

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 663

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli affari esteri**

(MARTINO)

di concerto col **Ministro dei trasporti e della navigazione**

(FIORI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 LUGLIO 1994

Ratifica ed esecuzione del *Memorandum* d'intesa tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo degli Stati Uniti d'America relativo all'accordo sul trasporto aereo del 1970, con scambio di lettere, fatto a Roma il 27 settembre 1990

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Disegno di legge	»	4
Testo del <i>Memorandum</i>	»	5

ONOREVOLI SENATORI. - 1. Con il *Memorandum* d'intesa del 27 settembre 1990 è stato modificato il sistema di fissazione delle tariffe per il trasporto di passeggeri, bagagli e merci previsto dall'articolo 10 dell'accordo tra Italia e Stati Uniti d'America del 1970.

In base alla vigente disciplina convenzionale le tariffe debbono essere approvate dalle amministrazioni dell'aviazione civile delle due Parti.

Con il nuovo sistema si riconosce libertà di determinare le tariffe alle compagnie designate, tenendo conto di una serie di parametri (interessi degli utenti, costo di gestione, caratteristiche del prodotto, profitti ragionevoli e simili), salvo disapprovazione secondo la regola del Paese di origine. Ciò significa che ciascuna Parte può respingere le tariffe presentate dalle

compagnie designate ritenute in contrasto con i criteri sopra menzionati per trasporti aventi origine nel proprio territorio dandone notifica tempestiva all'altra Parte, la quale potrà chiedere consultazioni, in vista di un eventuale accordo. Ove questo non venga raggiunto la tariffa non sarà applicata nel territorio della Parte non consenziente.

2. Oltre alla modifica dell'articolo 10 dell'accordo del 1970, il presente *Memorandum* contiene anche, in un unico contesto formale, clausole riguardanti la designazione delle due Parti autorizzate ad operare e la previsione di nuove rotte. Tali clausole non richiedono alcuna autorizzazione alla ratifica, ai sensi degli articoli 3 e 11.3 dell'accordo, per cui sono entrate in vigore all'atto della firma.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il *Memorandum d'intesa* tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo degli Stati Uniti d'America relativo all'accordo sul trasporto aereo del 1970, con scambio di lettere, fatto a Roma il 27 settembre 1990.

Art. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data al *Memorandum* di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, prevista dopo 15 giorni dallo scambio di note che costituirà strumento di ratifica da parte italiana.

Art. 3.

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

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE ITALIAN REPUBLIC
AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
RELATING TO THE 1970 AIR TRANSPORT SERVICES AGREEMENT

In accordance with the provisions set forth in Article 11 of the Bilateral Air Transport Agreement, signed in Rome on June 22, 1970 (hereinafter referred to as "the Agreement"), with reference to the Agreement, and to Paragraph 7(a) and (b) of the Memorandum of Understanding, signed in Rome on May 21, 1970 (hereinafter referred to as "the Memorandum") and the Exchange of Notes of June 22, 1970, the Government of the Republic of Italy and the Government of the United States of America have agreed upon the following:

A-COMBINATION SERVICES

1. As of April 1, 1991:

(a) The Government of Italy shall accept the currently outstanding designation by the United States of an additional airline to operate combination air services, between Chicago and the co-terminal points Milan and Rome, with a total of seven weekly frequencies by aircraft up to and including 300 seats or up to a total of six weekly frequencies by aircraft with more than 300 seats.

The United States shall have the right for one designated airline from among those authorized in Italy on Route "a" in the United States Route Schedule to operate beyond Italy to Zagreb and Dubrovnik. Alternatively, the United States shall have the right for two designated airlines from among those authorized in Italy on Route "a" in the United States Route Schedule to operate beyond Italy, one to Zagreb and the other to Dubrovnik. The Yugoslavia service may be initiated as early as October 29, 1990.

(b) The Italian designated airline Alitalia shall have the right under the Agreement to operate at two new gateways in the United States not provided for by the Italian Route Schedule annexed to the Agreement, with a total of six weekly frequencies with aircraft having more than 300 seats or with a total of seven weekly frequencies with aircraft up to and including 300 seats. Note: The Italian carrier may initiate this service as early as October 29, 1990, with a maximum of 4 weekly frequencies utilizing any size aircraft. The Italian carrier also may initiate service as early as October 29, 1990 to the two new beyond points specified in the following paragraph.

The Italian designated airline Alitalia shall also have the right to operate, as set out in the Agreement and in the present MOU, to and from any two points "beyond" any two United States gateways of their choice (except New York to or from Toronto), with fifth freedom traffic rights, to be chosen from among the countries of the Americas, provided that the aggregate frequencies to each such point shall not exceed the number of frequencies authorized for new gateway services under this paragraph 1(b) or 1(c).

The Italian designated airline Alitalia shall have the right to operate four new coterminalized combination air services with the same aircraft in the territory of the United States to be chosen among the points set out in the Italian Route Schedule annexed to the Agreement and the present paragraph as well as the subsequent paragraph 2(b) and 3(b) of the present Memorandum of Understanding and may coterminalize any authorized United States points where service to those points is operated by code sharing or change of gauge authorized under the Agreement, the 1970 Exchange of Notes, or sections B and C of this MOU.

Any modification of the coterminalizations shall be subject to a 90 days notice.

(c) As of April 1, 1992, the United States and Italian airlines designated under the preceding paragraphs 1(a) and 1(b) shall each have the right to operate seven weekly frequencies by any type of aircraft.

(d) The authorization to operate via intermediate points in the Italian Route Schedule B, attached to the Agreement, is amended to read in pertinent part:

"From Italy via one intermediate point in Canada and via intermediate points in three countries to be chosen from (1) France or Spain; (2) the United Kingdom; and (3) two additional European countries to be selected, to:"

Note 4 in the Italian Route Schedule B, attached to the Agreement, is amended to read:

"Only four intermediate countries may be served at one time: one point in Canada; and three countries to be chosen from among (1) either France or Spain; (2) the United Kingdom; and (3) either or both of two European countries to be selected. The two intermediate points in (3) may be changed on 90 days notice to the Government of the United States. In addition, only one of the following coterminal combinations, Washington and Los Angeles, or Chicago and Los Angeles, or Detroit and San Francisco, may be served at one time. The selection of one among the three coterminal combinations and selection between France or Spain will be made in accordance with the following procedure: After the initial selection, one substitution may be made at any time with six months notice through diplomatic channels. Thereafter, any further substitutions may be made only at intervals of no less than three years, upon six months notice through diplomatic channels."

2. As of November 1, 1992:

(a) A fourth United States combination airline, to be designated, shall have the right, subject to paragraph 5 below,

to operate between a new or existing gateway in the United States and the coterminal points Milan and Rome, with a total of five weekly frequencies with aircraft up to and including 300 seats or with a total of four weekly frequencies by aircraft with more than 300 seats.

(b) The Italian designated airline shall have the right, under the Agreement, to operate at two further new gateways in the territory of the United States, not provided for in the Italian Route Schedule annexed to the Agreement, with a total of five weekly frequencies with aircraft up to and including 300 seats or with a total of four weekly frequencies by aircraft with more than 300 seats.

(c) As of November 1, 1993, each airline shall have the right to operate on the routes set out in the preceding paragraphs 2(a) and 2(b) a total of seven weekly frequencies by aircraft up to and including 300 seats or a total of six weekly frequencies by aircraft with more than 300 seats.

As of November 1, 1994, each airline shall have the right to increase its own service up to seven weekly frequencies by any type of aircraft.

3. As of April 1, 1994:

(a) A fifth United States combination airline, to be designated, shall have the right, subject to paragraph 5 below, to operate between a new or existing gateway in the United States, and the coterminal points Milan and Rome, effective if and at such time as the growth of such traffic for the previous twelve month period shall have been equal to or greater than 40% of the United States-Italy scheduled passenger traffic carried in calendar year 1989. In any case such service may commence not later than April 1, 1996.

For the purpose of the present paragraph traffic data shall be that provided by the Government of the United States.

Once either criterion has been met, the fifth United States airline shall have the right to operate the air service with a total of five weekly frequencies with aircraft up to and including 300 seats or a total of four weekly frequencies by aircraft with more than 300 seats.

(b) Effective on the date on which either criterion in the preceding paragraph 3(a) shall have been satisfied, the Italian designated airline shall have the right under the Agreement to operate at one further new gateway in the United States, not provided for in the Italian Route Schedule annexed to the Agreement, with a total of four weekly frequencies by aircraft with more than 300 seats or a total of five weekly frequencies by aircraft up to and including 300 seats.

(c) Effective one year after the criterion in Article 3(a) shall have been satisfied, each airline shall have the right to operate on the routes set out in the preceding paragraphs 3(a) and 3(b) seven weekly frequencies by aircraft up to and including 300 seats or six weekly frequencies by aircraft with more than 300 seats. After one additional year each airline shall have the right to increase its own service up to seven weekly frequencies by any type of aircraft.

4. (a) Subject to paragraph 5 below, in exercising its rights under paragraphs 1(a), 2(a), and 3(a) above, the United States may, on 90 days notice to the Government of Italy, substitute different points for the three points selected and designate different carriers for the three carriers designated pursuant to those paragraphs.

(b) In exercising its rights under paragraphs 1(b), 2(b) and 3(b) above, Italy may, on 90 days notice to the Government of the United States, substitute different points for the five points selected pursuant to those paragraphs.

5. The United States designations under paragraphs 1(a), 2(a) and 3(a) and substitutions under paragraph 4 above, shall be subject to the limitation that:

(a) Not more than a total of two United States carriers may be designated at any one time to serve Boston, New York, Philadelphia, Baltimore, Los Angeles, San Francisco, Portland, Seattle and San Juan. With regard to United States gateway points not currently authorized for service by the United States, not more than one United States carrier may be designated at any one time.

(b) With respect to the designation of an additional carrier for Chicago under paragraph 1(a) above, the two designations of carriers under the May 1970 Memorandum shall continue in effect. However, should the United States, prior to April 1, 1998, desire to substitute for service to Chicago any other carrier or successive carrier for the two carriers designated under the 1970 Memorandum, it will first consult with Italy, and any substitution shall be effectuated only after agreement of the Parties. Subsequent to April 1, 1998, the United States may substitute the designation of a carrier or successive carrier for the carriers designated under the 1970 Memorandum on 90 days notice, provided the substitution does not result in service by more than two carriers between the Chicago gateway and Italy at any one time. Notwithstanding this limitation on substitution of designations for the two carriers designated under the 1970 Memorandum, the United States may substitute the designation of another carrier for the additional carrier designated for Chicago under paragraph 1(a) on 90 days notice.

B-CODE SHARING

In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, a designated airline of either Party, which holds appropriate authority to provide such service, may, on the basis of reciprocity, and subject to the requirements normally applied to such agreements, enter into cooperative marketing arrangements with another airline or airlines which also holds appropriate authority, provided that the arrangement does not include cabotage or revenue pooling.

C-CHANGE OF GAUGE

1. Without prejudice to the position of either side with respect to the right under the agreement of carriers to change gauge at points in third countries, the Aeronautical Authorities of both sides will approve changes of aircraft by designated airlines of both sides at third country intermediate points served on the authorized routes, including fifth freedom traffic rights, subject to the conditions and limitations set forth in the note of June 22, 1970, except that changes to multiple aircraft shall be permitted if the total capacity of aircraft operating to the territory of the other Party does not exceed the capacity of the transatlantic aircraft, provided that the frequency of service by aircraft to the territory of the other Party, following such third country intermediate point change of aircraft, does not exceed for either side in the aggregate a total of 14 round trips per week.

2. Notwithstanding the conditions and limitations set forth in the Note of June 22, 1970, changes of aircraft at points within the territory of the other Party to multiple aircraft destined to other authorized points in the territory of the other Party will be approved by the Aeronautical Authorities of the other Party, provided that the total utilized capacity of such multiple aircraft does not exceed the capacity of the transatlantic aircraft.

D-PRICING

Article 10 of the Agreement shall be replaced by the following revised Article 10:

**"Article 10
Pricing****1. Definitions**

For the purpose of this Article:

(a) "Tariff" means the price charged or to be charged by designated airlines for the international carriage of passengers, baggage or freight (excluding mail), including any conditions that govern application of the tariff.

(b) "Match" means the right to establish at any time, using expedited procedures, an identical or substantially similar tariff between the same points, on a direct, on line or interline basis, notwithstanding differences in operational conditions relating to airports, routing, distance, timing, connections, aircraft type, aircraft configuration or change of aircraft.

2. Criteria for Approval of Tariffs

(a) The Aeronautical Authorities of each Party shall allow tariffs to be established by each designated airline taking due regard of all relevant factors including the interests of users, the cost of operation, characteristics of product, reasonable profit and other commercial considerations in the marketplace.

(b) The Aeronautical Authorities shall give particular attention to tariffs which may be objectionable because they are unjustifiably discriminatory, excessively high or unjustifiably low.

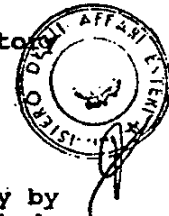
3. Country of Origin Rule

(a) Each Party, in accordance with the procedures set forth in paragraph 4, may issue a notice of disapproval for tariffs which do not meet the criteria set forth in paragraph 2, with respect to traffic between the territories of the Parties where the first point on the itinerary (as evidenced by the document authorizing transportation by air) is in its own territory.

(b) Neither Party shall take unilateral action to disapprove tariffs of any designated airline of either Party with respect to traffic between the territories of the Parties where the first point on the itinerary (as evidenced by the document authorizing transportation by air) is in the territory of the other Party. X

4. Tariff Filing Procedures

(a) Each Party may require ^{filing} with its Aeronautical Authorities of tariffs for carriage to or from its territory by designated airlines of both Parties. Filing by the designated airlines of both Parties may be required to more than 30 days prior to the proposed date of effectiveness. In individual cases, a Party may permit filing on shorter notice than it requires, upon formal request of a designated airline. If a Party authorizes an airline to implement a tariff on short notice, the tariff shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Party. All tariff filings shall state that a comparable filing is being made with the Aeronautical Authorities of the other Party.



(b) The Aeronautical Authorities of either Party may notify approval of the tariffs directly to the designated airline. In the case of tariffs for carriage originating in its territory, a Party shall provide any notice of disapproval in writing, including reasons for disapproval, to the other Party, with a simultaneous copy to the Aeronautical Authorities of the other Party, which copy may be provided directly by the Aeronautical Authorities of the disapproving Party. Such disapproval shall be provided not later than 14 days from the date of receipt of the tariff proposal. Failing a timely notification of such disapproval, tariffs shall be deemed to be approved and will come into effect on the proposed date, unless the Aeronautical Authorities of the Parties agree otherwise during consultations as set forth in paragraph (c) below.

(c) Within 7 days of receipt of the notice of disapproval, the Aeronautical Authorities of the receiving Party may request consultations. Consultations shall commence not more than 10 days from the date of the request, unless otherwise agreed. Pending any agreement or upon failure to agree, the tariff shall not be implemented in the territory of the disapproving Party.

5. Matching

For carriage between the territories of the Parties, and between the territory of one Party and a third country, the Aeronautical Authorities of each Party shall permit any designated airline of the other Party to match any tariff between the same points. Each Party shall also permit airlines of third countries to match tariffs for carriage between the territories of the Parties, subject to reciprocal treatment by the third country concerned.

6. Sales of Tariffs Pending Approval

Pending a decision by the Party in whose territory carriage originates, airlines may undertake marketing, advertising and sales at the proposed tariffs for carriage to be commenced on or after the proposed date of effectiveness, provided that they are qualified as being "subject to government approval". Under no circumstances are advertising or sales to be undertaken prior to filing the proposed tariffs with both Parties."

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

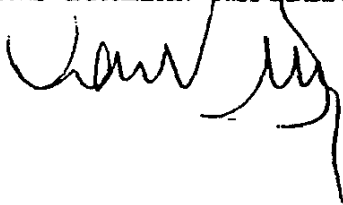
This Memorandum of Understanding shall form an integral part of the Agreement and shall enter into force upon signature.

The revised Article 10 shall enter into force on the 15th day following the date of the appropriate Exchange of Notes covering the Italian instrument of ratification.

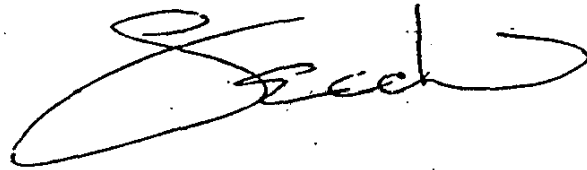
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Memorandum.

Done in duplicate at Rome, Italy this 27 th day of
september , 19 90 .

FOR THE GOVERNMENT OF
THE ITALIAN REPUBLIC:



FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF
AMERICA:



Servizio del Contenzioso Diplomatico
del Trattati e degli Affari Legislativi

per copia conforme



Rome, 27th september 1990

Your Excellency,

I have the honor to refer to the Air Transport Agreement between the Governments of the United States and the Italian Republic, signed on June 22, 1970, (hereinafter, the "Agreement") and to recent discussions between our Governments regarding Article 10 of the Agreement. I have the further honor to refer to the September 25, 1989 Memorandum of Understanding between the United States and certain members of the European Civil Aviation Conference (ECAC) concerning scheduled transatlantic passenger air fares.

I have the honor to propose that, in the event that the September 25, 1989 Memorandum of Understanding or any amendment or successor understanding on that subject ceases to remain in force, the Government of the United States of America and the Government of the Italian Republic shall each continue to give automatic approval to fares

†. Exc. Peter SECCHIA

Ambassador of the

United States of America

R O M E

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

submitted to it which are within the zones of automatic approval contained in the Annexes to the Memorandum of Understanding most recently in force.

I would appreciate confirmation that this is also the understanding of your Government in this matter.

Please accept the assurance of my highest consideration.


Carlo BERNINI

Servizio del Contenzioso Diplomatico
dei Trattati e degli Affari Legislativi



per copia conforme



Rome, 27th september 1990

Your Excellency,

during recent negotiations between our two Governments on the 1970 Air Transport Agreement, as amended (hereinafter, the "Agreement"), the delegations discussed the definition of the term "tariff" that would appear in a new Article 10 of the Agreement.

I am writing this letter to confirm my Government's understanding that for purposes of this Agreement, any through tariff to be charged for through international carriage, marketed and sold as such, including through tariffs constructed using other fares or add-ons for carriage over international or domestic sectors forming part of the through international itinerary, would be considered to be "tariffs" within the meaning of Article 10. At the same time, however, combinations of international fares with domestic or international fares available for local transportation are not considered to be international tariffs and, accordingly, would not be included in the definition of "tariff".

H. Exc. Peter SECCHIA

Ambassador of the
United States of America

R O M E

It is also my Government's understanding that carriers filing tariffs pursuant to this Agreement shall indicate when the price does not include applicable commissions.

I would appreciate confirmation that this is also the understanding of your Government in this matter.

Please accept the assurance of my highest consideration.



CARLO BERNINI

Servizio del Contenzioso Diplomatico
dei Trattati e degli Affari Legislativi



per copia conforme

A handwritten signature in dark ink, appearing to be "R. F. ...".

EMBASSY OF THE
UNITED STATES OF AMERICA

Rome, September 27, 1990

On. Carlo Bernini
Minister
Ministry of Transport
and Civil Aviation
Piazza della Croce Rossa
Rome

Dear Minister Bernini:

I acknowledge receipt of your letter dated September 27, 1990, which reads as follows:

"Dear Ambassador Secchia:

During recent negotiations between our two Governments on the 1970 Air Transport Agreement, as amended (hereinafter, the "Agreement"), the Delegations discussed the definition of the term "tariff" that would appear in a new Article 10 of the Agreement.

I am writing this letter to confirm my Government's understanding that for purposes of this Agreement, any through tariff to be charged for through international carriage, marketed and sold as such, including through tariffs constructed using other fare or add-ons for carriage over international or domestic sectors forming part of the through international itinerary would be considered to be "tariffs" within the meaning of Article 10. At the same time, however, combinations of international fares with domestic or international fares available for local transportation are not considered to be international tariffs and, accordingly, would not be included in the definition of "tariff".

It is also my Government's understanding that carriers filing tariffs pursuant to this Agreement shall indicate when the price does not include applicable commissions.

Sincerely,

/S/ Carlo Bernini
Minister"

I confirm the agreement of the United States Government on this matter.

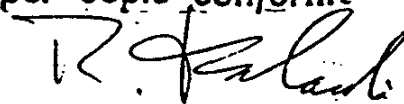
Sincerely,



Peter F. Secchia
Ambassador

Servizio del Contenzioso Diplomatico
dei Trattati e degli Affari Legislativi

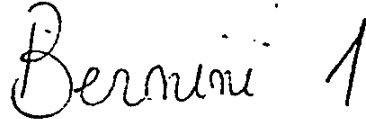
per copia conforme



EMBASSY OF THE
UNITED STATES OF AMERICA

Rome, September 27, 1990

On. Carlo Bernini
Minister
Ministry of Transport
and Civil Aviation
Piazza della Croce Rossa
Rome



Dear Minister Bernini:

I acknowledge receipt of your letter dated September 27, 1990,
which reads as follows:

"Dear Ambassador Secchia:

I have the honor to refer to the Air Transport Agreement between the Governments of the United States and the Italian Republic, signed on June 22, 1970, (hereinafter, the "Agreement") and to recent discussions between our Governments regarding Article 10 of the Agreement. I have the further honor to refer to the September 25, 1989 Memorandum of Understanding between the United States and certain members of the European Civil Aviation Conference (ECAC) concerning scheduled transatlantic passenger fares.

I have the honor to propose that in the event that the September 25, 1989 Memorandum of Understanding or any amendment or successor understanding on that subject ceases to remain in force, the Government of the United States of America and the Government of the Italian Republic shall each continue to give automatic approval to fares submitted to it which are within the zones of automatic approval contained in the annexes to the Memorandum of Understanding most recently in force.

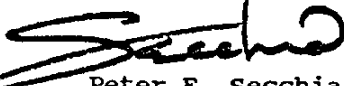
Sincerely,

/S/ Carlo Bernini
Minister"

I confirm the agreement of the United States Government on this matter.

Sincerely,

Servizio del Contenzioso Diplomatico
dei Trattati e degli Affari Legislativi


Peter F. Secchia
Ambassador

per copia conforme



TRADUZIONE NON UFFICIALE

MEMORANDUM D'INTESA TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA E IL GOVERNO DEGLI STATI UNITI D'AMERICA RELATIVO ALL'ACCORDO SUL TRASPORTO AEREO DEL 1970.

In conformità alle disposizioni di cui all'Articolo 11 dell'Accordo Bilaterale sul Trasporto Aereo, firmato a Roma il 22 giugno 1970 (qui di seguito denominato "l'Accordo"), in riferimento all'Accordo e ai paragrafi 7 (a) e (b) del Memorandum d'Intesa firmato a Roma il 21 maggio 1970 (qui di seguito denominato "il Memorandum") nonché allo Scambio di Note del 22 giugno 1970, il Governo della Repubblica Italiana e il Governo degli Stati Uniti d'America hanno concordato quanto segue:

A - SERVIZI DI COMBINAZIONE

1. A partire dal primo aprile 1991:

(a) Il Governo Italiano accetterà la designazione - attualmente in sospenso - da parte degli Stati Uniti di una compagnia aerea aggiuntiva che effettui voli combinati tra Chicago e i punti terminali in comune (Milano e Roma) per un totale di sette voli settimanali fino a 300 posti, oppure per un totale di sei voli settimanali con oltre 300 posti.

Gli Stati Uniti avranno il diritto di far operare una compagnia designata - tra quelle autorizzate in Italia sulla Rotta "a" nella Tabella delle Rotte degli Stati Uniti - oltre l'Italia, con destinazione Zagabria e Dubrovnik. In alternativa, gli Stati Uniti avranno il diritto di operare due compagnie aeree designate - tra quelle autorizzate in Italia sulla Rotta "a" nella Tabella delle Rotte degli Stati Uniti - una per Zagabria e una per Dubrovnik. Detti voli per la Jugoslavia possono iniziare il 29 ottobre 1990.

(b) La compagnia italiana designata, l'Alitalia, avrà il diritto - ai sensi dell'Accordo - di operare in due nuovi scali negli Stati Uniti non previsti dalla Tabella Italiana delle Rotte allegata all'Accordo, per un totale di sei voli settimanali con oltre 300 posti o di sette voli settimanali fino a 300 posti. Il vettore italiano può iniziare questo servizio il 29 ottobre 1990 con un massimo di 4 voli settimanali utilizzando aeromobili di qualsiasi dimensione. Il 29 ottobre 1990 il vettore italiano può altresì iniziare il servizio di collegamento con i due punti di cui al paragrafo seguente.

La compagnia aerea italiana designata, l'Alitalia, avrà altresì il diritto di operare - così come indicato nell'Accordo e nel presente Memorandum d'Intesa - verso e da due punti "oltre" due scali di sua scelta negli USA (tranne New York verso o da Toronto), sulla base del quinto diritto della libertà di traffico, da scegliere tra i Paesi americani, purché i voli aggiuntivi per ciascuno di questi

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

punti non superino il numero di voli autorizzati per nuovi scali ai sensi del presente paragrafo 1(b) o 1(c). La compagnia italiana designata, l'Alitalia, avrà il diritto di operare quattro nuovi voli combinati con punti terminali in comune con lo stesso aeromobile nel territorio degli USA, da scegliere tra i punti elencati nella Tabella Italiana delle Rotte allegata all'Accordo e nel presente paragrafo, nonché nei paragrafi seguenti 2(b) e 3(b) del presente Memorandum d'Intesa, e può scegliere di avere in comune punti terminali autorizzati negli USA dove il servizio sia operato sulla base di norme in comune o del cambio di capacità autorizzato ai sensi dell'Accordo, dello Scambio di Note del 1970, o delle sezioni B e C del presente Memorandum d'Intesa.

Qualsiasi modifica dei punti terminali in comune sarà soggetta a un preavviso di 90 giorni.

(c) A partire dal primo aprile 1991, le compagnie aeree statunitensi e italiane designate ai sensi dei precedenti paragrafi 1(a) e 1(b) avranno il diritto di operare sette voli settimanali con qualsiasi tipo di aeromobile.

(d) L'autorizzazione ad operare attraverso punti intermedi nella Tabella E delle Rotte (Italia), allegata all'Accordo, viene modificata nel modo seguente:

"Dall'Italia attraverso un punto intermedio in Canada e attraverso punti intermedi in tre Paesi da scegliere tra (1) Francia o Spagna; (2) il Regno Unito; (3) due ulteriori Paesi europei da scegliere, per le seguenti destinazioni:"

La Nota 4 nella Tabella Italiana "B" delle Rotte, allegata all'Accordo, viene modificata come segue:

"Solo quattro Paesi intermedi possono essere serviti contemporaneamente: un punto in Canada e tre Paesi da scegliere tra (1) Francia o Spagna; (2) il Regno Unito; (3) uno solo o due Paesi europei. I due punti intermedi in (3) possono essere cambiati previa notifica di 90 giorni al Governo degli Stati Uniti. Inoltre, potrà essere servita contemporaneamente solo una delle seguenti combinazioni di punti terminali in comune, Washington e Los Angeles; Chicago e Los Angeles; Detroit e San Francisco. La selezione di una delle tre combinazioni e la scelta tra la Francia e la Spagna saranno effettuate conformemente alla seguente procedura: dopo la selezione iniziale, sarà possibile effettuare in ogni momento una sostituzione previa notifica scritta di sei mesi attraverso i canali diplomatici. In seguito ogni ulteriore sostituzione sarà effettuata solo ad intervalli di non meno di tre anni previa notifica scritta attraverso i canali diplomatici."

2. A partire dal primo Novembre 1992:

(a) Una quarta compagnia statunitense da designare - per quanto riguarda i voli combinati - avrà il diritto, in conformità al seguente paragrafo 5, di operare tra uno scalo nuovo o già esistente negli Stati Uniti e i punti terminali in comune di Milano e Roma, per un totale di cinque voli settimanali con aeromobili fino a 300 posti, o di quattro voli settimanali con aeromobili con oltre 300 posti.

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(b) La compagnia designata italiana avrà il diritto, ai sensi dell'Accordo, di operare in due nuovi scali aggiuntivi nel territorio degli Stati Uniti non previsti nella Tabella Italiana delle Rotte allegata all'Accordo, per un totale di cinque voli settimanali con aeromobili fino a 300 posti, o di quattro voli settimanali con aeromobili con oltre 300 posti.

(c) A partire dal primo novembre 1993, ogni compagnia avrà il diritto di operare - sulle rotte di cui ai precedenti paragrafi 2(a) e 2(b) - sette voli settimanali con aeromobili fino a 300 posti, o sei voli settimanali con aeromobili con oltre 300 posti.

A partire dal primo novembre 1994, ogni compagnia avrà il diritto di incrementare il servizio fino a sette voli settimanali con qualsiasi tipo di aeromobile.

3. A partire dal primo aprile 1994:

(a) Una quinta compagnia statunitense da designare - per quanto riguarda i voli combinati - avrà il diritto, conformemente al seguente paragrafo 5, di operare tra uno scalo nuovo o già esistente negli Stati Uniti e i punti terminali in comune di Milano e Roma, se e quando la crescita del traffico aereo nel precedente periodo di dodici mesi sarà stata uguale o superiore al 40% del traffico di passeggeri tra gli Stati Uniti e l'Italia nel 1989. In ogni caso, tale servizio può cominciare non più tardi del primo aprile 1996.

Ai fini del presente paragrafo, i dati relativi al traffico saranno quelli forniti dal Governo degli Stati Uniti.

Non appena si sarà verificata l'una o l'altra condizione, la quinta compagnia statunitense avrà il diritto di operare cinque voli settimanali con aeromobili fino a 300 posti o quattro voli settimanali con aeromobili con oltre 300 posti.

(b) A partire dalla data in cui si sia verificata una delle due condizioni di cui al precedente paragrafo 3 (a), la compagnia italiana designata avrà il diritto - ai sensi dell'Accordo - di operare in un nuovo scalo negli Stati Uniti non specificato nella Tabella Italiana delle Rotte allegata all'Accordo, per un totale di quattro voli settimanali con aeromobile con oltre 300 posti o di cinque voli settimanali con aeromobile fino a 300 posti.

(c) A partire da un anno dopo che si sia verificata una delle due condizioni di cui al precedente paragrafo 3 (a), ciascuna compagnia avrà il diritto di operare - sulle rotte specificate nei precedenti paragrafi 3 (a) e 3 (b) - sette voli settimanali con aeromobile fino a 300 posti, o sei voli settimanali con aeromobile con oltre 300 posti. Dopo che sia trascorso un altro anno, ciascuna compagnia avrà il diritto di incrementare il servizio fino a sette voli settimanali con qualsiasi tipo di aeromobile.

4. (a) Conformemente al seguente paragrafo 5, esercitando i propri diritti ai sensi dei paragrafi 1 (a), 2 (a) e 3 (a), gli Stati Uniti possono - previa notifica di 90 giorni al Governo Italiano - sostituire i tre scali selezionati con tre scali differenti e designare vettori diversi rispetto

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ai tre vettori designati in conformità ai suddetti paragrafi.

(b) Esercitando i propri diritti ai sensi dei precedenti paragrafi 1 (b), 2 (b) e 3 (b), l'Italia può - previa notifica di 90 giorni al Governo degli Stati Uniti - sostituire i cinque scali selezionati in conformità ai suddetti paragrafi con scali differenti.

5. Le designazioni operate dagli Stati Uniti ai sensi dei paragrafi 1 (a), 2 (a) e 3 (a), nonché le sostituzioni ai sensi del paragrafo 4, saranno soggette alla limitazione che:

(a) Non potranno essere designati contemporaneamente più di due vettori statunitensi per operare su Boston, New York, Philadelphia, Baltimora, Los Angeles, San Francisco, Portland, Seattle e San Juan. In relazione agli scali statunitensi non autorizzati attualmente dagli Stati Uniti, non potrà essere designato contemporaneamente più di un vettore statunitense.

(b) In relazione alla designazione di un ulteriore vettore per Chicago ai sensi del precedente paragrafo 1 (a), resteranno in vigore le due designazioni di vettori ai sensi del Memorandum di maggio 1970. Tuttavia, qualora gli Stati Uniti, anteriormente al primo aprile 1998, desiderassero sostituire i due vettori designati dal Memorandum del 1970 con un nuovo vettore - per quanto riguarda i voli per Chicago - ogni eventuale sostituzione sarà effettuata previa consultazione con l'Italia e solo su accordo delle Parti. Posteriormente al primo aprile 1998, gli Stati Uniti potranno sostituire i vettori designati dal Memorandum del 1970 con un nuovo vettore, previa notifica di 90 giorni e purché la sostituzione non porti ad avere più di due vettori operanti contemporaneamente tra lo scalo di Chicago e l'Italia. Fatta salva questa limitazione alla sostituzione o alle designazioni dei due vettori designati dal Memorandum del 1970, gli Stati Uniti potranno sostituire il vettore aggiuntivo designato per Chicago ai sensi del paragrafo 1 (a) con un altro vettore previa notifica di 90 giorni.

B- REGOLE IN COMUNE

Operando o offrendo i servizi autorizzati sulle rotte convenute, una compagnia designata di una delle Parti, che abbia l'autorità di esercire detto servizio, può - su base di reciprocità - e conformemente alle condizioni applicate normalmente ad accordi di questo tipo, stipulare intese nel campo del marketing con un'altra compagnia o compagnie che ne abbiano ugualmente l'autorità, purché l'intesa non includa anche il cabotaggio o un fondo comune delle entrate.

C- CAMBIO DI CAPACITA'

1. Senza recare pregiudizio alla posizione di una delle Parti rispetto al diritto - ai sensi dell'accordo tra i vettori - di cambiare la capacità in scali nei Paesi terzi.

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

le autorità aeronautiche delle Parti approveranno cambiamenti di aeromobili da parte delle compagnie designate delle due Parti in scali intermedi in Paesi terzi serviti sulle rotte autorizzate, incluso il quinto diritto di libertà di traffico, conformemente alle condizioni e ai limiti stabiliti nella nota del 22 giugno 1970, fatta salva la seguente eccezione: saranno permessi cambiamenti ad aeromobili multipli se la capacità totale dell'aeromobile che operi verso il territorio dell'altra Parte non superi la capacità dell'aeromobile intercontinentale, purchè la frequenza del servizio da parte dell'aeromobile verso il territorio dell'altra Parte, a seguito di detto cambiamento di aeromobile nello scalo intermedio di un Paese terzo, non superi per ciascuna delle Parti un totale di 14 voli andata e ritorno alla settimana.

2. Fatte salve le condizioni e i limiti stabiliti nella nota del 22 giugno 1970, le sostituzioni di aeromobili negli scali sul territorio dell'altra Parte con aeromobili multipli destinati ad altri scali autorizzati sul territorio dell'altra Parte saranno approvati dalle autorità aeronautiche dell'altra Parte, purchè la capacità totale utilizzata di detti aeromobili multipli non superi la capacità degli aeromobili intercontinentali.

D- PREZZI

L'Articolo 10 dell'Accordo sarà sostituito con il seguente Articolo 10 emendato come segue:

"Articolo 10
Prezzi

1. Definizioni

Ai fini del presente Articolo:

(a) Per "Tariffa" si intende il prezzo applicato o da applicare da parte delle compagnie designate per il trasporto internazionale di passeggeri, bagaglio o merci (esclusa la posta), incluse tutte le condizioni che regolino l'applicazione della tariffa medesima.

(b) Per "Compensazione" si intende il diritto di stabilire in ogni momento, usando procedure accelerate, una tariffa identica o sostanzialmente simile tra gli stessi scali, nonostante le differenze nelle condizioni operative relative a: aeroporti, rotte, distanze, orari, coincidenze, tipo di aeromobile, configurazione dell'aeromobile o cambiamento dell'aeromobile.

2. Criteri per l'approvazione delle tariffe

(a) Le autorità aeronautiche di ciascuna Parte permetteranno alle compagnie designate di stabilire le tariffe tenendo debito conto di tutti i fattori rilevanti ivi inclusi: gli interessi degli utenti, il costo di gestione, le caratteristiche del prodotto, il profitto ragionevole e altre considerazioni di mercato.

(b) Le autorità aeronautiche dedicheranno particolare attenzione alle tariffe che possano essere oggetto di

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

obiezioni perchè ingiustificatamente discriminatorie, eccessivamente alte o ingiustificatamente basse.

3. Regola del Paese di origine

(a) Ciascuna Parte, in conformità alle procedure stabilite nel paragrafo 4, può notificare la sua disapprovazione rispetto alle tariffe che non rispettano i criteri di cui al paragrafo 2, per quanto riguarda il trasporto tra i territori delle Parti dove il primo scalo sull'itinerario, (come evidenziato dal documento che autorizza il trasporto via aerea), si trova sul proprio territorio.

(b) Nessuna delle due Parti prenderà misure unilaterali per disapprovare le tariffe di una compagnia designata di una delle Parti per quanto riguarda il trasporto tra i territori delle Parti dove il primo scalo sull'itinerario, (così come evidenziato dal documento che autorizza il trasporto via aerea), si trova sul territorio dell'altra Parte.

4. Procedure di presentazione delle tariffe

(a) Ciascuna Parte può chiedere alle sue Autorità Aeronautiche le tariffe per il trasporto verso o dal suo territorio da parte delle compagnie designate di entrambe le Parti. La presentazione di dette tariffe può essere richiesta alle compagnie aeree delle Parti non più di 30 giorni prima della loro entrata in vigore. In singoli casi, una Parte può permettere la presentazione con un preavviso più breve del richiesto, previa formale richiesta di una compagnia designata. Qualora una Parte autorizzi una compagnia a mettere in vigore una tariffa con un breve preavviso, la tariffa entrerà in vigore alla data proposta per quanto riguarda il trasporto aereo che ha origine nel territorio di quella Parte. Nell'ambito della presentazione delle tariffe verrà specificato che una presentazione analoga è in corso presso le Autorità Aeronautiche dell'altra Parte.

(b) Le Autorità Aeronautiche di ciascuna Parte possono notificare l'approvazione delle tariffe direttamente alla compagnia designata. In caso di tariffe per trasporto avente origine nel proprio territorio, una Parte notificherà per iscritto all'altra Parte la sua eventuale nota di rigetto, specificandone i motivi e inviandone una copia alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte; detta copia può essere fornita direttamente dalle Autorità Aeronautiche della Parte non consenziente. Tale nota di rigetto sarà presentata non più tardi di 14 giorni a partire dalla data di ricezione delle tariffe proposte. In mancanza di una notifica tempestiva della nota di rigetto, le tariffe saranno considerate approvate ed entreranno in vigore alla data proposta, a meno che le Autorità Aeronautiche delle Parti non convengano diversamente durante le consultazioni, così come specificato nel seguente paragrafo (c).

(c) Entro 7 giorni dalla ricezione della notifica della nota di rigetto, le Autorità Aeronautiche della Parte

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ricevente possono richiedere delle consultazioni. Le consultazioni cominceranno non oltre 10 giorni dopo la data di ricezione, salvo diverso accordo. In attesa di un accordo o di fronte all'impossibilità di un accordo, la tariffa non sarà applicata nel territorio della Parte non consenziente.

5. Armonizzazione

Per il trasporto tra i territori delle Parti, e tra il territorio di una Parte e un Paese terzo, le Autorità Aeronautiche di ciascuna Parte permetteranno alla compagnia designata dell'altra Parte di armonizzare le proprie tariffe tra gli stessi scali. Ciascuna Parte permetterà altresì alle compagnie dei Paesi terzi di armonizzare le tariffe per il trasporto tra i territori delle Parti, a condizione di reciprocità di trattamento da parte del Paese terzo interessato.

6. Esercizio in attesa dell'approvazione delle tariffe

In attesa della decisione della Parte nel territorio della quale ha origine il trasporto, le compagnie aeree possono attuare la commercializzazione, la pubblicità e le vendite sulla base delle tariffe proposte per il trasporto da iniziare alla data proposta per l'entrata in vigore (o posteriormente), purchè abbiano i requisiti per poter essere "soggette all'approvazione del governo". "In nessun caso potranno essere attuate la pubblicità o le vendite prima della presentazione delle tariffe proposte alle Parti".

Il presente Memorandum d'Intesa costituirà parte integrante dell'Accordo ed entrerà in vigore all'atto della firma.

L'Articolo 10 emendato entrerà in vigore 15 giorni dopo lo Scambio di Note, che costituirà strumento di ratifica da parte Italiana.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno firmato il presente Memorandum.

Fatto in due copie a Roma il 27 settembre 1990.

PER IL GOVERNO DELLA
REPUBBLICA ITALIANA

PER IL GOVERNO DEGLI
STATI UNITI D'AMERICA

CARLO BERNINI

PETER SECCHIA

TRADUZIONE NON UFFICIALE

Roma, 27 settembre 1990

Eccellenza,

Ho l'onore di fare riferimento all'Accordo sul Trasporto Aereo tra i Governi degli Stati Uniti e della Repubblica Italiana, firmato il 22 giugno 1970 (qui di seguito denominato l'"Accordo") e ai recenti colloqui tra i nostri Governi in relazione all'Articolo 10 dell'Accordo. Ho altresì l'onore di fare riferimento al Memorandum d'Intesa del 25 settembre 1989 tra gli Stati Uniti e alcuni membri della Conferenza Europea per l'Aviazione Civile (ECAC) concernente le tariffe aeree per i voli oltre oceano.

Ho l'onore di proporre che, nel caso in cui il Memorandum d'Intesa del 25 settembre 1989, un suo eventuale emendamento o una successiva intesa su quel soggetto cessino di essere in vigore, il Governo degli Stati Uniti d'America e il Governo della Repubblica Italiana continueranno ad approvare automaticamente le tariffe che verranno loro sottoposte e che rientrino nell'ambito dell'approvazione automatica prevista dai più recenti Allegati al Memorandum d'Intesa.

Le sarei grato di una conferma che questo è anche l'intendimento del Suo Governo sulla questione succitata.

La prego di voler accettare i sensi della mia più alta considerazione.

Carlo BERNINI

S.E. Peter SECCHIA
Ambasciatore degli
Stati Uniti d'America
ROMA

TRADUZIONE NON UFFICIALE

Roma, 27 settembre 1990

Eccellenza,

durante recenti negoziati tra i nostri Governi relativi all'Accordo sul Trasporto Aereo del 1970 nella sua veste attuale dopo gli emendamenti (qui di seguito denominato l'"Accordo"), le delegazioni hanno discusso la definizione del termine "tariffa" che sarebbe apparso in un nuovo Articolo 10 dell'Accordo.

Le scrivo questa lettera per confermare l'intendimento del mio Governo che - ai fini del presente Accordo - ogni tariffa di transito applicata al trasporto internazionale, commercializzata e venduta in quanto tale, incluse le tariffe di transito ottenute usando altre tariffe o costi, aggiuntivi di trasporto in settori internazionali o domestici facenti parte del settore internazionale di transito, verrebbe considerata "tariffa" ai sensi dell'Articolo 10. Nello stesso tempo, tuttavia, le combinazioni di tariffe internazionali con tariffe domestiche o internazionali disponibili per il trasporto locale non devono essere considerate tariffe internazionali e, pertanto, non verrebbero incluse nella definizione di "tariffa".

E' inoltre intendimento del mio Governo che vettori che applicano tariffe conformi al presente Accordo dovranno indicare quando il prezzo non include commissioni applicabili.

Le sarei grato di una conferma che questo è anche l'intendimento del Suo Governo su questo argomento.

La prego di accettare i sensi della mia più alta considerazione.

Carlo BERNINI

S.E. Peter SECCHIA
Ambasciatore degli
Stati Uniti d'America
ROMA

TRADUZIONE NON UFFICIALE

Roma, 27 settembre 1990

On. Carlo Bernini
Ministro
Ministero dei trasporti
e dell'aviazione civile
Piazza della Croce Rossa
Roma

Caro Ministro Bernini,

Ho l'onore di accusare ricevuta della Sua lettera datata 27 settembre 1990 del seguente tenore:

"Caro Ambasciatore Secchia,

Ho l'onore di fare riferimento all'Accordo sul Trasporto Aereo tra i Governi degli Stati Uniti e della Repubblica Italiana, firmato il 22 giugno 1970 (qui di seguito denominato l'"Accordo") e ai recenti colloqui tra i nostri Governi in relazione all'Articolo 10 dell'Accordo. Ho altresì l'onore di fare riferimento al Memorandum d'Intesa del 25 settembre 1989 tra gli Stati Uniti e alcuni membri della Conferenza Europea per l'Aviazione Civile (ECAC) concernente le tariffe aeree per i voli oltre oceano.

Ho l'onore di proporre che, nel caso in cui il Memorandum d'Intesa del 25 settembre 1989, un suo eventuale emendamento o una successiva intesa su quel soggetto cessino di essere in vigore, il Governo degli Stati Uniti d'America e il Governo della Repubblica Italiana continueranno ad approvare automaticamente le tariffe che verranno loro sottoposte e che rientrino nell'ambito dell'approvazione automatica prevista dai più recenti Allegati al Memorandum d'Intesa.

Carlo BERNINI"

Ho l'onore di confermare l'assenso del Governo degli Stati Uniti su questo argomento.

Con ossequio,

Peter F. Secchia
Ambasciatore

TRADUZIONE NON UFFICIALE

Roma, 27 settembre 1990

On. Carlo Bernini
Ministro
Ministero dei trasporti e
dell'Aviazione Civile
Piazza della Croce Rossa
Roma

Caro Ministro Bernini,

Ho l'onore di accusare ricevuta della Sua lettera datata 27 settembre 1990 del seguente tenore:

"Caro Ambasciatore Secchia,

durante recenti negoziati tra i nostri Governi relativi all'Accordo sul Trasporto Aereo del 1970 nella sua veste attuale dopo gli emendamenti (qui di seguito denominato l'"Accordo"), le delegazioni hanno discusso la definizione del termine "tariffa" che sarebbe apparso in un nuovo Articolo 10 dell'Accordo.

Le scrivo questa lettera per confermare l'intendimento del mio Governo che - ai fini del presente Accordo - ogni tariffa di transito applicata al trasporto internazionale, commercializzata e venduta in quanto tale, incluse le tariffe di transito ottenute usando altre tariffe o costi aggiuntivi di trasporto in settori internazionali o domestici facenti parte del settore internazionale di transito, verrebbe considerata "tariffa" ai sensi dell'Articolo 10. Nello stesso tempo, tutta la, le combinazioni di tariffe internazionali con tariffe domestiche o internazionali disponibili per il trasporto locale non devono essere considerate tariffe internazionali e, pertanto, non verrebbero incluse nella definizione di "tariffa".

E' inoltre intendimento del mio Governo che vettori che applicano tariffe conformi al presente Accordo dovranno indicare quando il prezzo non include commissioni applicabili.

Carlo Bernini"

Ho l'onore di confermarLe l'assenso del mio Governo su questo argomento.

Con ossequio,

Peter F. Secchia
Ambasciatore