

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

N. 1793

DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri e, *ad interim*,
Ministro degli affari esteri**

(BERLUSCONI)

di concerto col Ministro dell'interno

(PISANU)

col Ministro dell'economia e delle finanze

(TREMONTI)

e col Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUNARDI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 OTTOBRE 2002

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della
Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica delle
Maldivè sui servizi aerei, con annessa tabella delle rotte,
fatto a Malè il 13 luglio 2000

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Analisi tecnico-normativa	»	5
Analisi dell'impatto della regolamentazione (AIR)	»	6
Disegno di legge	»	7
Testo dell'Accordo in lingua inglese	»	9
Traduzione non ufficiale	»	40

ONOREVOLI SENATORI. - L'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica delle Maldive relativo ai servizi aerei, con annesso, firmato a Malè il 13 luglio 2000, soddisfa l'esigenza di disciplinare le relazioni tra i due Paesi nella materia, tenuto conto dell'elevato flusso di traffico passeggeri e turistico tra i due Paesi medesimi, nonchè del forte interesse di una pluralità di vettori nazionali ad istituire nuovi collegamenti tra l'Italia e le Maldive ed a sviluppare quelli esistenti.

L'Accordo tra i due Paesi, Parti della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva ai sensi del decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato ai sensi della legge 17 aprile 1956, n. 561, consta di un preambolo, di 22 articoli ed un annesso, concernente la tabella delle rotte aeree.

Nell'articolo 1 si forniscono le definizioni di alcuni termini utilizzati nel testo dell'Accordo.

L'articolo 2 contiene precisazioni in merito all'applicabilità della Convenzione di Chicago, alle cui disposizioni l'Accordo è soggetto nella misura in cui esse sono applicabili ai servizi aerei internazionali.

L'articolo 3 è relativo ai diritti di sorvolo, scalo tecnico e gli altri diritti previsti dall'Accordo, al fine di creare e gestire servizi aerei sulle rotte specificate nella tabella delle rotte.

L'articolo 4 concerne le modalità di designazione delle compagnie aeree ad opera delle Parti contraenti e la disciplina delle relative autorizzazioni.

All'articolo 5 sono disciplinati i casi di revoca delle autorizzazioni operative e di sospensione dell'esercizio dei diritti delle com-

pagne aeree designate o di imposizione delle condizioni ritenute necessarie all'esercizio di tali diritti.

L'articolo 6 contiene il regime delle esenzioni doganali e fiscali per gli aeromobili, i pezzi di ricambio, i rifornimenti di carburante e lubrificanti e le provviste di bordo necessarie allo svolgimento dei collegamenti aerei.

L'articolo 7 riguarda l'applicazione del principio delle pari ed eque opportunità, nonchè la corretta concorrenza tra le imprese relativamente alla gestione dei servizi concordati e le modalità di comunicazione delle tabelle di volo da parte delle compagnie aeree designate da una Parte contraente alle autorità aeronautiche dell'altra Parte contraente.

L'articolo 8 concerne i principi che sottendono all'applicazione e definizione delle tariffe, nonchè le procedure di approvazione delle stesse da parte delle competenti autorità nazionali.

All'articolo 9 è disciplinato il regime di applicazione di leggi e regolamenti delle Parti contraenti.

L'articolo 10 disciplina la validità delle licenze, dei certificati di navigabilità e dei certificati di competenza.

L'articolo 11 concerne il rispetto degli *standards* di sicurezza della navigazione aerea e la possibilità per entrambe le Parti contraenti di richiedere consultazioni relative alla sicurezza della navigazione aerea stessa.

L'articolo 12 disciplina, su base di reciprocità, il diritto di mantenere sul territorio di ciascuna Parte contraente personale tecnico, amministrativo e commerciale della compagnia aerea dell'altra Parte contraente, nonchè le modalità del suo esercizio.

L'articolo 13 concerne la sicurezza dell'aviazione, con particolare riguardo alla colla-

borazione tra le Parti, al fine di impedire atti di sequestro illegale di aeromobili civili ed altri atti illegali contrari alla sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggio, degli aeroporti e degli impianti di navigazione aerea, nonchè qualunque altro attentato alla sicurezza dell'aviazione civile.

L'articolo 14 riguarda le modalità di vendita di servizi di trasporto aereo ed il libero trasferimento all'estero dei proventi che derivano dall'esercizio delle attività commerciali connesse al trasporto di passeggeri, cargo e posta, su una rigorosa base di reciprocità.

L'articolo 15 concerne le procedure di consultazione e modifica dell'Accordo. Esso prevede consultazioni periodiche tra le Parti al fine di assicurarne l'applicazione e la buona osservanza.

Le modifiche all'Accordo potranno essere proposte per iscritto in qualsiasi momento da una o dall'altra Parte contraente. Le consultazioni sulle modifiche proposte potranno essere sia scritte che orali e, in mancanza di accordi, avranno inizio entro sessanta giorni dalla data di ricezione della richiesta scritta da parte di una delle Parti contraenti. Le modifiche entreranno in vigore con uno Scambio di Note attraverso i canali diplomatici.

L'articolo 16 riguarda la parità di trattamento dei pagamenti degli oneri relativi ai servizi aerei internazionali a carico degli utenti.

Nell'articolo 17 sono contemplate le procedure per la soluzione delle controversie sull'applicazione o interpretazione dell'Accordo: le Autorità aeronautiche delle due Parti contraenti dovranno adoperarsi per la loro composizione tramite negoziato e, qualora non addivenissero ad una soluzione della controversia, essa dovrà essere composta tramite i canali diplomatici.

L'articolo 18 concerne l'adattamento, tramite consultazioni tra le Parti, dell'Accordo a Convenzioni o Accordi multilaterali sul

trasporto aereo che saranno conclusi e cui aderiranno entrambe le Parti contraenti.

L'articolo 19 riguarda la fornitura, a fini statistici, da parte delle autorità aeronautiche di un Paese a quelle dell'altro Paese contraente di dati relativi al traffico svolto sui servizi concordati dalle rispettive compagnie aeree designate.

L'articolo 20 prevede la registrazione dell'Accordo presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile.

L'articolo 21 riguarda la denuncia dell'Accordo, che dovrà essere contestualmente notificata all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Ad eccezione del caso in cui la notifica di denuncia sia ritirata, l'Accordo cesserà i suoi effetti dopo dodici mesi dalla data di ricezione della notifica dell'altra Parte contraente.

L'articolo 22 prevede che l'Accordo entri in vigore dopo la notifica dell'avvenuto espletamento delle procedure interne necessarie da entrambe le Parti contraenti.

L'Accordo, in sostanza, pattuisce un regime di multidesignazione per entrambi i Paesi contraenti, che consente di poter designare un numero illimitato di vettori.

È altresì previsto un numero illimitato di frequenze per entrambe le Parti.

Non contiene preclusioni relativamente alla possibilità, per entrambe le Parti, di effettuare scali in Paesi terzi e nel territorio delle Maldive. Per quanto attiene agli scali nel territorio italiano, sono stati concessi a favore delle compagnie designate dalle Maldive gli scali di Roma e Milano.

La possibilità per i vettori designati di imbarcare passeggeri negli scali intermedi e negli scali oltre i rispettivi territori nazionali non è stata per il momento contemplata, ma potrà essere concordata in futuro.

Non sono inoltre previsti diritti di cabotaggio tra Roma e Milano.

L'applicazione dell'Accordo non comporta oneri finanziari.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

L'autorizzazione alla ratifica dell'Accordo in materia di servizi aerei con le Maldive si rende necessaria perchè rientrante nelle previsioni di cui all'articolo 80 della Costituzione; in quanto, pur non prevedendo nuove o maggiori spese a carico del bilancio dello Stato, dall'applicazione dell'Accordo derivano tuttavia esenzioni doganali e, quindi, mancate entrate, che non si quantificano perchè si annullano per effetto del regime di reciprocità.

L'Accordo, inoltre, si inquadra nel regime generale previsto dalla Convenzione internazionale relativa all'aviazione civile internazionale, ICAO, fatta a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva ai sensi del decreto legislativo n. 616 del 6 marzo 1948, ratificato ai sensi della legge 17 aprile 1956, n. 561, a cui anche le Maldive hanno aderito il 12 marzo 1974.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

I destinatari diretti dell'Accordo sui servizi aerei con le Maldive sono le autorità aeronautiche dei rispettivi Paesi ed in particolare per l'Italia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che agisce per il tramite dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAV), per le Maldive il corrispondente Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ed il Dipartimento dell'aviazione civile. Tali autorità saranno incaricate di designare una o più compagnie aeree al fine di gestire i servizi, in parola, avendo cura di comunicare senza indugio tali nominati all'altra Parte contraente.

Su richiesta, gli organi designati sono altresì tenuti a fornire statistiche periodiche relative al traffico svolto sui servizi concordati dalle rispettive compagnie aeree.

Obiettivo dell'Accordo è quello di offrire un'adeguata capacità di soddisfare le esigenze dei passeggeri, cargo e posta fra i territori delle Parti contraenti.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica delle Maldive sui servizi aerei, con annessa tabella delle rotte, fatto a Malè il 13 luglio 2000.

Art. 2.

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 22 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

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

AGREEMENT BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE ITALIAN REPUBLIC

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MALDIVES

CONCERNING AIR SERVICES



The Government of the Italian Republic and the Government of the Republic of Maldives

hereinafter called in the present Agreement the "Contracting Parties",

being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

desiring to conclude an Agreement, for the purpose of regulating the air services between the two Countries;

have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
- b) the term "Aeronautical Authorities" means: in the case of the Italian Republic, the Ministry of Transport and Navigation and any person or body authorised to perform any functions to which this Agreement relates; in the case of the Republic of Maldives, the Ministry of Transport and Civil Aviation, Civil Aviation Department and any person or body authorised to perform any functions to which this Agreement relates;
- c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.
- f) the term "change of gauge" means a change of aircraft at point on the specified routes;

- g) the term “code sharing” means an operation performed by each designated airline utilising the code letter and the flight number of another airline in addition to its own code letter and flight number;
- h) the term “user charge” means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or security facilities or services including related services and facilities;
- i) the term “Annex to this Agreement” means Route Schedules to this Agreement or as amended in accordance to the relevant provisions.

ARTICLE 2

Applicability of Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing and operating air services on the routes specified in the Route Schedule hereto (hereinafter called "the agreed services" and the "specified routes").
2. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following privileges:
 - a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - b) to land in the territory of the other Contracting Party for non traffic purposes and;
 - c) while operating on the specified routes, to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Route schedule for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail coming from or destined to other points so specified.
3. Nothing in paragraph 2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail upon remuneration or hire and destined to another point in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 4**Designation and Authorisation of Airlines**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3) and 4) of this Article, without delay grant the designated airlines the appropriate operating authorisation.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the airlines designated by the other Contracting Party to provide suitable certification that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such Authorities in accordance with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airlines of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
5. When an airline of each Contracting Party has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5**Revocation or Suspension of Rights**

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in any of the following cases:
 - a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals;
 - b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights;
 - c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6**Exemption from Customs and Other Duties**

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts including engines, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverage and tobacco) which are on board such aircraft, shall be exempted by the other Contracting Party from all kinds of customs duties, inspection fees and any other fiscal charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.
2. There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exclusion of charges relating to the service performed, for:
 - a) fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts including engines and regular airborne equipment introduced in the territory of one Contracting Party by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party and exclusively intended for use by aircraft of the said airline;
 - b) fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts including engines and regular airborne equipment, taken on board in the territory of each Contracting Party by the aircraft of the designated airlines of one Contracting Party, while operating the agreed services, within the limits and conditions fixed by the competent Authorities of the said other Contracting Party, and intended solely for use and consumption during the flight.
3. The materials enjoying the exemptions from customs duties and other fiscal charges, provided for in the preceding paragraphs will not be used for purposes other than international air services and must be re-exported if not used, unless their transfer to other international airline is granted, or their permanent importation is permitted, in accordance with the provisions in force in the territory of the interested Contracting Party.

4. The exemptions set out in this Article, applicable also to the part of the above mentioned materials used or consumed during the flight over the territory of the Contracting Party granting the exemptions, are granted on a reciprocal basis and may be subject to compliance with the specific formalities generally applied in the said territory, including customs controls.

5. There shall also be exempt from all duties and taxes on a reciprocal basis, air ticket, shipping documents, normal advertising materials, airline documentation and labels for luggage, all printed with the name or the emblem of the airline of either Contracting Party by a designated airline of the other Contracting Party or its agents, for the exclusive use in servicing of its own aircraft and passengers.

ARTICLE 7**Principles Governing Operation of Agreed Services**

1. The designated airlines of each Contracting Party will be granted a fair and equal opportunity to operate the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of each Contracting Party shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territories of the Contracting Parties.
4. The designated airlines of one Contracting Party shall provide for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party flight schedules including information on the type of aircraft to be used, at least thirty (30) days before each summer or winter season.

ARTICLE 8

Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the price to be paid for the carriage of passengers and cargo as well as the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
2. The tariffs to be charged by an airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.
3. The tariffs referred to in paragraph 2) of this Article shall, if possible, be the subject of consultations between the designated airlines of both Contracting Parties.
4. The tariffs shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.
5. This approval may be given in writing. If neither of the Aeronautical Authorities has expressed disapproval within fifteen (15) days of the date of submission, in accordance with paragraph 4) of this Article, this tariff shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 4), the Aeronautical Authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than fifteen (15) days.
6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 5) of this Article, one Aeronautical Authority gives the other Aeronautical Authority notice of its

disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3) of this Article, the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 4 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 6 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provision of Article 15 of this Agreement.
8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established.

ARTICLE 9**Laws and Regulations**

1. The laws, regulations and administrative directives of one Contracting Party relating to the admission to, the stay in or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from, or while within, the territory of the first Contracting Party.

2. The laws, regulations and administrative directives of one Contracting Party relating to the admission to, the stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail of aircraft, including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airlines of the other Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within, the territory of the first Contracting Party.

ARTICLE 10

Recognition of Licences and Certificates

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall, during the period of their validity subject to the provisions of paragraph 2) of this Article, be recognised as valid by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognise as valid, for the purpose of flight over its territory, certificates of airworthiness, certificates of competency or licences granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by a third State.

ARTICLE 11

Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement (Revocation or Suspension of Rights).
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Party on services to or from the territory of another Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the

Chicago Convention, the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 12**Airline Representation**

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party, on a basis of reciprocity, the right to maintain in the points specified in the route schedule on its territory offices and administrative commercial and technical personnel chosen among nationals from either or both Contracting Parties as may be necessary for the requirements of any designated airline.
2. The employment of third Country nationals in the territory of either Contracting Party shall be permitted subject to the authorisation of the competent Authorities.
3. All the above personnel shall be subject to the laws relating to the admission and stay in the territory of the other Contracting Party as well as the laws, regulations and administrative directives applicable in that territory.
4. The number of such personnel, established on agreement between the designated airlines, shall be submitted for approval to the appropriate Authorities of the two Contracting Parties.
5. Each Contracting Party will provide for any necessary assistance to said offices and personnel.

ARTICLE 13

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and any other Convention relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties are parties.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and, insofar as they are applied by them, the recommended practices established by the International Civil Aviation Organisation, and designated as Annexes to the Convention, and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give in advance information to the other Contracting Party of its intention to notify any difference relating to such standards.

5. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall take all reasonable measures within its territory to protect aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading. Each Contracting Party shall also consider favourably for action any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from aviation security provisions of this Article, the former Contracting Party may request immediate consultations with the latter. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days of the date of receipt of such request for consultations shall constitute grounds to suspend or condition the rights of both Contracting Parties under this Agreement within ninety (90) days. When justified by an emergency involving an immediate threat to the safety of passengers, crew, or aircraft and when the other Contracting Party has not adequately met its obligations pursuant to paragraphs 4) or 5) of this Article, a Contracting Party may take immediate interim protective action appropriate to meet the threat. The other Contracting Party with the provisions of this Article shall discontinue any action taken in accordance with this paragraph upon compliance.

ARTICLE 14**Sales and Transfer of Earnings**

1. Each Contracting Party grants the designated airlines of the other Contracting Party the right to sell freely in domestic currency and/or in convertible currency air transport services, including supplementary services rendered, on the specified routes and all other services of its own network, and on the networks of the other airlines, either directly or through agents.
2. The designated airlines of each Contracting Party shall be free to effect the actual transfer abroad of the excess of receipts over expenditure in relation to sales for the transportation of passengers, cargo and mail including the related banking interests without any delay or limitation.
3. Each Contracting Party shall ensure the designated airlines of the other Contracting Party the execution of transfers into a freely convertible currency within a maximum of thirty (30) days of the date of application. The rate of exchange in force at the date of sale shall be applied to the aforesaid transfers. Such transfers shall be effected on the basis of official exchange rate, or, where there is no official exchange rate, at the prevailing foreign exchange market rate for current payments.
4. The privileges specified in the above-mentioned paragraphs shall be granted only on the basis of strict reciprocity. If one of the Contracting Parties imposes limitation or delays on the transfers of the designated airlines of the other Contracting Party, the latter shall be entitled to suspend the exercise by any designated airline of the former Contracting Party of the rights specified in paragraphs 2) and 3) of this Article.
5. Whenever a payment system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, such agreement shall apply.

ARTICLE 15**Consultations and Modifications**

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annex attached thereto.
2. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of this Agreement, it may at any time propose in writing such modification to the other Contracting Party. Consultations between the two Contracting Parties concerning such proposed modification may be either oral or in writing and shall, unless otherwise agreed, begin within a period of sixty (60) days of the date of the written request received by one of the Contracting Parties.
3. Any modification to this Agreement in accordance with paragraph 2) of this Article shall enter into force by an Exchange of Notes through the diplomatic channels.
4. In the event that either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the Annex to this Agreement such modification may be agreed upon in consultation between the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties and shall be confirmed in writing.

ARTICLE 16**User Charges**

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 17

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or implementation of this Agreement, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle the dispute by negotiation.

2. If the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to reach a settlement of the said dispute, it shall be settled through diplomatic channels.

ARTICLE 18

Adaptation to Multilateral Conventions

In the event of the conclusion of a multilateral Convention or Agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform to the provisions of such Convention or Agreement, by consultations between the two Contracting Parties.

ARTICLE 19**Provision of Statistics**

The Aeronautical Authorities of one Contracting Party shall provide the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services by the respective designated airlines, to/from the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 20

Registration with the International Civil Aviation Organisation

This Agreement and any subsequent amendments shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 21**Termination**

Either Contracting Parties may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such a notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such a case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the end of this period. In case of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

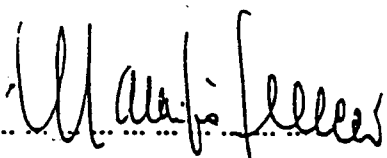
ARTICLE 22

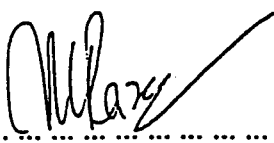
Entry into Force

The present Agreement shall enter into force on the date of received of the second of the two notifications by which the Contracting Parties communicated officially to each other the completion of their respective appropriate internal procedures.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at ... Mali ..., on ... 13th July 2000 ... in two originals.


.....
For the Government of
the Italian Republic


.....
For the Government of
the Republic of Maldives

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Routes to be operated by the designated airline/s of Italy:

Points in Italy - Intermediate Points - Points in Maldives - points beyond

Routes to be operated by the designated airline/s of Maldives:

Points in Maldives - Intermediate Points - Rome, Milan - points beyond

Note:

1. The designated airline/s may, on any or all flights, omit calling at any of the above points provided that the agreed services on the route begin or terminate in their respective territories.
2. Intermediate or beyond points may be operated without any geographical or directional constraints.
3. Fifth freedom traffic rights shall be agreed upon between the two aeronautical authorities.
4. No cabotage rights will be allowed between Rome and Milan.

TRADUZIONE NON UFFICIALE

**ACCORDO
FRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA
E
IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DELLE MALDIVE
RELATIVO AI SERVIZI AEREI**

Il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica delle Maldive

Qui di seguito definite, nel presente Accordo, le "Parti Contraenti",

Essendo parti alla Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale, aperta alla firma a Chicago il sette dicembre 1944,

Desiderando concludere un Accordo al fine di regolamentare i servizi aerei fra i due Paesi,

Hanno concordato quanto segue:

ARTICOLO 1

Definizioni

Ai fini del presente Accordo, tranne nei casi in cui il contesto preveda diversamente:

- a) il termine "la Convenzione" indica la Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale, aperta alla firma a Chicago il sette dicembre 1944, e comprende tutti gli Allegati adottati ai sensi dell'Articolo 90 della Convenzione ed ogni

- emendamento agli Allegati o alla Convenzione, di cui agli Articoli 90 e 94, nella misura in cui tali Allegati ed emendamenti sono entrati in vigore per le due Parti Contraenti o sono stati da esse ratificati;
- b) il termine "Autorità Aeronautiche" indica: nel caso della Repubblica Italiana, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ed ogni persona o ente autorizzato a svolgere le funzioni a cui il presente Accordo si riferisce; nel caso della Repubblica delle Maldive, il Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, il Dipartimento dell'Aviazione Civile ed ogni persona o ente autorizzato a svolgere le funzioni a cui il presente Accordo si riferisce;
 - b) il termine "compagnia aerea designata" indica una compagnia aerea che è stata designata ed autorizzata, in conformità con l'Articolo 4 del presente Accordo;
 - d) il termine "territorio" riferito ad uno Stato ha il significato ad esso attribuito all'Articolo 2 della Convenzione;
 - e) i termini "servizio aereo", "servizio aereo internazionale", "compagnia aerea" e "scalo a fini non commerciali" hanno i significati ad essi attribuiti all'Articolo 96 della Convenzione;
 - f) il termine "cambio di aeromobile" indica un cambio di aeromobile nei punti delle rotte specificate;
 - g) il termine "compartecipazione al codice" indica un'operazione svolta da ciascuna delle compagnie aeree designate utilizzando il codice e il numero di volo di un'altra compagnia aerea in aggiunta al proprio codice ed al proprio numero di volo;
 - h) il termine "tassa a carico dell'utente" indica una tassa imposta alle compagnie aeree per la messa a disposizione di strutture o servizi aeroportuali, di navigazione aerea o di sicurezza, compresi i relativi servizi o strutture;
 - i) il termine "Allegato al presente Accordo" indica le Tabelle delle Rotte al presente Accordo, o relativi emendamenti, di cui alle pertinenti disposizioni.

ARTICOLO 2

Applicabilità della Convenzione di Chicago

Le disposizioni del presente Accordo sono soggette alle disposizioni della Convenzione nella misura in cui esse sono applicabili ai servizi aerei internazionali.

ARTICOLO 3

Concessione di diritti

1. Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente i diritti specificati nel presente Accordo, al fine di creare e gestire servizi aerei sulle rotte specificate nella relativa Tabella delle Rotte (qui di seguito definiti "i servizi concordati" e "le rotte specificate").
2. Le compagnie aeree designate da ogni Parte Contraente godranno dei seguenti privilegi:
 - a) sorvolare senza atterrare il territorio dell'altra Parte Contraente ;
 - b) atterrare nel territorio dell'altra Parte Contraente per scopi non commerciali;
 - c) nel tragitto sulle rotte specificate, effettuare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente ai punti specificati nella Tabella delle Rotte, al fine di imbarcare e sbarcare passeggeri, cargo e posta proveniente da o a destinazione di altri punti in tal modo specificati.
3. Nulla al paragrafo 2 del presente Articolo potrà essere considerato come un conferimento del privilegio, concesso alle compagnie aeree designate di una Parte Contraente, di imbarcare, nel territorio dell'altra Parte Contraente, passeggeri, cargo e posta a destinazione di un altro punto nel territorio dell'altra Parte Contraente dietro compenso o affitto.

ARTICOLO 4

Designazione ed autorizzazione delle compagnie aeree

1. Ciascuna Parte Contraente avrà il diritto di designare, comunicandola per iscritto all'altra Parte Contraente, una o più compagnie aeree al fine di gestire i servizi concordati sulle rotte specificate.
2. Dopo aver ricevuto tale designazione, l'altra Parte Contraente, ferme restando le disposizioni dei paragrafi 3 e 4 del presente Articolo, concederà senza indugio alle compagnie aeree designate l'opportuna autorizzazione alla gestione.
3. Le Autorità Aeronautiche di una Parte Contraente potranno chiedere alle compagnie aeree designate dall'altra Parte Contraente di fornire l'apposita documentazione attestante il possesso dei requisiti previsti dalle leggi e dai regolamenti normalmente e

ragionevolmente applicati alla gestione dei servizi aerei internazionali da dette Autorità, come previsto dalle disposizioni della Convenzione.

4. Ciascuna Parte Contraente avrà il diritto di rifiutare di concedere l'autorizzazione alla gestione di cui al paragrafo 2 del presente Articolo, ovvero di imporre le condizioni che potrà ritenere necessarie sull'esercizio da parte delle compagnie aeree designate dei diritti specificati all'Articolo 3 del presente Accordo, ogni qualvolta detta Parte Contraente non sia certa che la proprietà sostanziale e l'effettivo controllo di quella compagnia aerea appartengano alla Parte Contraente che designa la compagnia aerea o a suoi cittadini.
5. Quando una compagnia aerea di ciascuna Parte Contraente sarà stata in tal modo designata e autorizzata, potrà iniziare in qualunque momento a gestire i servizi concordati, a condizione che la compagnia aerea osservi le disposizioni applicabili del presente Accordo.

ARTICOLO 5

Revoca o sospensione dei diritti

1. Ciascuna Parte Contraente avrà il diritto di revocare un'autorizzazione ad operare o di sospendere l'esercizio dei diritti della compagnia aerea designata dall'altra Parte Contraente, di cui all'Articolo 3 del presente Accordo, ovvero di imporre le condizioni che riterrà necessarie all'esercizio di tali diritti in ciascuno dei seguenti casi:
 - a) qualora non sia certa che la proprietà sostanziale e l'effettivo controllo di tale compagnia aerea appartengano alla Parte Contraente che designa la compagnia aerea o a suoi cittadini;
 - b) qualora la compagnia aerea non osservi le leggi o i regolamenti della Parte Contraente che concede tali diritti;
 - c) nel caso in cui la compagnia aerea non operi comunque in conformità con le condizioni previste al presente Accordo.
2. Tranne nel caso in cui la revoca, sospensione o imposizione immediata delle condizioni di cui al paragrafo 1 del presente Articolo siano indispensabili per impedire ulteriori violazioni alle leggi o ai regolamenti, tale diritto sarà esercitato solo previa consultazione con l'altra Parte Contraente.

ARTICOLO 6

Esenzione da dazi doganali ed altre imposte

1. Gli aeromobili che effettuano servizi aerei internazionali tramite la compagnia aerea designata di una Parte Contraente, le relative attrezzature regolamentari, i pezzi di ricambio compresi motori, rifornimenti di carburante e lubrificanti e le provviste di bordo (compresi alimenti, bibite e tabacco) che si trovano sull'aeromobile saranno esentati dall'altra Parte Contraente da tutti i tipi di dazi doganali, tariffe ispettive e qualunque altro onere fiscale all'arrivo nel territorio dell'altra Parte Contraente, a condizione che dette attrezzature regolamentari ed altri articoli rimangano a bordo dell'aeromobile.
2. E' inoltre prevista l'esenzione dagli stessi dazi, tariffe o oneri, ad esclusione degli oneri relativi ai servizi svolti per:
 - a) carburante, lubrificanti, provviste di bordo, pezzi di ricambio compresi i motori e le normali dotazioni di bordo introdotte nel territorio di una Parte Contraente dall'aeromobile della compagnia aerea designata dell'altra Parte Contraente e ad uso esclusivo dell'aeromobile e di detta compagnia aerea;
 - b) carburante, lubrificanti, provviste di bordo, pezzi di ricambio compresi i motori e le normali dotazioni di bordo imbarcati nel territorio di ciascuna Parte Contraente dall'aeromobile della compagnia aerea designata di una Parte Contraente, nell'esercizio dei servizi concordati, entro i limiti e le condizioni fissate dalle autorità competenti di detta altra Parte Contraente, e destinati ad uso e consumo esclusivo in volo.
3. I materiali che godono da esenzione da dazi doganali ed altri oneri fiscali, di cui ai precedenti paragrafi, non saranno usati a fini diversi da quelli dei servizi aerei internazionali e devono essere riesportati, se non usati, tranne nei casi in cui ne sia concesso il trasferimento ad un'altra compagnia aerea internazionale, o ne sia consentita l'importazione definitiva, in conformità con le norme in vigore nel territorio della Parte Contraente interessata.
4. Le esenzioni delineate nel presente Articolo, applicabili anche alla parte dei materiali sopra descritti usata o consumata in volo nel territorio della Parte Contraente che concede le esenzioni, sono concesse su base di reciprocità e possono essere soggette all'espletamento delle formalità specifiche generalmente applicate in detto territorio, compresi i controlli doganali.
5. Saranno altresì esenti da tutti i dazi e le imposte, su base di reciprocità, il biglietto aereo, i documenti di viaggio, i regolari materiali pubblicitari, la documentazione

della compagnia aerea e le etichette per i bagagli, sui quali sarà stampato il nome o l'emblema della compagnia aerea di una delle due Parti Contraenti, da parte di una compagnia aerea designata dell'altra Parte Contraente o dei suoi agenti, da impiegare esclusivamente durante il servizio del proprio aeromobile e per i passeggeri.

ARTICOLO 7

Principi che disciplinano la gestione dei servizi concordati

1. Per le compagnie aeree designate di ciascuna Parte Contraente ci sarà pari ed uguale opportunità di gestire i servizi concordati sulle rotte specificate.
2. Nel gestire i servizi concordati, le compagnie aeree di ciascuna Parte Contraente terranno conto degli interessi delle compagnie aeree designate dell'altra Parte Contraente, al fine di non incidere indebitamente sui servizi che queste ultime forniscono su tutte le rotte o parte di esse.
3. I servizi aerei concordati forniti dalle compagnie aeree di ciascuna Parte Contraente dipenderanno direttamente dalle esigenze di trasporto del pubblico sulle rotte specificate ed il loro obiettivo primario sarà quello di offrire, con un ragionevole fattore di carico, un'adeguata capacità di soddisfare le esigenze del momento e quelle ragionevolmente prevedibili in futuro per il trasporto di passeggeri, cargo e posta fra i territori delle Parti Contraenti.
4. Le Compagnie aeree designate di una Parte Contraente sottoporranno all'approvazione delle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente le tabelle di volo comprendenti informazioni sul tipo di aeromobile da usare, almeno trenta (30) giorni prima di ogni stagione estiva o invernale.

ARTICOLO 8

Tariffe

1. Ai fini dei seguenti paragrafi, il termine "tariffa" indica il prezzo da corrispondere per il trasporto di passeggeri e cargo, nonché le condizioni alle quali si applicano tali prezzi, compresi i prezzi e le condizioni per i servizi di agenzia e gli altri servizi ausiliari, ma ad esclusione del compenso e delle condizioni per il trasporto della posta.

2. Le tariffe che una compagnia aerea di una Parte Contraente imporrà per il trasporto da o verso il territorio dell'altra Parte Contraente saranno fissate a livelli ragionevoli, tenendo in debito conto tutti i fattori pertinenti, compresi i costi di gestione, un profitto ragionevole e le tariffe delle altre compagnie aeree.
3. Le tariffe di cui al paragrafo 2 del presente Articolo saranno, ove possibile, oggetto di consultazioni fra le compagnie aeree designate di ciascuna Parte Contraente.
4. Le tariffe saranno sottoposte all'approvazione delle Autorità Aeronautiche delle due Parti Contraenti almeno trenta (30) giorni prima della data proposta per la loro entrata in vigore. In casi particolari, tale periodo può essere ridotto, previo consenso di dette autorità.
5. L'approvazione può essere data per iscritto. Qualora nessuna delle Autorità Aeronautiche abbia espresso disapprovazione entro quindici (15) giorni dalla data di presentazione, in conformità con il paragrafo 4 del presente Articolo, la tariffa sarà considerata approvata. Nel caso in cui il periodo di presentazione venga abbreviato, come previsto al paragrafo 4, le Autorità Aeronautiche possono convenire che il periodo entro il quale deve essere comunicata ogni eventuale disapprovazione sia inferiore a quindici (15) giorni.
6. Qualora non sia possibile concordare una tariffa in conformità con il paragrafo 3 del presente Articolo, oppure nel caso in cui, nel periodo applicabile in base al paragrafo 5, del presente Articolo, un'Autorità Aeronautica comunichi all'altra Autorità Aeronautica di disapprovare una tariffa concordata in conformità con le disposizioni del paragrafo 3 del presente Articolo, le Autorità Aeronautiche delle due Parti Contraenti si sforzeranno di fissare la tariffa di comune accordo.
7. Qualora le autorità aeronautiche non riescano a concordare una tariffa ad essi sottoposta ai sensi del paragrafo 4 del presente Articolo, ovvero una tariffa ai sensi del paragrafo 6 del presente Accordo, la controversia sarà composta in conformità con le disposizioni dell'Articolo 15 del presente Accordo.
8. Una tariffa fissata in conformità con le disposizioni del presente Articolo resterà in vigore fino a quando non ne sarà stata fissata una nuova.

ARTICOLO 9

Leggi e regolamenti

1. Le leggi, i regolamenti e le direttive amministrative di una Parte Contraente relative all'ammissione, alla permanenza o alla partenza dal suo territorio di un aeromobile

impegnato nella navigazione aerea internazionale, ovvero alla sua gestione e navigazione mentre si trova nel suo territorio, si applicheranno all'aeromobile delle compagnie aeree designate dall'altra Parte Contraente e saranno da esse osservate all'ingresso, durante la permanenza o alla partenza dal territorio della prima Parte Contraente.

2. Le leggi, i regolamenti e le direttive amministrative di una Parte Contraente relative all'ammissione, alla permanenza o alla partenza dal suo territorio di passeggeri, equipaggio, cargo o posta di un aeromobile, compresi i regolamenti relativi all'ingresso, allo sdoganamento, all'immigrazione, ai passaporti, alle dogane ed alla quarantena saranno osservate da o per conto di tali passeggeri, equipaggio, cargo o posta delle compagnie aeree dell'altra Parte Contraente all'ingresso, durante la permanenza o alla partenza dal territorio della prima Parte Contraente.

ARTICOLO 10

Riconoscimento di licenze e certificati

1. I certificati di navigabilità, i certificati di competenza e le licenze rilasciate o convalidate da una Parte Contraente saranno riconosciute come valide dall'altra Parte Contraente durante il loro periodo di validità, ferme restando le disposizioni del paragrafo 2 del presente Articolo.
2. Ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di rifiutare di riconoscere come validi, ai fini del sorvolo sul suo territorio, i certificati di navigabilità, i certificati di competenza e le licenze rilasciate o convalidate per i propri cittadini dall'altra Parte Contraente o da uno Stato terzo.

ARTICOLO 11

Sicurezza

1. Ogni Parte può chiedere in qualunque momento consultazioni sui criteri di sicurezza adottati dall'altra Parte su qualunque settore relativo all'equipaggio, all'aeromobile o alla loro gestione. Tali consultazioni avranno luogo entro 30 giorni dalla relativa richiesta.

2. Qualora, a seguito di tali consultazioni, una Parte riscontri che l'altra Parte non osservi ed amministri criteri di sicurezza efficaci in uno qualunque di tali settori, che siano almeno pari ai criteri minimi all'epoca fissati in base alla Convenzione di Chicago, la prima Parte comunicherà all'altra Parte le sue osservazioni e quali sono i provvedimenti considerati necessari per conformarsi a tali standard minimi, e che l'altra Parte dovrà adottare le misure correttive del caso. L'incapacità dell'altra Parte di adottare le misure del caso entro 15 giorni, o entro un periodo più lungo che potrà essere concordato costituirà motivo dell'applicazione dell'Articolo 5 del presente Accordo (Revoca o sospensione di diritti).
3. Fermi restando gli obblighi di cui all'Articolo 33 della Convenzione di Chicago, si concorda che tutti gli aeromobili gestiti dalle compagnie aeree di una Parte o presi in affitto per loro conto per servizi verso o dal territorio di un'altra Parte possono, durante la permanenza nel territorio dell'altra Parte, essere sottoposti ad esame di rappresentanti autorizzati dell'altra Parte, a bordo ed intorno all'aeromobile, al fine di controllare tanto la validità dei documenti dell'aeromobile e di quelli dell'equipaggio, quanto lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue attrezzature (definita nel presente Articolo "ispezione alla scaletta d'imbarco"), a condizione che ciò non comporti un indebito ritardo.
4. Qualora da una di tali ispezioni alla scaletta d'imbarco o serie di esse emergano:
 - a) gravi preoccupazioni dovute al fatto che un aeromobile o la sua gestione non siano conformi agli standard minimi all'epoca fissati in conformità con la Convenzione di Chicago, o
 - b) gravi preoccupazioni dovute al fatto che mancano il rispetto e la gestione effettivi dei criteri di sicurezza all'epoca fissati in conformità con la Convenzione di Chicago, la Parte che effettua l'ispezione, ai fini dell'Articolo 33 della Convenzione di Chicago, sarà libera di concludere che i requisiti in base ai quali erano stati rilasciati o convalidati il certificato o le licenze relative a quell'aeromobile o all'equipaggio, ovvero che i requisiti in base ai quali viene gestito quell'aeromobile non sono pari o superiori agli standard minimi fissati in conformità con la Convenzione di Chicago.
5. Nel caso in cui l'accesso al fine di effettuare un'ispezione alla scaletta d'imbarco di un aeromobile gestito dalle compagnie aeree di una Parte o per loro conto, come previsto al precedente paragrafo 3, venga negato dal rappresentante di quella compagnia aerea, l'altra Parte sarà libera di dedurre che esistono gravi preoccupazioni del genere di cui al precedente paragrafo 4 e di trarre le conclusioni in quel paragrafo menzionate.

6. Ciascuna Parte si riserva il diritto di sospendere o variare l'autorizzazione ad operare di una compagnia aerea dell'altra Parte immediatamente, qualora la prima Parte concluda, a seguito di un'ispezione della scaletta di imbarco, di una serie di esse, di un rifiuto di accesso per l'ispezione alla scaletta, consultazione o altro, che sia indispensabile adottare immediate misure per la sicurezza delle operazioni della compagnia aerea.
7. Le misure adottate da una Parte in base ai precedenti paragrafi 2 o 6 saranno sospese quando cessino di sussistere i motivi per cui esse sono state adottate.

ARTICOLO 12

Rappresentanza della compagnia aerea

1. Ciascuna Parte Contraente concederà alle compagnie aeree dell'altra Parte Contraente, su base di reciprocità, il diritto di mantenere, nei punti specificati nella tabella delle rotte nel suo territorio, uffici e personale amministrativo commerciale e tecnico selezionato fra i cittadini di una o entrambe le Parti Contraenti, a seconda delle necessità della compagnia aerea designata.
2. L'assunzione di cittadini di paesi terzi nel territorio delle due Parti Contraenti sarà consentita, previa autorizzazione delle Autorità competenti.
3. Tutto il personale di cui sopra sarà soggetto alle leggi in materia di ingresso e permanenza nel territorio dell'altra Parte Contraente, come pure alle leggi, ai regolamenti ed alle direttive amministrative applicabili in quel territorio.
4. La consistenza numerica di tale personale, determinata di comune accordo dalle compagnie aeree designate, sarà sottoposta all'approvazione delle Autorità competenti delle due Parti Contraenti.
5. Ciascuna Parte Contraente provvederà ad assistere detti uffici e personale in base alle necessità.

ARTICOLO 13

Sicurezza dell'aviazione

1. In conformità con i loro diritti e doveri di cui al diritto internazionale, le Parti Contraenti ribadiscono che il loro obbligo di proteggere, nei loro rapporti reciproci,

la sicurezza dell'aviazione civile da atti di ingerenza illegale forma parte integrante del presente Accordo.

2. Le Parti Contraenti si forniranno, su richiesta, tutta l'assistenza necessaria ad impedire atti di sequestro illegale di aeromobili civili ed altri atti illegali contrari alla sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggio, degli aeroporti e degli impianti di navigazione aerea, nonché qualunque altro attentato alla sicurezza dell'aviazione civile.
3. Le Parti Contraenti agiranno conformandosi alle disposizioni della Convenzione sui Reati ed Alcuni Altri Atti Commessi a Bordo di Aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la Soppressione dei Sequestri Illegali di Aeromobili, firmata a L'Aja il 16 dicembre 1970, e della Convenzione per la Soppressione di Atti Illegali contrari alla Sicurezza dell'Aviazione Civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971 e di qualunque altra Convenzione relativa alla sicurezza dell'aviazione civile di cui le due Parti Contraenti sono parte.
4. Nei loro rapporti reciproci, le Parti Contraenti agiranno in conformità con le disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione e, nella misura in cui esse sono applicabili alle Parti, con le prassi raccomandate fissate dall'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile e definite Allegati alla Convenzione, e chiederanno agli operatori degli aeromobili figuranti nei loro registri o agli operatori degli aeromobili aventi sede commerciale principale o residenza permanente nel loro territorio ed agli operatori degli aeroporti nel loro territorio di agire in conformità con tali disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione. Nel presente paragrafo, il riferimento ai criteri di sicurezza dell'aviazione comprende tutte le differenze comunicate dalla Parte Contraente interessata. Ciascuna Parte Contraente comunicherà in anticipo all'altra Parte Contraente la sua intenzione di notificare eventuali differenze relative a dette disposizioni.
5. Ciascuna Parte Contraente conviene che a tali operatori di aeromobili si possa chiedere di osservare le disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione richieste dall'altra Parte Contraente per l'ingresso, la partenza o la permanenza nel territorio di detta altra Parte Contraente. Ciascuna Parte Contraente adotterà nel proprio territorio adeguate misure volte a proteggere l'aeromobile e a controllare i passeggeri, l'equipaggio, i bagagli a mano, il carico e le provviste di volo prima e durante l'imbarco ed il carico. Ciascuna Parte Contraente terrà altresì in favorevole considerazione le richieste dell'altra Parte Contraente di applicare misure di sicurezza speciali e ragionevoli per affrontare particolari situazioni di pericolo.
6. Qualora si verifichi un incidente o si paventi il verificarsi di un episodio di sequestro illecito di un aeromobile civile o di altri atti illegali contrari alla sicurezza

dell'aeromobile, dei passeggeri e dell'equipaggio, degli aeroporti o degli impianti di navigazione aerea, le Parti Contraenti si presteranno assistenza agevolando le comunicazioni e con altri provvedimenti atti a porre fine rapidamente ed in modo sicuro a tale incidente o pericolo.

7. Qualora una Parte Contraente abbia ragionevoli motivi per ritenere che l'altra Parte Contraente non si sia conformata alle disposizioni del presente Articolo in materia di sicurezza dell'aviazione, la prima Parte Contraente potrà chiedere di tenere con l'altra immediate consultazioni. Qualora, entro quindici (15) giorni dalla data di ricezione di tale richiesta di consultazioni, non si pervenga ad un accordo soddisfacente, ciò costituirà motivo di sospensione o limitazione dei diritti delle due Parti Contraenti previsti dal presente Accordo entro novanta (90) giorni. Quando, giustificati da un'emergenza che comporti un'immediata minaccia alla sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio o dell'aeromobile e quando l'altra Parte Contraente non abbia adeguatamente ottemperato agli obblighi di cui ai paragrafi 4 o 5 del presente Articolo, una Parte Contraente può immediatamente adottare adeguate azioni cautelari provvisorie per affrontare tale minaccia. L'altra Parte Contraente, non appena verranno osservate le disposizioni del presente Articolo, sospenderà qualsiasi azione intrapresa in conformità con il presente paragrafo.

ARTICOLO 14

Vendita e trasferimento dei profitti

1. Ciascuna Parte Contraente concede alle compagnie aeree designate dell'altra Parte Contraente il diritto di vendere liberamente, nella valuta nazionale e/o in una valuta convertibile, i servizi di trasporto aereo, compresi quelli integrativi prestati sulle rotte specifiche, e tutti gli altri servizi della propria rete e sulle reti delle altre compagnie, direttamente o tramite agenti.
2. Le compagnie aeree designate di ciascuna Parte Contraente saranno libere di effettuare l'effettivo trasferimento all'estero degli utili eccedenti le spese relative alle vendite per il trasporto di passeggeri, cargo e posta, compresi i relativi interessi bancari senza ritardi o restrizioni.
3. Ciascuna Parte Contraente garantirà alle compagnie aeree designate dell'altra Parte Contraente l'esecuzione dei trasferimenti in una valuta liberamente convertibile entro un massimo di trenta (30) giorni dalla data della domanda. Ai trasferimenti sopra menzionati si applicherà il tasso di cambio in vigore alla data della vendita. Essi

- saranno effettuati in base ai tassi di cambio ufficiali o, in mancanza di tassi di cambio ufficiali, ai tassi di mercato di valuta estera prevalenti per i pagamenti correnti.
4. I privilegi specificati nei paragrafi di cui sopra saranno concessi solo su una rigorosa base di reciprocità. Qualora una delle Parti Contraenti imponga restrizioni o ritardi ai trasferimenti delle compagnie aeree designate dell'altra Parte Contraente, quest'ultima avrà il diritto di sospendere l'esercizio dei diritti di cui ai paragrafi 2 e 3 del presente Articolo goduti dalla compagnia aerea designata della prima Parte Contraente.
 5. Nei casi in cui il sistema di pagamento fra le Parti Contraenti sia disciplinato da un accordo speciale, si applicherà tale accordo.

ARTICOLO 15

Consultazioni e modifiche

1. In uno spirito di stretta collaborazione, le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti terranno periodiche consultazioni, allo scopo di assicurare l'applicazione e la buona osservanza delle disposizioni del presente Accordo e del relativo Allegato.
2. Nel caso in cui l'una o l'altra delle Parti Contraenti ritengano auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, essa può in qualunque momento proporre per iscritto tale modifica all'altra Parte Contraente. Le consultazioni fra le due Parti Contraenti sulla modifica proposta potranno essere orali o scritte e, in mancanza di altri accordi, avranno inizio entro sessanta (60) giorni dalla data di ricezione della richiesta scritta da parte di una delle Parti Contraenti.
3. Qualunque modifica al presente Accordo, in conformità con il paragrafo 2 del presente Articolo, entrerà in vigore con uno Scambio di Note attraverso i canali diplomatici.
4. Nel caso in cui l'una o l'altra delle Parti Contraenti ritengano auspicabile modificare l'Allegato al presente Accordo, tale modifica potrà essere concordata di concerto fra le Autorità Aeronautiche delle due Parti Contraenti e sarà confermata per iscritto.

ARTICOLO 16**Tasse a carico degli utenti**

1. Nessuna delle due Parti Contraenti imporrà o permetterà che vengano imposte alla compagnia aerea designata dell'altra Parte Contraente tasse a carico degli utenti più elevate di quelle imposte alle proprie compagnie aeree che gestiscono servizi aerei internazionali analoghi.
2. Ciascuna Parte Contraente incoraggerà consultazioni sulle tasse a carico degli utenti fra le autorità competenti preposte e le compagnie aeree che usano i servizi e le strutture messe a disposizione da tali autorità, ove possibile tramite le stesse organizzazioni dei rappresentanti delle compagnie aeree. Tali utenti dovrebbero essere ragionevolmente informati delle proposte di modifiche delle tasse a loro carico, al fine di poter esprimere un'opinione prima che le modifiche vengano apportate. Ciascuna Parte Contraente incoraggerà ulteriormente le autorità competenti e gli utenti a scambiarsi opportune informazioni sulle tasse a carico degli utenti.

ARTICOLO 17**Composizione delle controversie**

1. Qualora dovessero insorgere controversie fra le Parti Contraenti sull'interpretazione o l'applicazione del presente Accordo, le autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti si adopereranno per comporre tramite negoziato.
2. Qualora le autorità aeronautiche delle Parti Contraenti non riescano a risolvere la controversia, questa sarà composta attraverso i canali diplomatici.

ARTICOLO 18**Adattamento alle convenzioni multilaterali**

Nel caso in cui si concluda una Convenzione o un Accordo multilaterale sul trasporto aereo a cui aderiscono tutte e due le Parti Contraenti, il presente Accordo verrà

modificato per conformarsi alle disposizioni di tale Convenzione o Accordo, tramite consultazioni fra le due Parti Contraenti.

ARTICOLO 19

Scambio di statistiche

Le Autorità Aeronautiche di una Parte Contraente forniranno alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente, su richiesta, statistiche periodiche o altre informazioni analoghe relative al traffico svolto sui servizi concordati dalle rispettive compagnie aeree designate da e verso il territorio dell'altra Parte Contraente.

ARTICOLO 20

Iscrizione all'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile

Il presente Accordo e qualunque successivo emendamento saranno iscritti presso l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile.

ARTICOLO 21

Denuncia

L'una o l'altra Parte Contraente possono in qualunque momento comunicare all'altra Parte Contraente la loro decisione di denunciare il presente Accordo; tale notifica sarà comunicata contemporaneamente all'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile. In tal caso, l'Accordo cesserà i suoi effetti dopo dodici (12) mesi dalla data di ricezione della notifica dell'altra Parte Contraente, tranne nel caso in cui la notifica di denuncia venga ritirata di comune accordo prima della scadenza di detto periodo. In mancanza di ricevuta di ritorno dell'altra Parte Contraente, la notifica si riterrà ricevuta quattordici (14) giorni dopo la ricezione della notifica da parte all'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile.

ARTICOLO 22

Entrata in vigore

Il presente Accordo entrerà in vigore alla data di ricezione della seconda delle due notifiche con cui le Parti Contraenti si saranno comunicate ufficialmente l'avvenuto espletamento delle procedure interne.

In fede di che i sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Malé il 13 luglio 2000 in due originali.

PER IL GOVERNO
DELLA REPUBBLICA ITALIANA PER IL GOVERNO
DELLA REPUBBLICA DELLE MALDIVE

(F.to: Maurizio TEUCCI)

(F.to: Mahmood RAZEE)

ALLEGATO**TABELLA DELLE ROTTE****Rotte gestite dalla/e compagnia/e aerea/e italiana/e:**

Punti in Italia - Punti intermedi - Punti nelle Maldive - Punti successivi

Rotte gestite dalla/e compagnia/e aerea/e delle Maldive:

Punti nelle Maldive - Punti intermedi - Roma, Milano - Punti successivi

Nota:

1. La/e linea/e aerea/e designata può, su un volo qualsiasi o su tutti i voli, omettere di fare scalo in uno qualsiasi dei punti sopra menzionati, a condizione che i servizi concordati lungo la rotta abbiano inizio o termine nei loro rispettivi territori.
2. I punti intermedi o successivi possono essere gestiti senza limiti geografici o direzionali.
3. I diritti della quinta libertà saranno concordati dalle due autorità aeronautiche.
4. Tra Roma e Milano non saranno concessi diritti di cabotaggio.