procedimenti urgenti]. Su richiesta di una Parte, il tribunale può, in attesa della sentenza definitiva, ordinare l'adozione di misure provvisorie di soccorso, compresa la modifica o la sospensione delle misure adottate da una delle Parti ai sensi del presente articolo.

5. In deroga ai paragrafi 3 e 4, nei casi di cui ai punti (c) e (d) del paragrafo 1, e al paragrafo 2, lettere b) e c), una Parte può intraprendere azioni immediate o urgenti laddove richiesto da un'emergenza o per prevenire ulteriori inadempienze. Ai fini del presente paragrafo, per ulteriore non conformità si intende che la questione della non conformità è già stata sollevata tra le autorità competenti delle Parti.

6. Il presente articolo lascia impregiudicate le disposizioni del titolo XI [condizioni di parità per i concorrenti leali e sviluppo sostenibile] del titolo uno, articolo AIRTRN 11 (4) [Non discriminazione], articolo AIRTRN 18 (4), (6) e (8) [Sicurezza aerea] e articolo AIRTRN 19 (12) [Sicurezza aerea] e alla procedura di risoluzione delle controversie di cui al titolo I [Risoluzione delle controversie] della parte sei o alle misure che ne derivano.

Articolo AIRTRN.9: Proprietà e controllo dei vettori aerei

Le parti riconoscono i potenziali vantaggi della continua liberalizzazione della proprietà e del controllo dei rispettivi vettori aerei. Le parti convengono di esaminare in seno al comitato specializzato per il trasporto aereo le opzioni per la liberalizzazione reciproca della proprietà e del controllo dei rispettivi vettori aerei entro 12 mesi dall'entrata in vigore del presente accordo e, successivamente, entro 12 mesi dal ricevimento della richiesta in tal senso, così da una delle parti. A seguito di tale esame, le parti possono decidere di modificare il presente titolo.

Articolo AIRTRN.10: Conformità a leggi e regolamenti

1. Le leggi e i regolamenti di una Parte relativi all'ammissione, al funzionamento all'interno e la partenza dal suo territorio di aeromobili adibiti al trasporto aereo internazionale deve essere rispettata dai vettori aerei dell'altra Parte, rispettivamente quando entrano, operano o lasciano il territorio di tale Parte. .
2. Le leggi e i regolamenti di una Parte relativi all'ammissione, al funzionamento o alla partenza dal suo territorio di passeggeri, equipaggio, bagagli, merci o posta a bordo di aeromobili (compresi i regolamenti relativi a ingresso, sdoganamento, immigrazione, passaporti, dogana e quarantena, o nel caso della posta, regolamenti postali) devono essere rispettati da, o per conto di tali passeggeri, equipaggio, bagagli, merci e posta trasportati dai vettori aerei dell'altra Parte mentre entrano, operano o lasciano il territorio di tale Parte, rispettivamente.
3. Le parti autorizzano, nel rispettivo territorio, i vettori aerei dell'altra parte misure adeguate per garantire che siano trasportate solo le persone con i documenti di viaggio necessari per l'ingresso o il transito nel territorio dell'altra Parte.

AIRTRN.11: Non discriminazione

1. Fatto salvo il titolo XI [Parità di condizioni per una concorrenza aperta, leale e sostenibile sviluppo] del titolo uno, le Parti eliminano, nell'ambito delle rispettive giurisdizioni, tutte le forme di discriminazione che potrebbero pregiudicare l'equa ed uguale opportunità dei vettori aerei dell'altra Parte di competere nell'esercizio dei diritti previsti nel presente titolo .
2. Una Parte (la "Parte che ha avviato") può procedere in conformità ai paragrafi da 3 a 6, ove esso ritiene che le eque e pari opportunità di concorrenza dei suoi vettori aerei nell'esercizio dei diritti previsti dal presente titolo siano pregiudicate dalla discriminazione vietata dal paragrafo 1.
3. La Parte che ha avviato presenta una richiesta scritta di consultazioni all'altra Parte (il "Parte che risponde"). Le consultazioni iniziano entro un periodo di 30 giorni dal ricevimento della richiesta, salvo diverso accordo tra le parti.
4. Quando la Parte che ha avviato e la Parte che ha risposto non riescono a raggiungere un accordo sulla questione entro 60 giorni dal ricevimento della richiesta di consultazioni di cui al paragrafo 3, la Parte che ha avviato può adottare misure contro tutti o parte dei vettori aerei che hanno beneficiato di discriminazioni vietate dal paragrafo 1, comprese azioni di rifiuto, revoca, sospensione, imporre condizioni o limitare le autorizzazioni operative o le autorizzazioni tecniche dei vettori aerei interessati.
5. Le misure adottate a norma del paragrafo 4 devono essere adeguate, proporzionate e limitati per portata e durata a quanto strettamente necessario per mitigare i danni all'aria

vettori della parte iniziante e rimuovono l'indebito vantaggio acquisito dai vettori aerei contro i quali sono diretti.

6. Dove le consultazioni non hanno risolto la questione o dove sono state prese misure ai sensi del paragrafo 4, una Parte può ricorrere all'arbitrato ai sensi dell'articolo INST.14 [Procedura di arbitrato], senza ricorrere preventivamente a consultazioni ai sensi dell'articolo INST.13 [Consultazioni]. Un tribunale arbitrale tratta la questione come un caso di urgenza ai fini dell'articolo INST.19 [Procedimenti urgenti]. Su richiesta di una Parte, il tribunale può, in attesa della sentenza definitiva, ordinare l'adozione di misure provvisorie di soccorso, compresa la modifica o la sospensione delle misure adottate da una delle Parti ai sensi del presente articolo.

7. Nonostante il paragrafo 2, le parti non procedono ai sensi dei paragrafi da 3 a 6 in relazione ai comportamenti che rientrano nell'ambito di applicazione del titolo XI [condizioni di parità per una concorrenza aperta e leale e lo sviluppo sostenibile] della rubrica uno.

Articolo AIRTRN.12: Fare affari

1. Le parti concordano sul fatto che gli ostacoli alle attività commerciali incontrati dai vettori aerei sarebbero di ostacolo i vantaggi di questo titolo. Le parti convengono di cooperare per rimuovere gli ostacoli alle attività commerciali per i vettori aerei di entrambe le parti qualora tali ostacoli possano ostacolare le operazioni commerciali, creare distorsioni della concorrenza o incidere sulle pari opportunità di concorrenza.

2. Il comitato specializzato per il trasporto aereo controlla i progressi compiuti nella risoluzione dei problemi questioni relative agli ostacoli all'attività dei vettori aerei.

Articolo AIRTRN.13: Operazioni commerciali

1. Le parti si concedono reciprocamente i diritti di cui ai paragrafi da 2 a 7. A tal fine dell'esercizio di tali diritti, i vettori aerei di ciascuna parte non sono tenuti a mantenere uno sponsor locale.

2. Per quanto riguarda i rappresentanti del vettore aereo:

(un) la creazione di uffici e strutture da parte dei vettori aerei di una Parte nel territorio dell'altra Parte, nella misura necessaria per fornire servizi ai sensi del presente titolo, è consentita senza restrizioni o discriminazioni;

(b) ferme restando le norme in materia di sicurezza e protezione, qualora tali uffici e strutture siano ubicati in un aeroporto possono essere soggetti a limitazioni per motivi di disponibilità di spazio;

(c) ciascuna Parte, conformemente alle proprie leggi e regolamenti in materia di ingresso, soggiorno e impiego, autorizza i vettori aerei dell'altra Parte a introdurre e mantenere nel territorio della Parte autorizzante quelli dei propri dirigenti, vendite, tecnici, operativi e altro personale specializzato che il vettore aereo ritiene ragionevolmente necessario per la fornitura di servizi di trasporto aereo ai sensi del presente titolo. Laddove siano richieste autorizzazioni di assunzione per il personale di cui al presente paragrafo, compresi quelli che svolgono determinati compiti temporanei, le Parti elaborano le richieste di tali autorizzazioni rapidamente, fatte salve le leggi e i regolamenti pertinenti.

3. Per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra:

- (un) ciascuna Parte consente ai vettori aerei dell'altra Parte di effettuare l'autoassistenza nel proprio territorio senza restrizioni diverse da quelle basate su considerazioni di sicurezza o altrimenti derivanti da vincoli fisici o operativi;
 - (b) ciascuna Parte non impone ai vettori aerei dell'altra Parte la scelta di uno o più prestatori di servizi di assistenza a terra tra quelli presenti sul mercato conformemente alle leggi e ai regolamenti della Parte in cui vengono forniti i servizi;
 - (c) fatta salva la lettera a), laddove le leggi e i regolamenti di una Parte limitino o restringano in qualsiasi modo la libera concorrenza tra i fornitori di servizi di assistenza a terra, tale Parte garantisce che tutti i servizi di assistenza a terra necessari siano a disposizione dei vettori aerei dell'altra Parte e che sono forniti a condizioni non meno favorevoli di quelli in base ai quali sono forniti a qualsiasi altro vettore aereo.
4. Per quanto riguarda l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti, ciascuna Parte garantisce che i propri regolamenti, orientamenti e procedure per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti nel proprio territorio siano applicati in modo trasparente, efficace, non discriminatorio e tempestivo.
5. Per quanto riguarda le spese locali e il trasferimento di fondi e guadagni:
- (un) alle materie disciplinate dal presente titolo si applicano le disposizioni del Titolo IV [Movimenti di capitali, pagamenti, trasferimenti e misure di salvaguardia temporanea] della Prima rubrica, fatto salvo l'articolo AIRTRN.6 [Autorizzazioni d'esercizio e autorizzazioni tecniche];
 - (b) le Parti si concedono reciprocamente i vantaggi di cui alle lettere da c) ad e);
 - (c) la vendita e l'acquisto del trasporto e dei servizi connessi da parte dei vettori aerei delle parti, a discrezione del vettore aereo, possono essere denominati in lire sterline se la vendita o l'acquisto avviene nel territorio del Regno Unito, oppure, se la vendita o l'acquisto avviene nel territorio di uno Stato membro, deve essere denominato nella valuta di tale Stato membro;
 - (d) i vettori aerei di ciascuna parte possono pagare le spese locali in valuta locale, a loro discrezione;
 - (e) i vettori aerei di ciascuna Parte possono, su richiesta, rimettere in qualsiasi momento le entrate ottenute nel territorio dell'altra Parte dalla vendita di servizi di trasporto aereo e dalle attività connesse direttamente collegate al trasporto aereo, eccedenti le somme versate localmente, in ogni modo, al paese di loro scelta. La conversione e la rimessa tempestive saranno consentite senza restrizioni o tassazione in relazione ad esse al tasso di cambio di mercato applicabile alle transazioni correnti e alla rimessa alla data in cui il vettore presenta la richiesta iniziale di rimessa e non saranno soggette ad alcun addebito ad eccezione di quelle normalmente applicate da banche per effettuare tale conversione e rimessa.
6. Per quanto riguarda il trasporto intermodale:
- (un) in relazione al trasporto di passeggeri, le Parti non sottopongono i fornitori di servizi di trasporto di superficie a leggi e regolamenti che disciplinano il trasporto aereo per il solo fatto che tale trasporto di superficie è detenuto da un vettore aereo con il proprio nome;
 - (b) fatte salve le condizioni e le qualifiche di cui al titolo II [SERVIZI E INVESTIMENTI] della rubrica uno e suoi allegati e al titolo I [Trasporto di merci su strada] della rubrica tre e

nel suo allegato, ai vettori aerei di ciascuna parte è consentito, senza restrizioni, di utilizzare in connessione con il trasporto aereo internazionale qualsiasi trasporto di superficie per merci da o verso qualsiasi punto nei territori delle parti o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti con le agevolazioni doganali e compreso, ove applicabile, il diritto di trasportare merci in cauzione ai sensi delle leggi e dei regolamenti applicabili. Tale carico, sia che si muova via terra che via aerea, deve avere accesso alle procedure e alle strutture doganali aeroportuali. I vettori aerei possono scegliere di effettuare il proprio trasporto di superficie o di fornirlo tramite accordi, compreso il code share, con altri fornitori di trasporto di superficie, compreso il trasporto di superficie operato da altri vettori aerei e fornitori indiretti di trasporto aereo di merci.

7. Per quanto riguarda il leasing:

(un) le Parti si concedono reciprocamente il diritto ai rispettivi vettori aerei di fornire servizi di trasporto aereo in conformità dell'articolo AIRTRN.3 [Diritti di traffico] in tutti i modi seguenti:

(io) utilizzare aeromobili noleggiati senza equipaggio da qualsiasi locatore;

(ii) nel caso dei vettori aerei del Regno Unito, che utilizzano aeromobili noleggiati con equipaggio di altri vettori aerei delle parti;

iii) nel caso di vettori aerei dell'Unione, utilizzando aeromobili noleggiati con equipaggio di altri aerei vettori dell'Unione;

(iv) utilizzando aeromobili noleggiati con equipaggio di vettori aerei diversi da quelli di cui ai punti (ii) e (iii), rispettivamente, a condizione che il leasing sia giustificato sulla base di esigenze eccezionali, esigenze di capacità stagionale o difficoltà operative del locatario, e il leasing non supera la durata strettamente necessaria per soddisfare tali esigenze o superare tali difficoltà;

(b) le Parti possono richiedere che i contratti di locazione siano approvati dalle rispettive autorità competenti al fine di verificare il rispetto delle condizioni di cui al presente paragrafo e dei requisiti di sicurezza e protezione applicabili;

(c) tuttavia, qualora una Parte richieda tale approvazione, si adopera per accelerare le procedure di approvazione e ridurre al minimo gli oneri amministrativi per i vettori aerei interessati;

(d) le disposizioni del presente paragrafo non pregiudicano le leggi e i regolamenti di una Parte per quanto riguarda il leasing di aeromobili da parte dei vettori aerei di quella Parte.

Articolo AIRTRN.14: Disposizioni fiscali

1. All'arrivo nel territorio di una Parte, gli aeromobili operati nel trasporto aereo internazionale da vettori aerei dell'altra parte, le loro normali attrezzature, carburante, lubrificanti, materiali di consumo tecnici, attrezzature a terra, pezzi di ricambio (compresi i motori), depositi di aeromobili (inclusi ma non limitati a articoli come cibo, bevande e liquori, tabacco e altri prodotti destinati alla vendita o all'uso da parte di passeggeri in quantità limitate durante il volo) e altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente in connessione con l'esercizio o la manutenzione di aeromobili adibiti al trasporto aereo internazionale devono, sulla base della reciprocità, ea condizione che tali le attrezzature e le forniture rimangono a bordo dell'aeromobile, sono esenti da tutte le restrizioni all'importazione, tasse sulla proprietà e prelievi in conto capitale, dazi doganali, accise,

spese di ispezione, imposta sul valore aggiunto o altre imposte indirette simili e tasse e oneri simili imposti dalle autorità nazionali o locali o dall'Unione.

2. Le seguenti merci saranno altresì esenti, per reciprocità, da tasse, prelievi, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1:

- (un) provviste per aeromobili introdotte o fornite nel territorio di una Parte e imbarcate, entro limiti ragionevoli, per essere utilizzate su aeromobili in partenza di un vettore aereo dell'altra Parte utilizzati nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste devono essere utilizzate su una parte del viaggio compiuto su detto territorio;
- (b) apparecchiature di terra e pezzi di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una Parte per l'assistenza, la manutenzione o la riparazione di aeromobili di un vettore aereo dell'altra Parte utilizzati nel trasporto aereo internazionale;
- (c) lubrificanti e forniture tecniche di consumo diversi dal carburante introdotto o fornito nel territorio di una parte per essere utilizzato in un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture devono essere utilizzate su una parte del viaggio effettuato su detto territorio; e
- (d) stampati, come previsto dalla legislazione doganale di ciascuna Parte, introdotti o forniti nel territorio di una Parte e imbarcati per essere utilizzati su aeromobili in partenza di un vettore aereo dell'altra Parte che effettua trasporti aerei internazionali, anche quando quelli i depositi devono essere utilizzati su una parte del viaggio effettuato sul suddetto territorio.

3. L'attrezzatura aerea regolare, nonché il materiale, le forniture e i pezzi di ricambio a cui si fa riferimento al paragrafo 1 normalmente trattenuti a bordo di aeromobili operati da un vettore aereo di una parte possono essere scaricati nel territorio dell'altra parte solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale parte e possono essere tenuti a essere tenuti sotto la supervisione o il controllo di dette autorità fino al momento in cui sono riesportate o altrimenti smaltite in conformità con le normative applicabili.

4. L'esenzione dai dazi doganali, dalle accise nazionali e dalle tasse nazionali simili previste dall'art il presente articolo è disponibile anche nelle situazioni in cui il vettore aereo o i vettori aerei di una Parte hanno concluso accordi con un altro vettore aereo o vettori aerei per il prestito o il trasferimento nel territorio dell'altra Parte degli articoli specificati ai paragrafi 1 e 2 , a condizione che tale altro vettore aereo o vettori aerei godano analogamente di tale esenzione da tale altra Parte.

5. Nessuna disposizione del presente titolo impedisce a ciascuna delle parti di imporre tasse, prelievi, dazi, diritti o tariffe sulle merci vendute per motivi diversi dal consumo a bordo ai passeggeri durante un settore di un servizio aereo tra due punti all'interno del suo territorio in cui è consentito l'imbarco o lo sbarco.

6. I bagagli e le merci in transito diretto attraverso il territorio di una Parte saranno esenti da tasse, dazi doganali, tasse e altri oneri simili.

7. Le apparecchiature e le forniture di cui al paragrafo 2 possono essere tenute in conformità con supervisione o controllo delle autorità competenti.

8. Le disposizioni delle rispettive convenzioni in vigore tra il Regno Unito e Gli Stati membri volti a evitare la doppia imposizione sul reddito e sul capitale rimangono inalterati dal presente titolo.

9. L'esenzione dai dazi doganali, dalle accise nazionali e dalle tasse nazionali simili non si estende alle tariffe basate sul costo dei servizi forniti a un vettore aereo di una parte nel territorio dell'altra parte.

Articolo AIRTRN.15: Spese per l'utente

1. Diritti d'utenza che possono essere imposti da una Parte ai vettori aerei dell'altra Parte per l'uso della navigazione aerea e del controllo del traffico aereo è correlato ai costi e non discriminatorio. In ogni caso, tali diritti d'utenza saranno imputati ai vettori aerei dell'altra Parte a condizioni non meno favorevoli di quelle più favorevoli a disposizione di qualsiasi altro vettore aereo in circostanze simili al momento dell'applicazione dei diritti.

2. Fatto salvo l'articolo AIRTRN.13 (5) [Operazioni commerciali], ciascuna Parte garantisce che i diritti d'utenza diversi da quelli di cui al paragrafo 1 che possono essere imposti ai vettori aerei dell'altra Parte sono giusti, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori ed equamente ripartiti tra le categorie di utenti. I diritti per gli utenti imposti ai vettori aerei dell'altra Parte possono riflettere, ma non superare, il costo totale della fornitura di adeguate strutture e servizi aeroportuali, ambientali aeroportuali e di sicurezza aerea nell'aeroporto o all'interno del sistema aeroportuale. Tali costi possono includere un ragionevole ritorno sulle attività dopo l'ammortamento. Le strutture e i servizi per i quali sono imposti diritti d'utenza devono essere forniti su base efficiente ed economica. In ogni caso,

3. Al fine di garantire la corretta applicazione dei principi di cui ai commi 1 e 2, ciascuno La Parte garantisce che si svolgano consultazioni tra le autorità o gli organismi di tariffazione competenti nel suo territorio e i vettori aerei che utilizzano i servizi e le strutture in questione e che le autorità o gli organismi di tariffazione competenti e i vettori aerei si scambino le informazioni necessarie. Ciascuna Parte garantisce che le autorità competenti in materia di addebito forniscano agli utenti un ragionevole preavviso di qualsiasi proposta di modifica dei diritti di utenza per consentire agli utenti di esprimere le proprie opinioni prima che vengano apportate modifiche.

Articolo AIRTRN.16: Tariffe

1. Le parti consentono che le tariffe siano stabilite liberamente dai vettori aerei delle parti sul base di una concorrenza leale ai sensi del presente titolo.

2. Le parti non sottopongono ad approvazione le tariffe dei rispettivi vettori aerei.

Articolo AIRTRN.17: Statistiche

1. Le parti cooperano nell'ambito del comitato specializzato in materia di aria Trasporti per facilitare lo scambio di informazioni statistiche relative al trasporto aereo ai sensi del presente titolo.

2. Su richiesta, ciascuna Parte fornisce all'altra Parte informazioni non riservate e non statistiche disponibili commercialmente sensibili relative al trasporto aereo ai sensi del presente titolo, come richiesto dalle rispettive leggi e regolamenti delle parti, su base non discriminatoria e come può essere ragionevolmente richiesto.

Articolo AIRTRN.18: Sicurezza aerea

1. Le parti riaffermano l'importanza di una stretta cooperazione nel campo della sicurezza aerea.

2. Certificati di aeronavigabilità, certificati di idoneità e licenze rilasciate o rese valide da una Parte e ancora in vigore devono essere riconosciuti validi dall'altra Parte e dalle sue autorità competenti, ai fini dell'esecuzione di servizi aerei ai sensi del presente titolo, a condizione che tali certificati o licenze siano stati rilasciati o resi validi ai sensi e in conformità con , come minimo, gli standard internazionali pertinenti stabiliti dalla Convenzione.

3. Ciascuna parte può richiedere in qualsiasi momento consultazioni in merito alle norme di sicurezza mantenute e amministrato dall'altra Parte in aree relative a strutture aeronautiche, equipaggio di condotta, aeromobili e operazioni di aeromobili. Tali consultazioni hanno luogo entro 30 giorni dalla richiesta.

4. Se, a seguito di tali consultazioni, una Parte rileva che l'altra Parte non lo fa effettivamente mantenere e amministrare standard di sicurezza nelle aree di cui al paragrafo 2 che siano almeno uguali agli standard minimi stabiliti in quel momento ai sensi della Convenzione, la prima Parte notificherà all'altra Parte tali risultati e le misure ritenute necessarie per conformarsi a tali standard minimi e l'altra Parte intraprende le azioni correttive appropriate. La mancata azione da parte dell'altra Parte entro 15 giorni o in qualsiasi altro periodo concordato costituirà motivo per la Parte richiedente di rifiutare, revocare, sospendere, imporre condizioni o limitare le autorizzazioni operative o le autorizzazioni tecniche, o altrimenti rifiutare, revocare , sospendere, imporre condizioni o limitare le operazioni dei vettori aerei sotto la sorveglianza di sicurezza dell'altra Parte.

5. Qualsiasi aeromobile operato da o nell'ambito di un contratto di leasing per conto di un vettore aereo o aereo i vettori di una Parte possono, mentre si trovano nel territorio dell'altra Parte, essere oggetto di un'ispezione a terra, a condizione che ciò non comporti ritardi irragionevoli nell'operatività dell'aeromobile.

6. L'ispezione di rampa o la serie di ispezioni di rampa possono dar luogo a:

- (un) gravi preoccupazioni che un aeromobile o l'operazione di un aeromobile non siano conformi agli standard minimi stabiliti in quel momento ai sensi della Convenzione; o
- (b) seria preoccupazione per la mancanza di un efficace mantenimento e amministrazione degli standard di sicurezza stabiliti in quel momento ai sensi della Convenzione.

Nel caso in cui la Parte che ha condotto l'ispezione o le ispezioni a terra manifesti gravi preoccupazioni di cui alla lettera a) ob), ne informa le autorità competenti dell'altra Parte responsabili della sorveglianza sulla sicurezza del vettore aereo azionare l'aeromobile di tali rilievi e informarli delle fasi ritenute necessarie per conformarsi a tali norme minime. La mancata adozione di azioni correttive appropriate entro 15 giorni o in qualsiasi altro periodo concordato costituirà motivo per la prima Parte di rifiutare, revocare, sospendere, imporre condizioni o limitare le autorizzazioni operative o le autorizzazioni tecniche o altrimenti rifiutare, revocare, sospendere , impongono condizioni o limitano le operazioni del vettore aereo che utilizza l'aeromobile.

7. Nel caso in cui si acceda allo scopo di effettuare un'ispezione a terra di un aeromobile operato dal vettore aereo o dai vettori aerei di una Parte ai sensi del paragrafo 5, l'altra Parte è libera di dedurre che sorgano gravi preoccupazioni di cui al paragrafo 6 e procedere conformemente al paragrafo 6.

8. Ciascuna Parte si riserva il diritto di revocare, sospendere o limitare immediatamente l'operatività autorizzazioni o permessi tecnici o per sospendere o limitare in altro modo le operazioni di un vettore aereo o di vettori aerei dell'altra Parte, se la prima Parte si conclude a seguito di un'ispezione a terra, una serie di ispezioni di rampa, un diniego di accesso per l'ispezione di rampa , consultazione o altro, che un'azione immediata è essenziale per la sicurezza di un'operazione di vettore aereo. La Parte che adotta tali misure informa prontamente l'altra Parte, motivando la sua azione.

9. Qualsiasi azione di una Parte in conformità ai paragrafi 4, 6 o 8 deve essere interrotta una volta la base per l'esecuzione di tale azione cessa di esistere.

10. Qualora siano state adottate misure da una Parte ai sensi dei paragrafi 4, 6 o 8, in caso di in una controversia una Parte può ricorrere all'arbitrato ai sensi dell'articolo INST.14 [Procedura di arbitrato], senza ricorrere preventivamente a consultazioni ai sensi dell'articolo INST.13 [Consultazioni]. Un tribunale arbitrale tratta la questione come un caso urgente ai fini dell'articolo INST.19 [Procedimenti urgenti]. Su richiesta della Parte attrice, il tribunale può, in attesa della sentenza definitiva, ordinare l'adozione di misure di soccorso provvisorie, compresa la modifica o la sospensione delle misure adottate da una delle Parti ai sensi del presente articolo.

Articolo AIRTRN.19: Sicurezza aerea

1. Le Parti si forniscono, su richiesta, tutta l'assistenza necessaria per affrontare qualsiasi problema minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile, compresa la prevenzione di atti di sequestro illegale di aeromobili civili e altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggio, aeroporti e strutture di navigazione aerea, e qualsiasi altra minaccia alla sicurezza di aviazione civile.

2. Le parti, nelle loro relazioni reciproche, agiscono in conformità con la sicurezza aerea standard stabiliti dall'ICAO. Esse esigono che gli operatori degli aeromobili nei loro registri e gli operatori degli aeroporti nel loro territorio agiscano almeno in conformità a tali standard di sicurezza aerea. Ciascuna Parte, su richiesta, notifica all'altra Parte qualsiasi differenza tra le proprie leggi, regolamenti e prassi e gli standard di sicurezza aerea di cui al presente paragrafo. Ciascuna Parte può in qualsiasi momento richiedere consultazioni, da tenersi senza indugio, con l'altra Parte per discutere tali differenze.

3. Ciascuna Parte garantisce che sul proprio territorio siano adottate misure efficaci per la protezione civile aviazione contro atti di interferenza illecita, inclusi, ma non limitati a, screening dei passeggeri e del loro bagaglio a mano, screening del bagaglio da stiva, screening e controlli di sicurezza per persone diverse dai passeggeri, compreso l'equipaggio, e dei loro oggetti trasportati, screening e controlli di sicurezza per merci, posta, forniture di bordo e per l'aeroporto e controllo degli accessi alle aree lato volo e sterili. Ciascuna Parte concorda sul rispetto delle disposizioni di sicurezza dell'altra Parte relative all'ammissione, al funzionamento o alla partenza dal proprio territorio di aeromobili.

4. Le parti si adoperano per cooperare nella massima misura in materia di sicurezza aerea, scambiare informazioni su minacce, vulnerabilità e rischi, previo accordo reciproco di disposizioni adeguate per il trasferimento, l'uso, l'archiviazione e lo smaltimento sicuri delle informazioni classificate, per discutere e condividere le migliori pratiche, le prestazioni e gli standard di rilevamento delle apparecchiature di sicurezza, il monitoraggio della conformità migliore pratiche e risultati, e in qualsiasi altra area che le Parti possano identificare. In particolare, le Parti si adoperano per sviluppare e mantenere intese di cooperazione tra esperti tecnici per lo sviluppo e il riconoscimento di standard di sicurezza aerea con l'obiettivo di facilitare tale cooperazione, ridurre la duplicazione amministrativa e favorire il preavviso e la discussione preventiva di nuove iniziative e requisiti in materia di sicurezza.

5. Ciascuna Parte mette a disposizione dell'altra Parte, su richiesta, i risultati degli audit effettuati dall'ICAO e le azioni correttive intraprese dallo Stato sottoposto ad audit, previo accordo reciproco di disposizioni adeguate per il trasferimento, l'uso, l'archiviazione e lo smaltimento sicuri di tali informazioni.

6. Le parti convengono di cooperare alle ispezioni di sicurezza da esse intraprese nel territorio di una delle parti mediante l'istituzione di meccanismi, comprese disposizioni amministrative, per lo scambio reciproco di informazioni sui risultati di tali ispezioni di sicurezza. Le Parti convengono di

valutare positivamente le richieste di partecipazione, in qualità di osservatori, alle ispezioni di sicurezza intraprese dall'altra Parte.

7. Fatto salvo il paragrafo 9, e con pieno rispetto e rispetto reciproco per l'altra Parte sovranità, una Parte può adottare misure di sicurezza per l'ingresso nel suo territorio. Ove possibile, tale Parte terrà conto delle misure di sicurezza già applicate dall'altra Parte e di eventuali pareri che l'altra Parte può offrire. Ciascuna Parte riconosce che nulla in questo Articolo limita il diritto di una Parte di rifiutare l'ingresso nel proprio territorio di uno o più voli che ritiene rappresentino una minaccia per la propria sicurezza.

8. Una Parte può adottare misure di emergenza per far fronte a una specifica minaccia alla sicurezza. Tali misure devono essere immediatamente notificate all'altra Parte. Fatta salva la necessità di intraprendere un'azione immediata al fine di proteggere la sicurezza aerea, quando prende in considerazione le misure di sicurezza, una Parte valuta i possibili effetti negativi sul trasporto aereo internazionale e, a meno che non sia vincolato dalla legge, tiene conto di tali effetti quando determina quali misure sono necessari e appropriati per affrontare i problemi di sicurezza.

9. Per quanto riguarda i servizi aerei diretti al proprio territorio, una Parte non può richiedere misure di sicurezza da attuare nel territorio dell'altra Parte. Se una Parte ritiene che una minaccia specifica richieda con urgenza l'attuazione di misure temporanee in aggiunta alle misure già in vigore nel territorio dell'altra Parte, informa l'altra Parte dei particolari di tale minaccia nella misura compatibile con la necessità per proteggere le informazioni sulla sicurezza e delle misure proposte. L'altra Parte valuta positivamente tale proposta e può decidere di attuare misure aggiuntive se lo ritiene necessario. Tali misure devono essere proporzionate e limitate nel tempo.

10. Quando un incidente o minaccia di incidente di sequestro illegale di aeromobili civili o altro illegale agisce contro la sicurezza degli aeromobili, dei passeggeri, dell'equipaggio, degli aeroporti o delle strutture di navigazione aerea, le Parti si assistono reciprocamente facilitando le comunicazioni e altre misure appropriate intese a porre termine in modo rapido e sicuro a tale incidente o minaccia.

11. Ciascuna Parte adotta tutte le misure che ritiene praticabili per garantire che un aeromobile sottoposto a un atto di sequestro illegale o altri atti di interferenza illecita che si trovano sul terreno nel suo territorio è trattenuto sul terreno a meno che la sua partenza non sia resa necessaria dal dovere imperativo di proteggere la vita umana. Ove possibile, tali misure sono adottate sulla base di consultazioni tra le parti.

12. Quando una Parte ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra Parte non rispetti presente articolo, tale Parte può richiedere consultazioni immediate con l'altra Parte. Tali consultazioni iniziano entro 30 giorni dal ricevimento di tale richiesta. Il mancato raggiungimento di un accordo soddisfacente entro 15 giorni o un altro periodo concordato dalla data di tale richiesta costituirà motivo per la Parte che ha richiesto le consultazioni di agire per rifiutare, revocare, sospendere, imporre condizioni o limitare le operazioni autorizzazione e autorizzazioni tecniche di uno o più vettori aerei dell'altra Parte per garantire il rispetto del presente articolo. Quando richiesto da un'emergenza, o per prevenire un'ulteriore inosservanza del presente articolo, una Parte può intraprendere un'azione provvisoria prima della scadenza del periodo di 15 giorni di cui al presente paragrafo.

13. Qualsiasi azione intrapresa in conformità al paragrafo 8 deve essere interrotta quando la Parte entra la domanda ritiene che l'azione non sia più richiesta o sia stata sostituita da altre misure per mitigare la minaccia. Qualsiasi azione intrapresa in conformità al paragrafo 12 sarà interrotta una volta che l'altra Parte avrà ottemperato al presente articolo. Nel caso di azioni intraprese in conformità al paragrafo 8 o 12, ciò può essere interrotto come concordato di comune accordo dalle Parti.

14. Laddove siano state adottate misure o azioni in conformità ai paragrafi 7, 8, 9 o 12, a

La Parte può ricorrere alle disposizioni sulla risoluzione delle controversie del Titolo I [Risoluzione delle controversie] della Parte Sei. Un tribunale arbitrale tratta la questione come un caso urgente ai fini dell'articolo INST.19 [Procedimenti urgenti].

Articolo AIRTRN.20: Gestione del traffico aereo

1. Le parti e le rispettive autorità competenti e fornitori di servizi di navigazione aerea cooperano tra loro in modo da migliorare il funzionamento sicuro ed efficiente del traffico aereo nella regione europea. Le Parti cercheranno l'interoperabilità tra i rispettivi fornitori di servizi.
2. Le parti convengono di cooperare su questioni riguardanti le prestazioni e la ricarica dell'aria servizi di navigazione e funzioni di rete, al fine di ottimizzare l'efficienza complessiva del volo, ridurre i costi, minimizzare l'impatto ambientale e migliorare la sicurezza e la capacità dei flussi di traffico aereo tra i sistemi di gestione del traffico aereo esistenti delle Parti.
3. Le parti convengono di promuovere la cooperazione tra i loro fornitori di servizi di navigazione aerea in allo scopo di scambiare dati di volo e coordinare i flussi di traffico per ottimizzare l'efficienza del volo, al fine di ottenere una migliore prevedibilità, puntualità e continuità del servizio per il traffico aereo.
4. Le parti convengono di cooperare ai loro programmi di modernizzazione della gestione del traffico aereo, comprese le attività di ricerca, sviluppo e diffusione, e incoraggiare la partecipazione incrociata alle attività di convalida e dimostrazione con l'obiettivo di garantire l'interoperabilità globale.

Articolo AIRTRN.21: Responsabilità del vettore aereo

Le Parti riaffermano i loro obblighi ai sensi della Convenzione per l'unificazione di alcune regole per il trasporto aereo internazionale, stipulata a Montreal il 28 maggio 1999 (Convenzione di Montreal).

Articolo AIRTRN.22: Protezione dei consumatori

1. Le parti condividono l'obiettivo di raggiungere un livello elevato di protezione dei consumatori e lo faranno cooperare in tal senso.
2. Le parti garantiscono che siano adottate misure di protezione efficaci e non discriminatorie gli interessi dei consumatori nel trasporto aereo. Tali misure comprendono l'accesso appropriato alle informazioni, l'assistenza anche per le persone con disabilità e mobilità ridotta, il rimborso e, se applicabile, il risarcimento in caso di negato imbarco, cancellazione o ritardi e procedure efficienti di gestione dei reclami.
3. Le Parti si consultano su qualsiasi questione relativa alla tutela dei consumatori, incluso le misure previste al riguardo.

Articolo AIRTRN.23: Relazione con altri accordi

1. Precedenti accordi e intese relativi all'oggetto del presente titolo tra il Regno Unito e gli Stati membri, nella misura in cui possono non essere stati sostituiti dal diritto dell'Unione, sono sostituiti dal presente accordo.

2. Il Regno Unito e uno Stato membro non possono concedersi alcun diritto in relazione con il trasporto aereo da, verso o all'interno dei rispettivi territori diversi da quelli espressamente previsti nel presente titolo, salvo quanto previsto dall'articolo AIRTRN.3 (4) e (9) [diritti di traffico].

3. Se le parti diventano parte di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata da L'ICAO o un'altra organizzazione internazionale che affronta le questioni contemplate dal presente titolo, si consultano in seno al comitato specializzato sul trasporto aereo per determinare se il presente titolo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

4. Nessuna disposizione del presente titolo pregiudica la validità e l'applicazione degli accordi esistenti e futuri tra gli Stati membri e il Regno Unito per quanto riguarda i territori sotto la loro rispettiva sovranità che non sono coperti dall'articolo FINPROV.1 [Campo di applicazione territoriale].

5. Nessuna disposizione del presente titolo pregiudica i diritti a disposizione del Regno Unito e degli Stati membri ai sensi dell'Accordo multilaterale sui diritti commerciali dei servizi aerei non di linea in Europa, firmato a Parigi il 30 aprile 1956, nella misura in cui tali diritti vanno oltre quelli stabiliti nel presente titolo.

Articolo AIRTRN.24: Sospensione e risoluzione

1. Una sospensione del presente titolo, in tutto o in parte, ai sensi dell'articolo INST.24 [Temporanea rimedi], possono essere attuati non prima del primo giorno della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) successivo alla stagione durante la quale è stata notificata la sospensione.

2. Alla risoluzione del presente Contratto ai sensi dell'articolo FINPROV.8 [Risoluzione] o in seguito risoluzione del presente titolo ai sensi dell'articolo AIRTRN.25 [Risoluzione del presente titolo] o dell'articolo OTH.10 [Risoluzione della parte seconda] o dell'articolo FISH.17 [Risoluzione], le disposizioni che disciplinano le questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente titolo continuano applicare oltre la data di cessazione di cui all'articolo FINPROV.8 [Risoluzione] o Articolo AIRTRN.25 [Risoluzione di questo titolo] o Articolo OTH.10 [Risoluzione della parte due] o Articolo FISH.17 [Risoluzione], fino al fine della stagione di traffico IATA in corso in quella data.

3. La parte che sospende il presente titolo, in tutto o in parte, o che risolve il presente accordo o il presente titolo ne informa l'ICAO.

Articolo AIRTRN.25: Risoluzione di questo titolo

Senza pregiudizio dell'articolo FINPROV.8 [Risoluzione], Articolo OTH.10 [Risoluzione della Parte Seconda] e Articolo FISH.17 [Risoluzione], ciascuna Parte può rescindere il presente Titolo in qualsiasi momento, mediante notifica scritta attraverso i canali diplomatici. In tal caso, il presente titolo cesserà di essere in vigore il primo giorno del nono mese successivo alla data di notifica.

Articolo AIRTRN.26: Registrazione dell'accordo

Il presente Accordo e gli eventuali emendamenti allo stesso, per quanto pertinente, saranno registrati presso l'ICAO in conformità con l'articolo 83 della Convenzione.

TITOLO II: SICUREZZA AEREA

Articolo AVSAF.1: Obiettivi

Gli obiettivi di questo titolo sono:

- (un) consentire l'accettazione reciproca, come previsto negli allegati al presente titolo, dei risultati di conformità effettuati e dei certificati rilasciati dalle autorità competenti di una delle parti o dalle organizzazioni approvate;
- (b) promuovere la cooperazione verso un elevato livello di sicurezza dell'aviazione civile e compatibilità ambientale;
- (c) facilitare la dimensione multinazionale dell'industria dell'aviazione civile;
- (d) facilitare e promuovere la libera circolazione dei prodotti e servizi dell'aeronautica civile.

Articolo AVSAF.2: Definizioni

Ai fini del presente titolo si applicano le seguenti definizioni:

- (un) "Organizzazione approvata": qualsiasi persona giuridica certificata dall'autorità competente di una delle parti per esercitare i privilegi relativi all'ambito di applicazione del presente titolo;
- (b) "Certificato" indica qualsiasi approvazione, licenza o altro documento rilasciato come forma di riconoscimento della conformità che un prodotto aeronautico civile, un'organizzazione o una persona fisica o giuridica è conforme ai requisiti applicabili stabiliti nelle leggi e nei regolamenti di una Parte;
- (c) "Prodotto aeronautico civile" indica qualsiasi aeromobile civile, motore di aeromobile o elica di aeromobile, o sottoinsieme, apparecchio, parte o componente, installato o da installare su di esso;
- (d) "Autorità competente" indica un'Unione o un'agenzia governativa o un ente governativo responsabile della sicurezza dell'aviazione civile designato da una Parte ai fini del presente titolo per svolgere le seguenti funzioni:
 - (io) valutare la conformità dei prodotti, delle organizzazioni, delle strutture, delle operazioni e dei servizi dell'aeronautica civile soggetti alla sua supervisione ai requisiti applicabili stabiliti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di quella Parte;
 - (ii) per condurre il monitoraggio della loro continua conformità a questi requisiti; e
 - (iii) intraprendere azioni di contrasto per garantire la loro conformità a questi requisiti;
- (e) "Risultati di conformità" indica una determinazione della conformità ai requisiti applicabili stabiliti nelle leggi e nei regolamenti di una Parte come risultato di azioni quali test, ispezioni, qualifiche, approvazioni e monitoraggio;
- (f) "Monitoraggio": la sorveglianza regolare da parte di un'autorità competente di una Parte per determinare la continua conformità ai requisiti applicabili stabiliti nelle leggi e nei regolamenti di quella Parte;

- (g) "Agente tecnico" indica, per l'Unione, l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("EASA"), o il suo successore, e per il Regno Unito, l'Autorità per l'aviazione civile del Regno Unito ("CAA") o il suo successore; e
- (h) "La Convenzione" indica la Convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, e comprende:
 - (io) qualsiasi emendamento entrato in vigore ai sensi dell'articolo 94, lettera a), della Convenzione e ratificato dal Regno Unito e dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati, a seconda della questione in questione; e
 - (ii) qualsiasi allegato o qualsiasi emendamento ad esso adottato ai sensi dell'articolo 90 della Convenzione, nella misura in cui tale allegato o emendamento è efficace in un dato momento per il Regno Unito e lo Stato membro o gli Stati membri interessati, a seconda della questione in questione.

Articolo AVSAF.3: Portata e attuazione

1. Le parti possono cooperare nei seguenti settori:

- (un) certificati di aeronavigabilità e monitoraggio di prodotti aeronautici civili;
- (b) certificati ambientali e collaudi di prodotti aeronautici civili;
- (c) certificati di progettazione e produzione e monitoraggio delle organizzazioni di progettazione e produzione;
- (d) certificati delle organizzazioni di manutenzione e monitoraggio delle organizzazioni di manutenzione;
- (e) autorizzazione e formazione del personale;
- (f) valutazione della qualifica del simulatore di volo;
- (g) operazione di aeromobili;
- (h) gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea; e
- (io) altri settori relativi alla sicurezza aerea soggetti agli allegati alla convenzione.

2. Il campo di applicazione del presente titolo è stabilito mediante allegati che coprono ciascun settore di cooperazione di cui al paragrafo 1.

3. Il comitato specializzato per la sicurezza aerea può adottare solo gli allegati di cui al paragrafo 2 laddove ciascuna Parte abbia stabilito che gli standard, le regole, le pratiche, le procedure e i sistemi dell'aviazione civile dell'altra Parte assicurano un livello di sicurezza sufficientemente equivalente da consentire l'accettazione dei risultati di conformità effettuati e dei certificati rilasciati dalle sue autorità competenti o da organizzazioni approvate da tale autorità competente.

4. Ciascun allegato di cui al paragrafo 2 descrive i termini, le condizioni e i metodi per l'accettazione reciproca dei risultati di conformità e dei certificati e, se necessario, disposizioni transitorie.

5. Gli agenti tecnici possono sviluppare procedure di attuazione per ogni singolo allegato. Le differenze tecniche tra gli standard, le regole, le pratiche, le procedure e i sistemi dell'aviazione civile delle parti sono affrontate negli allegati di cui al paragrafo 2 e nelle procedure di attuazione.

Articolo AVSAF.4: obblighi generali

1. Ciascuna Parte accetta i risultati della conformità effettuati e i certificati rilasciati dall'altra Autorità competenti della Parte o organizzazioni approvate, in conformità con i termini e le condizioni di cui agli allegati di cui all'articolo AVSAF.3 (2) [Campo di applicazione e attuazione].
2. Nessuna disposizione del presente titolo implica l'accettazione reciproca delle norme o dei regolamenti tecnici delle Parti.
3. Ciascuna Parte garantisce che le sue rispettive autorità competenti rimangano capaci e soddisfino le loro responsabilità ai sensi del presente titolo.

Articolo AVSAF.5: Preservazione dell'autorità di regolamentazione

Nessuna disposizione del presente titolo deve essere interpretata nel senso di limitare l'autorità di una Parte a determinare, attraverso le proprie misure legislative, regolamentari e amministrative, il livello di protezione che ritiene appropriato per la sicurezza e l'ambiente.

Articolo AVSAF.6: Misure di salvaguardia

1. Ciascuna delle parti può adottare tutte le misure appropriate e immediate ogniqualvolta lo ritenga esiste un rischio ragionevole che un prodotto aeronautico civile, un servizio o qualsiasi attività che rientra nell'ambito di applicazione del presente titolo possa compromettere la sicurezza o l'ambiente, possa non soddisfare le misure legislative, regolamentari o amministrative applicabili, o possa altrimenti non soddisfare un requisito entro il campo di applicazione dell'allegato applicabile al presente titolo.
2. Se una delle parti adotta misure ai sensi del paragrafo 1, ne informa l'altra parte per iscritto entro 15 giorni lavorativi dall'adozione di tali misure, motivandone le ragioni.

Articolo AVSAF.7: Comunicazione

1. Le parti si designano e si notificano reciprocamente un punto di contatto per la comunicazione relativi all'attuazione del presente titolo. Tutte queste comunicazioni saranno in lingua inglese.
2. Le parti si notificano reciprocamente un elenco delle autorità competenti e, successivamente, un elenco aggiornato ogni volta che si rende necessario.

Articolo AVSAF.8: Trasparenza, cooperazione normativa e assistenza reciproca

1. Ciascuna Parte garantisce che l'altra Parte sia tenuta informata delle proprie leggi e regolamenti correlati a questo titolo e qualsiasi modifica significativa a tali leggi e regolamenti.
2. Le Parti si informano reciprocamente, per quanto possibile, delle loro proposte significative revisioni delle loro leggi, regolamenti, standard e requisiti pertinenti e dei loro sistemi per il rilascio dei certificati nella misura in cui tali revisioni possono avere un impatto su questo titolo. Per quanto possibile, si offrono reciprocamente l'opportunità di commentare tali revisioni e di tenere in debita considerazione tali commenti.

3. Al fine di indagare e risolvere problemi specifici di sicurezza, ciascuna Parte è competente

le autorità possono consentire alle autorità competenti dell'altra Parte di partecipare in qualità di osservatori alle reciproche attività di sorveglianza come specificato nell'allegato applicabile del presente titolo.

4. Ai fini del monitoraggio e delle ispezioni, le autorità competenti di ciascuna Parte assistono:

se necessario, le autorità competenti dell'altra Parte con l'obiettivo di fornire un accesso illimitato alle entità regolamentate soggette alla sua supervisione.

5. Garantire la fiducia continua di ciascuna Parte nell'affidabilità dell'altra Parte

processi di accertamento della conformità, ogni agente tecnico può partecipare in qualità di osservatore alle attività di sorveglianza dell'altro, secondo le procedure stabilite negli allegati del presente titolo. Tale partecipazione non equivale a una partecipazione sistematica all'attività di sorveglianza dell'altra Parte.

Articolo AVSAF.9: Scambio di informazioni sulla sicurezza

Le Parti, fatto salvo l'articolo AVSAF.11 [Riservatezza e protezione dei dati e delle informazioni] e soggetto alla legislazione applicabile:

(un) fornirsi reciprocamente, su richiesta e in modo tempestivo, le informazioni a disposizione dei propri agenti tecnici in relazione a incidenti, inconvenienti gravi o eventi in relazione a prodotti, servizi o attività dell'aeronautica civile contemplati dagli allegati del presente titolo; e

b) scambiare altre informazioni sulla sicurezza concordate dagli agenti tecnici.

Articolo AVSAF.10: Cooperazione nelle attività di contrasto

Le Parti, tramite i loro agenti tecnici o le autorità competenti, forniscono quando richiesto, fatte salve le leggi e i regolamenti applicabili, nonché la disponibilità delle risorse necessarie, la cooperazione e l'assistenza reciproca nelle indagini o nelle attività di applicazione riguardanti qualsiasi presunta o sospetta violazione delle leggi o regolamenti che rientrano nell'ambito di applicazione del presente titolo. Inoltre, ciascuna Parte notifica prontamente all'altra Parte qualsiasi indagine quando sono coinvolti interessi reciproci.

Articolo AVSAF.11: Riservatezza e protezione dei dati e delle informazioni

1. Ciascuna Parte deve, in conformità con le proprie leggi e regolamenti, mantenere la riservatezza di dati e informazioni ricevuti dall'altra parte ai sensi del presente titolo. Tali dati e informazioni possono essere utilizzati solo dalla parte che riceve i dati e le informazioni ai fini del presente titolo.

2. In particolare, fatte salve le rispettive leggi e regolamenti, le Parti non divulgheranno a terzi, compreso il pubblico, né consentire alle loro autorità competenti di divulgare a terzi, compreso il pubblico, i dati e le informazioni ricevuti dall'altra Parte ai sensi del presente titolo che costituiscono segreti commerciali, proprietà intellettuale, informazioni commerciali o finanziarie riservate, dati proprietari o informazioni relative a un'indagine in corso. A tal fine, tali dati e informazioni sono considerati riservati.

3. Una Parte o un'autorità competente di una Parte può, dopo aver fornito dati o informazioni a l'altra Parte o un'autorità competente dell'altra Parte, designa dati o informazioni che considera riservati e non soggetti a divulgazione. In tal caso, la Parte o la sua autorità competente contrassegnano chiaramente tali dati o informazioni come riservati.

4. Se una Parte è in disaccordo con la designazione fatta dall'altra Parte o da un'autorità competente di tale Parte conformemente al paragrafo 3, l'ex Parte può richiedere consultazioni con l'altra Parte per affrontare la questione.

5. Ciascuna Parte adotta tutte le ragionevoli precauzioni necessarie per proteggere i dati e le informazioni, ricevuto ai sensi del presente titolo, da divulgazione non autorizzata.

6. La parte che riceve dati e informazioni dall'altra parte ai sensi del presente titolo non acquisisce qualsiasi diritto di proprietà su tali dati e informazioni in ragione del loro ricevimento dall'altra parte.

Articolo AVSAF.12: Adozione e modifiche degli allegati al presente titolo

Il comitato specializzato per la sicurezza aerea può modificare l'ALLEGATO AVSAF-1 [Certificazione di aeronavigabilità e ambiente] del presente titolo, adottare o modificare gli allegati come previsto dall'articolo AVSAF.3 (2) [Campo di applicazione e attuazione] ed eliminare qualsiasi allegato.

Articolo AVSAF.13: recupero dei costi

Ciascuna Parte si adopererà per garantire che le commissioni o gli oneri imposti da una Parte o dal suo agente tecnico a una persona fisica o giuridica le cui attività sono coperte dal presente titolo siano giusti, ragionevoli e commisurati ai servizi forniti e non creino ostacoli commerciali.

Articolo AVSAF.14: Altri accordi e accordi precedenti

1. All'entrata in vigore del presente accordo, il presente titolo sostituisce qualsiasi sicurezza aerea bilaterale accordi o intese tra il Regno Unito e gli Stati membri in relazione a qualsiasi materia coperta dal presente titolo che sia stata attuata in conformità con l'articolo AVSAF.3 [Campo di applicazione e attuazione].

2. Gli agenti tecnici adottano le misure necessarie per rivedere o terminare, a seconda dei casi, accordi precedenti tra di loro.

3. Fatti salvi i paragrafi 1 e 2, nulla nel presente titolo pregiudica i diritti e gli obblighi del Parti ai sensi di altri accordi internazionali.

Articolo AVSAF.15: Sospensione degli obblighi di accettazione reciproca

1. Una Parte ha il diritto di sospendere, in tutto o in parte, i propri obblighi di accettazione ai sensi paragrafo 1 dell'articolo AVSAF.4 [Obblighi generali], quando l'altra Parte viola materialmente i suoi obblighi ai sensi del presente titolo.

2. Prima di esercitare il diritto di sospendere i propri obblighi di accettazione, una Parte lo richiede consultazioni allo scopo di ricercare misure correttive dell'altra Parte. Nel corso delle consultazioni le parti, se del caso, valutano gli effetti della sospensione.

3. I diritti di cui al presente articolo possono essere esercitati solo se l'altra Parte non adotta misure correttive misure entro un periodo di tempo adeguato a seguito delle consultazioni. Se una Parte esercita un diritto ai sensi del presente articolo, notifica all'altra Parte la sua intenzione di sospendere gli obblighi di accettazione per iscritto e dettaglia i motivi della sospensione.

4. Tale sospensione avrà effetto 30 giorni dopo la data della notifica, a meno che, prima del
Alla fine di tale periodo, la Parte che ha avviato la sospensione notifica all'altra Parte per iscritto che intende ritirare la sua
notifica.

5. Tale sospensione non pregiudica la validità dei risultati di conformità effettuati e dei certificati
rilasciata dalle autorità competenti o da organizzazioni approvate dell'altra Parte prima della data in cui la sospensione ha avuto effetto.
Qualsiasi sospensione di questo tipo divenuta effettiva può essere revocata immediatamente dopo uno scambio di note diplomatiche in tal
senso da parte delle Parti.

Articolo AVSAF.16: Cessazione di questo titolo

Fatti salvi gli articoli FINPROV.8 [Risoluzione], Articolo OTH.10 [Risoluzione della Parte Seconda] e Articolo FISH.17
[Risoluzione], ciascuna Parte può in qualsiasi momento rescindere il presente Titolo, mediante notifica scritta tramite canali
diplomatici. In tal caso, il presente titolo cesserà di essere in vigore il primo giorno del nono mese successivo alla data di notifica.