Senato della Repubblica

XVIII LEGISLATURA

N. 1403

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale (MOAVERO MILANESI)

di concerto con il Ministro dell'interno (SALVINI)

con il Ministro della giustizia (BONAFEDE)

con il Ministro della difesa (TRENTA)

con il Ministro dell'economia e delle finanze (TRIA)

con il Ministro dello sviluppo economico (DI MAIO)

e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (TONINELLI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 LUGLIO 2019

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dell'Ecuador, con Allegati, fatto a Quito il 25 novembre 2015

TIPOGRAFIA DEL SENATO

INDICE

Relazione ..... *Pag.* 3

Relazione tecnica ..... » 6

Analisi tecnico-normativa ..... » 7

Dichiarazione di esclusione dall'AIR ..... » 10

Disegno di legge ..... » 11

Testo dell'Accordo in lingua ufficiale e facente fede ..... » 12

Testo dell'Accordo prevalente in caso di controversia ..... » 27

ONOREVOLI SENATORI. –

Contesto dell'Accordo

L'Accordo di cui si propone la ratifica si inserisce in un contesto precedentemente non regolato fra le Autorità aeronautiche dei due Paesi, neppure da intese semplificate di contenuto tecnico-operativo.

Iter procedurale di firma dell'Accordo

Il testo dell'Accordo di cui si propone la ratifica è il primo Accordo per i servizi di trasporto aereo fra Italia ed Ecuador ed è stato negoziato dalle delegazioni dei due Paesi e parafato da rappresentanti delle rispettive autorità aeronautiche nell'ambito di un incontro negoziale tenutosi a Roma il 6 marzo 2013.

L'accordo è allineato alla normativa dell'Unione europea con l'inserimento delle clausole *standard* previste dal regolamento (CE) 847/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004.

Finalità dell'Accordo

L'Accordo mira a regolamentare i servizi aerei tra l'Italia e l'Ecuador. Esso rafforza ulteriormente i legami economici tra i due Paesi ed apporterà vantaggi economici ai vettori aerei, agli aeroporti, ai passeggeri, agli spedizionieri, all'industria del turismo e, in generale, all'economia dell'Italia e dell'Ecuador.

L'Accordo delinea il quadro giuridico generale nel cui ambito si sviluppano le relazioni aeronautiche tra i due Paesi. Come da prassi internazionale, tale Accordo viene integrato da ulteriori intese semplificate (*Memorandum of understanding*) che regolano i profili operativi nel settore del trasporto aereo.

Esso percorre i seguenti argomenti principali:

– disposizioni generali, contenenti tra l'altro le disposizioni in tema di designazione e revoca dei vettori ammessi ad operare sulla tabella delle rotte concordata;
– diritti di sorvolo e di traffico;
– servizi concordati;
– disposizioni in tema di interpretazione, revisione, denuncia e contenzioso;
– tabella delle rotte in allegato.

Esame delle disposizioni

In sintesi, gli articoli riguardano i seguenti temi:

Articolo 1. Definizioni

L'articolo definisce ed illustra le terminologie ed i concetti utilizzati nell'Accordo, comunque conformi alla terminologia ed ai concetti utilizzati negli accordi internazionali nel settore del trasporto aereo.

Articolo 2. Applicabilità della Convenzione di Chicago

L'articolo disciplina l'applicabilità delle disposizioni dell'Accordo in relazione alla applicabilità delle disposizioni della Convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale, di cui alla legge 17 aprile 1956, n.561.

Articolo 3. Concessione di diritti

L'articolo illustra i diritti e le facoltà di sorvolo e di traffico che ciascuna Parte reci-

procamente riconosce all'altra per sviluppare i servizi di cui alla tabella delle rotte (Annesso 1).

Articolo 4. Designazione e autorizzazioni di esercizio

L'articolo illustra i requisiti che i vettori aerei devono soddisfare per essere designati ad operare sulle rotte concordate da ciascuna Parte contraente.

In particolare, vengono introdotti il regime della multidesignazione ed i requisiti richiesti dalle cosiddette « clausole *standard* dell'Unione europea » in tema di designazione dei vettori.

Articolo 5. Ritiro, revoca e sospensione dell'autorizzazione d'esercizio

L'articolo, in maniera speculare rispetto all'articolo 4, definisce i casi in cui le Autorità competenti di ciascuna Parte hanno il diritto di revocare, rifiutare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio, o sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo designato dall'altra Parte.

Articolo 6. Disciplina della concorrenza

L'articolo disciplina la concorrenza fra le imprese e specifica che non possono essere favoriti accordi fra imprese o simili che possano distorcere o limitare la competizione.

Articolo 7. Princìpi che regolano la capacità e l'esercizio dei diritti

L'articolo definisce i princìpi generali che le Autorità aeronautiche delle due Parti applicano in sede di accordo sulle frequenze da operare.

Articolo 8. Applicabilità delle leggi e dei regolamenti

L'articolo contiene disposizioni generali di rinvio a leggi e regolamenti applicabili in materia di entrata, stazionamento e uscita dal proprio territorio degli aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale. Contiene inoltre disposizioni specifiche relative a passeggeri, bagagli e merci che transitano nel territorio dell'altra Parte senza lasciare l'area dell'aeroporto.

Articolo 9. Tariffe

L'articolo definisce ed illustra il regime di predisposizione e applicazione delle tariffe da parte dei vettori designati, improntandolo ai princìpi della libera concorrenza e della non discriminazione.

Articolo 10. Esenzione da dazi doganali ed altri diritti

L'articolo descrive il regime ed i casi di reciproca esenzione doganale e fiscale concernenti il carburante, i lubrificanti, le provviste di bordo, i pezzi di ricambio e le dotazioni normalmente previste a bordo.

Articolo 11. Tassazione del carburante per aviazione

L'articolo disciplina, su base non discriminatoria, la possibilità dell'imposizione di tasse sul carburante per aviazione

Articolo 12. Sicurezza aerea

L'articolo definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea (« *Safety* »).

Articolo 13. Sicurezza della navigazione aerea

L'articolo definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di protezione della navigazione aerea da atti illeciti (« *Security* »).

*Articolo 14. Assistenza a terra (*Ground handling*)*

L'articolo prevede la possibilità per le compagnie aeree di esercitare i servizi a terra nel territorio dell'altra Parte, utilizzando le infrastrutture aeroportuali. Viene in

particolare sancito il principio di non discriminazione nell'offerta di tali servizi.

Articolo 15. Conversione e trasferimento degli introiti

L'articolo consente e disciplina il cambio ed il trasferimento delle eccedenze degli introiti in valuta locale.

Articolo 16. Opportunità commerciali

L'articolo prevede il reciproco riconoscimento della possibilità di mantenere sul territorio dell'altra Parte contraente il personale necessario allo svolgimento dei servizi commerciali per la promozione e la vendita dei servizi aerei nel rispetto delle norme vigenti nel territorio dell'altra Parte contraente.

Articolo 17. Oneri d'uso

L'articolo disciplina l'imposizione di oneri per l'uso di strutture e servizi dell'altra Parte contraente. Viene in particolare sancito il principio di non discriminazione nell'offerta di tali servizi.

Articolo 18. Consultazioni

L'articolo definisce le modalità e la tempistica di consultazione tra le Parti contraenti e la procedura di emendamento dell'Accordo attraverso il mutuo consenso.

Articolo 19. Composizione delle controversie

L'articolo stabilisce che in caso di controversie in materia di applicazione o interpretazione dell'Accordo, le Parti si impegnano a tentare di risolverle in primo luogo attraverso consultazioni negoziali. Ove tale tentativo dovesse fallire, le controversie verranno risolte attraverso canali diplomatici.

Articolo 20. Emendamenti

L'articolo disciplina l'espletamento delle procedure relative ad eventuali emendamenti all'Accordo e ai suoi annessi.

Articolo 21. Recesso

L'articolo stabilisce e regolamenta la facoltà di ciascuna Parte di recedere unilateralmente dall'Accordo.

Articolo 22. Riconoscimento dei certificati e delle licenze

L'articolo disciplina il riconoscimento reciproco dei certificati di aeronavigabilità degli aeromobili e delle licenze e qualifiche rilasciate da ciascuna Parte contraente, sempre nell'ambito degli *standard* minimi stabiliti, al livello internazionale, dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO).

Articolo 23. Registrazione

L'articolo contiene l'obbligo di registrazione dell'Accordo presso l'ICAO.

Articolo 24. Conformità a Convenzioni multilaterali

L'articolo stabilisce che, nel caso di adesione delle Parti contraenti ad una Convenzione multilaterale, l'Accordo ed i suoi annessi saranno ritenuti conformemente modificati.

Articolo 25. Entrata in vigore

L'articolo subordina l'entrata in vigore dell'Accordo alla notifica del perfezionamento delle rispettive procedure interne.

Annesso I. Tabella delle rotte

L'Annesso contiene la tabella delle rotte operabili da parte dei vettori designati da ciascuna Parte contraente, corredata da una serie di note che definiscono talune specifiche modalità operative.

Annesso II. Accordi di cooperazione

L'Annesso definisce le possibili facoltà operative previste fra le Parti come accordi di *code-sharing*, *leasing* di aeromobili ed altre.

RELAZIONE TECNICA

Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dell'Ecuador, con Allegati, fatto a Quito il 25 novembre 2015;

L'Accordo in via di ratifica si inserisce in un contesto precedentemente non regolato fra le Autorità aeronautiche dei due Paesi, neppure da intese semplificate di contenuto tecnico-operativo.
L'accordo è allineato alla normativa dell'Unione Europea con l'inserimento delle clausole standard previste dal Regolamento (CE) 847/2004 e mira a regolamentare i servizi aerei tra l'Italia e l'Ecuador, rafforzando ulteriormente i legami economici tra i due Paesi ed apportando vantaggi economici ai vettori aerei, agli aeroporti, ai passeggeri, agli spedizionieri, all'industria del turismo e, in generale, all'economia dell'Italia e dell'Ecuador.
Dall'attuazione dell'Accordo non derivano oneri finanziari a carico dell'Italia.
Gli unici oneri, meramente eventuali, discendenti dall'applicazione dell'Accordo riguardano le spese di missione relative alle procedure di consultazione previste dall'Accordo. Tali oneri sono comunque estremamente improbabili, in quanto le procedure di consultazione si svolgono di norma per corrispondenza.
In merito alle spese di missione, meramente eventuali, relative alle procedure di consultazione previste dagli articoli 12, 13 e 18 dell'Accordo, si precisa che i delegati italiani che partecipano alle riunioni del predetto Comitato provengono esclusivamente dall'ENAC, che provvede a finanziare in proprio le missioni all'estero dei funzionari delegati a partecipare ai negoziati, nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie del proprio bilancio.
L'art. 3, par. 5, prescrive che in caso di conflitti armati, disordini, sviluppi politici o circostanze speciali e inconsuete, le Parti possano prevedere una nuova tabella delle rotte per facilitare i collegamenti aerei, che restano comunque operati dalle compagnie aeree designate da ciascuna Parte. Trattasi di attività volta alla sola ridefinizione della tabella delle rotte, che non comporta oneri a carico dello Stato o a carico del bilancio dell'ENAC.
L'art. 12, par. 3, regola la facoltà di effettuare ispezioni in territorio italiano sugli aeromobili dell'altra Parte contraente. Tale facoltà attiene alle attività di sicurezza normalmente espletate dall'ENAC nell'ambito dei compiti di istituto previsti per legge. Dette ispezioni sono svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente e i relativi oneri sono pertanto a carico del bilancio dell'ENAC.
I paragrafi 2 e 5 dell'art. 13 attengono alla reciproca assistenza finalizzata alla prevenzione di atti illeciti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggio, degli aeroporti e delle strutture di navigazione e contro qualsiasi altra minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile o nell'ipotesi in cui si verifichino detti atti. Tali attività di assistenza sono svolti in attuazione delle norme vigenti che prevedono l'intervento di vari soggetti istituzionali, in particolare del Ministero dell'interno e dell'ENAC (quest'ultimo per i soli compiti di *aviation security*). Tali attività rientrano pertanto nell'ambito dei compiti di istituto previsti per legge.
Per quanto concerne l'art. 19, si chiarisce che la soluzione di eventuali controversie avverrà in primo luogo tramite negoziato diretto. Qualora non si addivenga a una composizione delle stesse, si ricorrerà ai canali diplomatici. È in ogni caso escluso il ricorso ad arbitrati o ad altri metodi di composizione giurisdizionale delle controversie.
Dal presente provvedimento, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito

27 GIU. 2019

[X] POSITIVO [ ] NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Il ricorso alla legge di autorizzazione alla ratifica si rende necessario, in quanto l'Accordo rientra nella fattispecie di cui all'art. 80 della Costituzione.

L'intervento normativo è pienamente coerente con il programma di governo in materia di sviluppo del trasporto aereo e via terra.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Rispetto al quadro normativo nazionale non emerge alcun profilo di incoerenza o contraddizione. La sottoscrizione di Accordi bilaterali con Stati non appartenenti all'U.E. costituisce infatti il necessario presupposto per l'instaurazione e lo sviluppo di relazioni in tema di trasporti tra tali Stati e l'Italia.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

Il provvedimento si inserisce coerentemente nel quadro giuridico vigente, in quanto si allinea ad altri accordi stipulati dall'Italia con Paesi extracomunitari, tutti finalizzati al progressivo ed equilibrato sviluppo del trasporto aereo e su strada in un quadro di cooperazione nell'ambito della promozione della concorrenza, della difesa dell'ambiente, della tutela dei consumatori e della sicurezza.

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

Non si ravvisano elementi di incompatibilità con i principi costituzionali.

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

L'intervento normativo si riferisce a relazioni tra Stati di cui all'articolo 117, comma 2, lettera a), della Costituzione e pertanto non invade le attribuzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale.

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

Non si riscontrano profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

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

Trattandosi di ratifica di un Trattato internazionale non risulta possibile la previsione di delegificazione né di strumenti di semplificazione normativa

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

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga a quella dell'Accordo di cui trattasi.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza, ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.

Non risultano giudizi pendenti di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Le disposizioni dell'Accordo non presentano profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario e si allineano con quanto già previsto soprattutto nell'ambito di analoghe convenzioni internazionali in materia.

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

Non sussistono procedure d'infrazione su questioni attinenti l'intervento.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Le disposizioni dell'Accordo non presentano profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Allo stato attuale non si ha notizia di giudizi pendenti presso la Corte di Giustizia delle Comunità Europee relativamente ad analogo oggetto.

Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano sussistere pendenze innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo su analogo oggetto né si riscontra il formarsi di una particolare giurisprudenza in materia.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

In merito all'Accordo in oggetto non si dispone di particolari indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione da parte di altri Stati membri dell'UE.

PARTE III - ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

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

Non si introducono nuove definizioni normative.

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

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Trattandosi di disegno di legge di ratifica di un Accordo internazionale non è stata adottata la tecnica della novella.

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

Non si riscontrano le fattispecie indicate.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il Provvedimento legislativo non contiene norme aventi la suddetta natura.

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

Non vi sono deleghe aperte sulla materia dell'Accordo.

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

L'esecuzione dell'Accordo non richiede l'adozione di atti normativi e non presenta specificità che possano incidere sul quadro normativo vigente. La costituzione di Commissioni miste preposte alla sua corretta attuazione, consente di applicare soddisfacentemente l'Accordo e di sorvegliarne gli sviluppi anche dal punto di vista finanziario e normativo.

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

Per la predisposizione dello schema di atto normativo sono stati utilizzati i dati statistici già in possesso dell'Amministrazione.

DICHIARAZIONE DI ESCLUSIONE DALL'AIR

Al Capo del Dipartimento
per gli Affari Giuridici e Legislativi

Si comunica, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera d), del d.p.c.m. 15 settembre 2017, n. 169, che lo schema di disegno di legge concernente "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dell'Ecuador, con Allegati, fatto a Quito il 25 novembre 2015", in programma per la prossima riunione preparatoria del Consiglio dei Ministri, non è soggetto ad AIR in quanto rientrante nella categoria dei disegni di legge di autorizzazione alla ratifica di trattati internazionali.

Roma, 15.05.2019

Il Capo dell'Ufficio Legislativo

VISTO

Roma, 21 MAG. 2019

Il Capo del Dipartimento per gli
Affari Giuridici e Legislativi

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dell'Ecuador, con Allegati, fatto a Quito il 25 novembre 2015.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 25 dell'Accordo medesimo.

Art. 3.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dalle disposizioni dell'Accordo di cui all'articolo 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni e i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 4.

(Entrata in vigore)

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

ACCORDO SUI SERVIZI DI TRASPORTO AEREO
TRA
IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA
E IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DELL'ECUADOR

Il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica dell'Ecuador (di seguito denominati singolarmente come «Italia» ed «Ecuador» rispettivamente, e collettivamente le «Parti contraenti»),

firmatari della Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

intendendo concludere un Accordo avente lo scopo di stabilire ed operare servizi aerei di linea tra i rispettivi territori ed oltre;

Hanno convenuto quanto segue:

ARTICOLO 1 - DEFINIZIONI

Ai fini del presente Accordo, a meno che il contesto non richieda una diversa interpretazione:

(a) Con «la Convenzione di Chicago» si indica la Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e include (i) ogni emendamento della stessa entrato in vigore ai sensi dell'Articolo 94(a) della stessa che sia stato ratificato da entrambe parti contraenti; e (ii) tutti gli Annessi o emendamento agli stessi adottati ai sensi dell'Articolo 90 di tale Convenzione, sempre che detti emendamenti o annessi siano contemporaneamente vigenti per entrambe le Parti contraenti;

(b) Con il termine «autorità aeronautiche» si indica, nel caso del Governo della Repubblica Italiana, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e/o l'Autorità Italiana per l'Aviazione Civile (ENAC), e nel caso del Governo dell'Ecuador, il Ministero dei Trasporti e Opere Pubbliche (MTOP), il Consiglio Nazionale per l'Aviazione Civile (CNAC) e/o la Direzione Generale per l'Aviazione Civile o, in ambedue i casi, qualsiasi soggetto o ente autorizzato a esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità o funzioni simili;

(c) Con «vettore designato» si indica un vettore aereo designato ed autorizzato conformemente all'articolo 4 del presente Accordo;

(d) Il termine «territorio» in relazione ad uno Stato reca il significato ad esso attribuito nell'articolo 2 della Convenzione;

(e) Le definizioni di, «servizi aerei», «servizi aerei internazionali», «vettore aereo» e «scali non commerciali» recano il significato rispettivamente loro attribuito dall'articolo 96 della Convenzione di Chicago.

(f) Con «il presente Accordo» si intendono includere gli Annessi dello stesso e tutti gli emendamenti apportati a questi ultimi o al presente Accordo;

(g) Con "onere d'uso" si indica un onere imposto a carico dei vettori aerei da parte dell'autorità competente o da questa autorizzato, a fronte della fornitura di beni o infrastrutture aeroportuali o infrastrutture della navigazione aerea (ivi comprese le infrastrutture per i sorvoli) o i servizi e le infrastrutture correlati, per gli aeromobili, i loro equipaggi, passeggeri e merci;

(h) Con "Certificato di Operatore Aereo" si indica il documento rilasciato ad un vettore aereo, rilasciato dalle autorità aeronautiche di una Parte Contraente attestante che il vettore aereo in questione detiene la capacità professionale e l'organizzazione idonee a garantire il sicuro esercizio degli aeromobili per le attività di trasporto aereo specificate nel certificato;

(i) Con "Stato Membro dell'Unione Europea" si intende uno Stato Membro dell' Unione Europea;

(j) Con "Paesi EFTA" si indicano i Paesi Membri dell'Associazione Europea di Libero Scambio (*European Free Trade Association*): la Repubblica d'Islanda, Principato del Liechtenstein; Regno di Norvegia (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo); la Confederazione Elvetica (ai sensi dell'Accordo sul Trasporto Aereo fra la Comunità Europea e la Confederazione Elvetica).

(k) Nel presente Accordo ogni riferimento a vettori aerei dalla Repubblica Italiana deve essere inteso come relativo alle compagnie aeree designate dall'Italia, e con "vettore designato" si indica un vettore aereo designato ed autorizzato ai sensi dell'Articolo 4 del presente Accordo.

(l) Ogni riferimento a cittadini italiani deve essere inteso come riferito ai cittadini degli Stati membri dell'Unione Europea;

(m) Con "Trattati UE" si indicano il "Trattato sull'Unione Europea" e il Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea";

(n) Con "servizi concordati" si indicano i servizi aerei di linea sulle rotte specificate di cui all'Annesso 1 del presente Accordo per il trasporto di passeggeri, merci e posta, separatamente o in combinazione.

(o) Con "provviste di bordo" si indicano i beni di consumo pronti all'uso da utilizzare o vendere a bordo di un aeromobile durante il volo, comprese le forniture di magazzino;

(p) Con "pezzi di ricambio" si indicano articoli da utilizzare nella riparazione o per la sostituzione di parti di una aeromobile durante il volo, comprese le forniture di magazzino;

(q) Con "Rotte Specificate" si intendono le rotte specificate all'Annesso 1 del presente Accordo

(r) Il termine "*code sharing*" indica una operazione effettuata da un vettore aereo designato utilizzando il codice vettore e il numero di volo di un altro vettore aereo in aggiunta al proprio codice vettore e numero di volo.

(3) Con "apparecchiature dell'aeromobile" si intendono i beni, diversi dalle provviste e dalle parti di ricambio, di natura sostituibile, da utilizzarsi a bordo dell'aeromobile durante il volo, ivi comprese le attrezzature di emergenza e sopravvivenza.

ARTICOLO 2 - APPLICABILITÀ DELLA CONVENZIONE DI CHICAGO

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

ARTICOLO 3 - CONCESSIONE DI DIRITTI

1. Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente i seguenti diritti in relazione all'esercizio di servizi aerei internazionali

   (a) diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte Contraente;

   (b) diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;

2. Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente i diritti di seguito specificati nel presente Contratto allo scopo di operare servizi aerei internazionali sulle rotte specificate nella Tabella delle Rotte annessa al presente Accordo. Tali servizi e rotte sono nel presente atto indicati rispettivamente come "i servizi concordati" e "le rotte specificate".

3. Nell'esercizio di un servizio concordato su una rotta specificata, il vettore aereo o i vettori aerei designati da ciascuna Parte Contraente, oltre ai diritti specificati al paragrafo (1) del presente Articolo, godranno del diritto di effettuare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente nei punti della rotta specificati nella Tabella delle Rotte annessa al presente Accordo, allo scopo di caricare e scaricare passeggeri e merci, ivi inclusa la posta.

4. Nulla di quanto disposto al paragrafo (2) del presente articolo va inteso conferire al vettore aereo designato o ai vettori aerei designati di una Parte Contraente il diritto di prendere a bordo, nel territorio dell'altra Parte Contraente, passeggeri e merci, compresa la posta, trasportati contro remunerazione o locazione e destinati ad un altro punto nel territorio dell'altra Parte Contraente.

5. Se, a causa di conflitto armato, disordini o sviluppi politici o circostanze speciali e inconsuete, un vettore aereo designato da una Parte Contraente non sia in grado di operare un servizio sulle sue linee normali, l'altra Parte Contraente si adopererà per rendere possibile la continuità del servizio, tramite una idonea riorganizzazione temporanea delle rotte.

ARTICOLO 4 – DESIGNAZIONE E AUTORIZZAZIONI DI ESERCIZIO

1. Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di designare uno o più vettori aerei per l'esercizio dei servizi convenuti su ciascuna delle rotte specificate all'Annesso 1 e di revocare o modificare tali designazioni. Tali designazioni sono oggetto di notifica scritta.

2. Al ricevimento di tale designazione l'altra Parte accorda, con tempi procedurali minimi, la corrispondente autorizzazione d'esercizio a condizione che:

(a) Nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica Italiana:

(i) il vettore sia stabilito in territorio italiano conformemente a quanto previsto nei Trattati UE (Trattato sull'Unione Europea e il Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea) e disponga di una valida Autorizzazione d'Esercizio, ai sensi della normativa dell'Unione Europea; e

(ii) l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo sia esercitato e mantenuto dallo Stato Membro dell'Unione Europea responsabile del rilascio allo stesso del Certificato di Operatore Aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata nella designazione; e

(iii) il vettore appartenga, direttamente o in virtù del possesso di una quota di maggioranza, e sia soggetto al controllo effettivo di Stati Membri dell'Unione Europea o di Stati Membri della Associazione Europea di Libero Scambio (EFTA) e/o di cittadini di tali Stati.

(b) Nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica dell'Ecuador:

(i) il vettore sia stabilito nel territorio della Repubblica dell'Ecuador e sia autorizzato ai sensi delle leggi applicabili della Repubblica dell'Ecuador; e

(ii) l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo sia esercitato e mantenuto dalla Repubblica dell'Ecuador la quale è responsabile del rilascio allo stesso del Certificato di Operatore Aereo;

(c) il vettore designato sia in grado di soddisfare le condizioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti conformi alla Convenzione, applicati di norma all'esercizio di servizi aerei internazionali dalla Parte Contraente che riceve la designazione.

3. Ricevuta l'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2, un vettore aereo designato può in qualsiasi momento, iniziare ad operare i servizi convenuti per i quali è stato designato, sempre che il vettore aereo sia conforme alle disposizioni applicabili del presente Accordo.

ARTICOLO 5 - RITIRO, REVOCA E SOSPENSIONE DELL'AUTORIZZAZIONE D'ESERCIZIO

1. Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione o i permessi tecnici di un vettore aereo designato dell'altra Parte, ove:

(a) nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica Italiana:

(i) il vettore aereo non sia stabilito nel territorio italiano secondo quanto previsto dai Trattati UE (il Trattato dell'Unione Europea e il Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea) o non disponga di una valida Autorizzazione d'Esercizio, ai sensi della normativa dell'Unione Europea; o

(ii) l'effettivo controllo regolamentare del vettore aereo non sia esercitato o mantenuto dallo Stato Membro dell'Unione Europea responsabile del rilascio

allo stesso del Certificato di Operatore Aereo o l'autorità aeronautica competente non sia chiaramente indicata nella designazione; o

(iii) il vettore non appartenga, direttamente o in virtù del possesso di una quota di maggioranza, a Stati Membri dell'Unione Europea o a Stati Membri della Associazione Europea di Libero Scambio (EFTA) e/o a cittadini di tali Stati o non sia soggetto al loro controllo effettivo.

(b) Nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica dell'Ecuador:

(i) il vettore aereo non sia stabilito in territorio della Repubblica dell'Ecuador e non sia autorizzato ai sensi delle leggi applicabili dalla Repubblica dell'Ecuador; o,

(ii) l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo non sia mantenuto dalla Repubblica dell'Ecuador o non sia responsabile del rilascio allo stesso del Certificato di Operatore Aereo.

(c) il vettore aereo abbia disattteso le leggi e/o i regolamenti della Parte Contraente che ha accordato questi diritti; o,

(d) il vettore aereo non operi secondo le condizioni previste nel presente Accordo; o,

(e) l'altra Parte Contraente disattenda o non applichi le disposizioni dell'articolo 12 (Sicurezza dell'aviazione civile) e dell'articolo 13 (Protezione della navigazione aerea).

2. Salvo il caso in cui la revoca immediata, la sospensione o l'imposizione delle condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo siano necessari per evitare altre infrazioni a leggi e regolamenti, i diritti definiti nel presente articolo possono essere esercitati solo dopo consultazione dell'altra Parte Contraente.

ARTICOLO 6 – DISCIPLINA DELLA CONCORRENZA

In deroga ad eventuali disposizioni contrarie, nulla di quanto contenuto nel presente Accordo potrà

(i) favorire l'adozione di accordi tra imprese, decisioni da parte di associazioni di imprese o prassi concertate intese a prevenire, distorcere o limitare la concorrenza; o

(ii) rafforzare gli effetti di un eventuale simile accordo, decisione o prassi concertata; o

(iii) delegare ad operatori economici privati la responsabilità di adottare misure volte ad impedire o limitare la concorrenza.

ARTICOLO 7 - PRINCIPI CHE REGOLANO LA CAPACITÀ E L'ESERCIZIO DEI DIRITTI

1. Ai vettori aerei designati dalle Parti Contraenti sarà garantito un trattamento equo e pari in modo tale che esse possano godere di pari opportunità nell'esercizio dei servizi convenuti sulle rotte indicate.

2. Le disposizioni relative al trasporto di passeggeri, merci e posta caricati a bordo o scaricati nei punti delle rotte da specificare nei territori di stati diversi dagli stati che hanno designato i vettori aerei saranno concordati dalle Autorità Aeronautiche delle due Parti Contraenti. La capacità e la frequenza dei servizi offerta dai vettori aerei designati delle Parti Contraenti sui servizi concordati saranno concordate dalle Autorità Aeronautiche.

3. In caso di disaccordo tra le Parti Contraenti, le questioni oggetto del precedente paragrafo 2 saranno definite secondo le disposizioni dell'Articolo 19 del presente Accordo. Fino al raggiungimento di tale accordo la capacità offerta dal vettore aereo o dai vettori aerei rimarrà immutata.

4. I vettori aerei designati da ciascuna Parte Contraente sottoporranno all'approvazione delle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente la tabella oraria dei voli almeno 30 giorni prima della introduzione del servizio sulle rotte specificate. Ciò vale, allo stesso modo, per le modifiche successive. In casi particolari tale limite temporale può essere ridotto subordinatamente alla approvazione delle dette Autorità.

ARTICOLO 8 – APPLICABILITÀ DELLE LEGGI E DEI REGOLAMENTI

1. Le leggi, i regolamenti e le procedure di una Parte Contraente relative all'ingresso, la permanenza o la partenza dal proprio territorio di aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o relative alla conduzione e navigazione di tali aeromobili saranno applicati ai vettori aerei designati dell'altra Parte Contraente all'entrata, durante la permanenza e alla partenza da detto territorio.

2. Le leggi e i regolamenti di una Parte Contraente relativi all'ingresso, sdoganamento, permanenza o transito, emigrazione o immigrazione, passaporti, dogana e quarantena saranno applicati ai vettori aerei designati dell'altra Parte Contraente, ai passeggeri, all'equipaggio, carico e posta o per conto di questi nel transito, nella ammissione o durante la permanenza o alla partenza dal territorio di tale Parte Contraente.

3. Fatte salve le leggi e i regolamenti relativi alla sicurezza, i passeggeri, i bagagli e il carico che effettuino transito diretto nel territorio di una Parte Contraente e che non lascino l'area aeroportuale riservata a tale scopo saranno soggetti unicamente a controlli semplificati. I bagagli e il carico in transito diretto saranno esenti da dazi doganali ed altre imposte simili.

ARTICOLO 9 - TARIFFE

1. Per le finalità del presente Accordo il termine "tariffa" indica il prezzo da pagare per il trasporto di passeggeri, bagagli e merci e le condizioni in base alle quali tale prezzo si applica, ivi compresi i costi e le condizioni di agenzia e di altri servizi ancillari, escludendo la remunerazione o le condizioni per il trasporto di posta.

2. Ciascuna Parte Contraente acconsentirà che ciascun vettore designato stabilisca le tariffe per i servizi aerei sulla base di considerazioni di mercato. Nessuna Parte Contraente richiederà ai propri vettori di consultare altri vettori in merito alle tariffe da questi applicate o proposte per i servizi oggetto del presente Accordo.

3. Ciascuna Parte Contraente potrà richiedere la notifica alle Autorità Aeronautiche delle tariffe che saranno applicate dai vettori designati dell'altra Parte Contraente.

4. L'intervento da parte delle Parti Contraenti sarà limitato a;

   (a) tutela dei consumatori da tariffe eccessive, dovute ad abuso di posizione dominante

   (b) prevenzione di tariffe la cui applicazione costituisca un comportamento anticoncorrenziale avente l'intento esplicito o potenziale di prevenire, limitare o distorcere la concorrenza o di escludere un concorrente dalla rotta.

5. Ciascuna Parte Contraente potrà unilateralmente disapprovare tariffe registrate o applicate da uno o più dai propri vettori designati. Tuttavia tale intervento potrà essere adottato solo qualora l'Autorità Aeronautica di tale Parte Contraente ritenga che una tariffa applicata o proposta rientri in uno dei due criteri descritti nel precedente paragrafo 4.

6. Nessuna Parte Contraente adotterà unilateralmente azioni volte a prevenire l'entrata in vigore o la persistenza di tariffe applicate o proposte da un vettore dell'altra Parte Contraente. Qualora una Parte Contraente ritenga che tale tariffa non sia in linea con le considerazioni di cui al precedente paragrafo 4, questa potrà richiedere una consultazione e notificare all'altra Parte Contraente le ragioni della propria insoddisfazione. Tali consultazioni si svolgeranno entro 14 giorni dal ricevimento della richiesta. In assenza di un accordo comune la tariffa entrerà o permarrà in vigore.

ARTICOLO 10 – ESENZIONE DA DAZI DOGANALI ED ALTRI DIRITTI

(1) Gli aeromobili impiegati su servizi aerei internazionali dal vettore aereo designato di una Parte Contraente nonché le loro dotazioni ordinarie, forniture di carburante e lubrificanti e le provviste di bordo (ivi incluso il cibo, le bevande e il tabacco) di tale aeromobile saranno esentati, a condizione di reciprocità e nel rispetto della legge applicabile in materia, da ogni dazio doganale, tassa d'ispezione ed altri simili oneri all'arrivo nel territorio dell'altra Parte Contraente, a condizione che tale dotazione e tali provviste rimangano a bordo dell'aeromobile fino al momento in cui essi vengono re-importati o utilizzati sulla parte di viaggio operato su tale territorio.

(2) Essi saranno inoltre esentati anche dagli stessi dazi doganali, diritti ed oneri con l'eccezione degli oneri corrispondenti ai servizi prestati;

   a) Provviste di bordo caricate nel territorio di una Parte Contraente, nei limiti fissati dalle autorità di detta Parte Contraente, destinati all'uso a bordo dell'aeromobile dell'altra Parte Contraente che effettui un servizio aereo internazionale in partenza da detto territorio

b) Parti di ricambio e regolare dotazione di bordo introdotti nel territorio di una Parte Contraente per la manutenzione o la riparazione di aeromobili utilizzati per servizi aerei internazionali dal vettore aereo designato dall'altra Parte Contraente.

c) Carburante e lubrificanti riforniti nel territorio di una Parte Contraente ad un aeromobile in partenza di un vettore aereo designato dall'altra Parte Contraente impiegato in un servizio aereo internazionale, anche laddove tali rifornimenti siano destinati ad essere utilizzati sulla parte di viaggio operato sul territorio della Parte Contraente nel quale siano stati caricati a bordo;

d) Materiale pubblicitario, articoli connessi alle uniformi e documentazione del vettore aereo non aventi valore commerciale ed utilizzati dai vettori aerei designati di una Parte Contraente nel territorio dell'altra Parte Contraente.

3. La normale dotazione di bordo, nonché i materiali e i rifornimenti tenuti a bordo dell'aeromobile di una Parte Contraente possono essere scaricati nel territorio dell'altra Parte Contraente solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale territorio. In tale caso essi possono essere posti sotto la supervisione di dette autorità fino al momento in cui essi non siano riesportati o sia diversamente disposto di essi nel rispetto dei regolamenti doganali.

ARTICOLO 11 - TASSAZIONE DEL CARBURANTE PER AVIAZIONE

1. Nulla di quanto disposto nel presente Accordo potrà impedire alla Repubblica Italiana di imporre, su base non discriminatoria, tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante rifornito sul proprio territorio per essere utilizzato da un aeromobile di un vettore aereo designato dalla Repubblica dell'Ecuador che operi tra un punto nel territorio italiano e un altro punto nel territorio italiano o nel territorio di un altro Stato Membro dell'Unione Europea.

2. Nulla di quanto disposto nel presente Accordo potrà impedire alla Repubblica dell'Ecuador di imporre, su base non discriminatoria, tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante rifornito sul proprio territorio per essere utilizzato da un aeromobile di un vettore aereo designato dalla Repubblica Italiana che operi tra un punto nel territorio dell'Ecuador e un altro punto nel territorio di uno Stato Membro di una organizzazione regionale della quale faccia parte la Repubblica dell'Ecuador, allorché lo Stato Membro di tale organizzazione regionale abbia sottoscritto un accordo sulla imposizione di oneri su tale rifornimento di carburante.

ARTICOLO 12 – SICUREZZA AEREA

(1) In qualsiasi momento ciascuna Parte Contraente ha la facoltà di richiedere consultazioni in merito agli standard di sicurezza adottati dall'altra Parte Contraente relativamente alle strutture aeronautiche, all'equipaggio, all'aeromobile e al funzionamento dell'aeromobile. Tali consultazioni avranno luogo entro trenta giorni dalla richiesta.

(2) Ove, a seguito di tali consultazioni, una Parte Contraente rilevi che l'altra Parte Contraente non mantenga ed amministri in modo effettivo gli standards di sicurezza relativamente agli ambiti di cui al paragrafo 1, conformi agli Standard in quel momento vigenti ai sensi della Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale (Doc 7300), l'altra

Parte Contraente sarà informata di tali rilievi e delle azioni ritenute necessarie per aderire agli Standard ICAO. L'altra Parte Contraente adotterà allora idonee misure correttive entro un periodo di tempo concordato.

(3) Ai sensi dell'Articolo 16 della Convenzione, si conviene inoltre che ciascun aeromobile utilizzato da un vettore o per conto di un vettore di una Parte Contraente, che operi servizi con origine o destinazione nel territorio di un'altra Parte Contraente, possa, mentre si trova nel territorio dell'altra Parte Contraente essere soggetto ad un controllo da parte dei rappresentanti autorizzati dell'altra Parte Contraente, a condizione che ciò non causi un irragionevole ritardo nell'esercizio dell'aeromobile. In deroga agli obblighi di cui all'Articolo 33 della Convenzione di Chicago, lo scopo di tale ispezione è di verificare la validità della documentazione dell'aeromobile, le autorizzazioni rilasciate all'equipaggio e la disponibilità delle attrezzature dell'aeromobile e delle condizioni dello stesso agli Standard in quel momento vigenti ai sensi della Convenzione.

(4) Qualora sia necessario porre in essere misure urgenti per assicurare la sicurezza di esercizio di un vettore, ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di sospendere o modificare immediatamente l'autorizzazione di esercizio di un vettore o di più vettori dell'altra Parte Contraente.

(5) Le misure adottate da una Parte Contraente in conformità a quanto disposto al precedente Articolo 4 saranno disapplicate non appena le motivazioni che ne hanno motivato l'adozione cessino di esistere.

(6) Con riferimento al precedente paragrafo 2, qualora si stabilisca che una Parte Contraente continui a non essere conforme agli Standard ICAO una volta trascorso il periodo convenuto, di ciò sarà informato il Segretario Generale dell'ICAO. Quest'ultimo sarà inoltre informato della successiva corretta soluzione della situazione.

(7) Qualora l'Italia abbia designato un vettore aereo il cui controllo regolamentare sia esercitato e mantenuto da un altro Stato Membro dell'Unione Europea, i diritti dell'altra Parte Contraente, ai sensi del presente Articolo verranno parimenti applicati in relazione all'adozione, esercizio o mantenimento degli standard di sicurezza da parte di tale altro Stato Membro dell'Unione Europea e in relazione alla autorizzazione di esercizio di tale vettore.

ARTICOLO 13 – SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE AEREA

1. Fatti salvi i diritti e gli obblighi contratti in virtù del diritto internazionale, le Parti Contraenti riaffermano che gli obblighi reciprocamente assunti in materia di protezione della navigazione aerea contro atti di interferenza illegittima formano parte integrante del presente Accordo. Senza porre alcun limite alla generalità dei diritti e degli obblighi contratti in virtù del diritto internazionale, le Parti Contraenti operano, in particolare, in conformità alle disposizioni della Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata all'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, del Protocollo Aggiuntivo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988 e della Convenzione sul

contrassegno degli esplosivi plastici ai fini di rilevamento, firmato a Montreal il 1 marzo 1991, come pure di altri eventuali protocolli o convenzioni in materia di protezione dell'aviazione civile che siano vincolanti per entrambe le Parti.

2. A richiesta, le Parti Contraenti si prestano reciprocamente tutta l'assistenza necessaria a prevenire atti di cattura illecita di aeromobili civili e di altri atti illegittimi contro la sicurezza dell'aeromobile, dei loro passeggeri ed equipaggio, degli aeroporti e delle strutture di navigazione e contro qualsiasi altra minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile.

3. Le Parti Contraenti, nelle loro reciproche relazioni, agiscono in conformità alle norme in materia di protezione dell'aviazione sancite dalla Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile ed indicate come Annessi alla Convenzione di Chicago nella misura in cui tali disposizioni siano applicabili alle Parti Contraenti; esigono che gli operatori degli aeromobili inseriti nel proprio registro o gli operatori di aeromobili che hanno nel territorio delle Parti Contraenti la sede di attività principale o la residenza permanente, o, nel caso dell'Italia, gli operatori di aeromobili che siano costituiti nel territorio italiano ai sensi del Trattato Istitutivo dell'Unione Europea e sono in possesso di valide Autorizzazioni di Esercizio conformi alla normativa dell'Unione Europea, e gli operatori degli aeroporti nei loro territori agiscano nel rispetto di tali disposizioni in materia di tutela dell'aviazione.

4. Ciascuna Parte Contraente accetta che i propri operatori di aeromobili siano tenuti ad osservare, alla partenza dal territorio dell'altra Parte Contraente o durante la permanenza su di esso, le disposizioni in materia di protezione dell'aviazione conformi alla legge vigente in tale Paese, ivi comprese, nel caso dell'Italia, le leggi dell'Unione Europea.
Ciascuna Parte Contraente garantisce l'effettiva applicazione di misure idonee nel proprio territorio volte a proteggere l'aeromobile ed ispezionare passeggeri, equipaggio, bagaglio a mano, bagaglio, carico e provviste dell'aeromobile prima e durante le operazioni di imbarco o carico. Ciascuna Parte Contraente si dimostrerà disponibile a considerare ogni richiesta dell'altra Parte Contraente di misure di sicurezza eccezionali per fare fronte ad una particolare minaccia.

5. Qualora si verifichi la cattura illegittima, o vi sia la minaccia della cattura illegittima di un aeromobile civile o si verifichino altri atti illegittimi contro la sicurezza di un aeromobile, dei passeggeri o dell'equipaggio, di aeroporti o strutture di navigazione aerea, le Parti Contraenti si prestano reciproca assistenza facilitando la comunicazione e adottando altre misure idonee volte a far cessare rapidamente e in sicurezza tale cattura o minaccia di cattura.

6. Qualora una Parte Contraente abbia problemi occasionali nel contesto del presente Articolo in materia di protezione della navigazione aerea, le autorità aeronautiche di entrambe le Parti Contraenti potranno richiedere alle autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente l'avvio di consultazioni immediate.

ARTICOLO 14 - ASSISTENZA A TERRA (*GROUND HANDLING*)

Fatte salve le leggi e i regolamenti di ciascuna Parte Contraente, ivi incluso, nel caso dell'Italia, il diritto dell'Unione Europea, ciascun vettore aereo designato avrà il diritto di provvedere autonomamente ai servizi di assistenza a terra nel territorio dell'altra Parte Contraente, (auto-assistenza o "*self handling*") o, a sua scelta, la possibilità di effettuare una selezione tra i fornitori concorrenti che offrano servizi di assistenza a terra parziali o totali. Nei casi in cui tali leggi e regolamenti limitino o impediscano di esercitare il "*self-handling*" e laddove non vi sia un'effettiva concorrenza tra i fornitori di servizi di assistenza a terra, ciascun vettore designato avrà diritto ad un trattamento non discriminatorio per quanto attiene all'accesso a servizi di *self-handling* e *ground-handling* offerti da uno o più fornitori

ARTICOLO 15 - CONVERSIONE E TRASFERIMENTO DEGLI INTROITI

(1) Ciascuna Parte Contraente accorda al vettore aereo (ai vettori aerei) designati dell'altra Parte Contraente il diritto di trasferire liberamente le eccedenze di introiti al netto delle spese ottenuti nel territorio della rispettiva Parte Contraente. Tale trasferimento viene effettuato al tasso sul cambio ufficiale o, laddove non vi siano tassi di cambio ufficiali, ai tassi di cambio prevalenti applicabili alle transazioni correnti.

(2) Ove una Parte Contraente imponga restrizioni sul trasferimento delle eccedenze degli introiti da parte del vettore designato (dei vettori designati) dell'altra Parte Contraente, quest'ultima ha il diritto di imporre restrizioni corrispondenti al vettore designato dell'altra Parte Contraente.

(3) Laddove il sistema di pagamento tra le Parti Contraenti sia regolato da un accordo specifico, si applica tale accordo specifico.

ARTICOLO 16 – OPPORTUNITA' COMMERCIALI

(1) Il vettore aereo (i vettori aerei) designati di una Parte Contraente ha (hanno) il diritto di mantenere la propria rappresentanza sul territorio dell'altra Parte Contraente.

(2) Il vettore aereo (i vettori aerei) designati di una Parte Contraente, nel rispetto delle leggi e dei regolamenti in materia di ingresso, residenza ed impiego dell'altra Parte Contraente, può (possono) portare e mantenere nel territorio dell'altra Parte Contraente personale dirigenziale, commerciale, tecnico, operativo e altro personale specializzato necessario per la prestazione di servizi di trasporto aereo;

(3) Nel caso della nomina di un agente generale o di un agente di vendita generale, tale agente viene designato in conformità alle leggi e ai regolamenti pertinenti applicabili di ciascuna Parte Contraente.

(4) Ciascun vettore aereo designato ha il diritto di operare nella vendita di trasporto aereo nel territorio dell'altra Parte Contraente, direttamente o attraverso propri agenti e chiunque è libero di acquistare tale trasporto nel rispetto delle leggi e dei regolamenti pertinenti applicabili.

ARTICOLO 17 - ONERI DI USO

(1) Gli oneri d'uso devono essere conformi alle tariffe determinate da ciascuna Parte contraente.

(2) Ai vettori designati da una Parte contraente non vengono imposti oneri superiori agli oneri pagati dai vettori designati dell'altra Parte Contraente, o da qualsiasi altro vettore straniero che effettui servizi internazionali simili, per l'uso di strutture e servizi dell'altra Parte contraente.

ARTICOLO 18 - CONSULTAZIONI

(1) Ciascuna Parte Contraente o le Autorità Aeronautiche di questa possono, in qualsiasi momento, richiedere consultazioni con l'altra Parte Contraente o con le Autorità Aeronautiche di questa in merito all'attuazione, all'applicazione o alla modifica del presente Accordo.

(2) Tali consultazioni, che possono svolgersi tra le Autorità Aeronautiche, devono iniziare entro sessanta (60) giorni dalla data di ricezione della richiesta scritta dell'altra Parte, a meno che le Parti non abbiano convenuto diversamente.

ARTICOLO 19 - COMPOSIZIONE DELLE CONTROVERSIE

(1) Qualora tra le Parti Contraenti insorgano controversie relative all'interpretazione o applicazione del presente Accordo, le Parti Contraenti tenteranno in primo luogo di comporre tali controversie tramite negoziato.

(2) Qualora le Parti Contraenti non riescano a comporre dette controversie tramite negoziato, esse saranno risolte tramite canali diplomatici secondo le leggi e i regolamenti di ciascuna Parte Contraente.

ARTICOLO 20 - EMENDAMENTI

(1) Al fini dell'espletamento delle rispettive procedure giuridiche, ogni emendamento al presente Accordo viene concordato dalle Parti tramite scambio di note diplomatiche.

(2) In deroga a quanto disposto al paragrafo (1) del presente Articolo, le modifiche alla tabella delle rotte (Annesso 1) e agli accordi di *code-sharing* (Annesso 2) allegati al presente Accordo possono essere concordate in forma scritta tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti.

ARTICOLO 21 - RECESSO

Ciascuna Parte Contraente ha facoltà, in qualsiasi momento, di notificare per iscritto all'altra Parte la propria decisione di recedere dal presente Accordo. Tale notifica dovrà essere inviata simultaneamente all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (ICAO). In tal caso, il presente accordo cesserà di produrre effetti dodici (12) mesi dopo il ricevimento della notifica resa dall'altra Parte Contraente, a meno che tale notifica non sia revocata di comune intesa fra

le Parti prima dello scadere di questo termine, se l'altra Parte Contraente non attesta di aver ricevuto la notifica, questa si reputa pervenuta quattordici (14) giorni dopo che l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale ne ha ricevuto comunicazione.

ARTICOLO 22 - RICONOSCIMENTO DEI CERTIFICATI E DELLE LICENZE

(1) I certificati di aeronavigabilità, i certificati di idoneità e i brevetti rilasciati o riconosciuti in base alle leggi e ai regolamenti di una Parte Contraente, ivi comprese, per quanto concerne la Repubblica Italiana, le leggi e i regolamenti dell'Unione Europea, e non scaduti, devono essere ritenuti validi dall'altra Parte Contraente per la finalità di effettuare i servizi concordati, sempre che i requisiti richiesti per il rilascio o il riconoscimento di tali certificati e brevetti soddisfino almeno gli standard minimi stabiliti ai sensi della Convenzione.

(2) Ciascuna Parte Contraente si riserva tuttavia il diritto di rifiutare di riconoscere, per le finalità di sorvolo del proprio territorio, certificati di idoneità e brevetti rilasciati a propri cittadini o resi validi per gli stessi dall'altra Parte Contraente.

ARTICOLO 23 - REGISTRAZIONE

Il presente Accordo, comprensivo degli Annessi ed ogni successivo emendamento dello stesso sono registrati presso l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

ARTICOLO 24 - CONFORMITÀ A CONVENZIONI MULTILATERALI

Qualora una convenzione o un accordo multilaterale in materia di trasporto aereo entri in vigore per entrambi le Parti Contraenti, il presente Accordo e gli Annessi sono ritenuti conformemente emendati.

ARTICOLO 25 - ENTRATA IN VIGORE

(1) Il presente Accordo entra in vigore alla data dell'ultimo scambio di note tramite il quale le Parti Contraenti notificano reciprocamente in forma scritta, tramite canali diplomatici, l'avvenuto espletamento delle procedure legali previste per l'entrata in vigore.

(2) *In fede*, i sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto in Quito il 25 novembre 2015, redatto in duplice copia originale, per ciascuna lingua: italiana, spagnola ed inglese.

In caso di divergenza di interpretazione, fa fede il testo in lingua inglese.

Per il Governo
della Repubblica Italiana

Gianni Piccato
Ambasciatore d'Italia

Per il Governo
della Repubblica dell'Ecuador

Ricardo Patiño Aroca
Ministro degli Affari Esteri e
della Mobilità Umana

ANNESSO I

TABELLA DELLE ROTTE

Le delegazioni in rappresentanza delle Autorità Aeronautiche della Repubblica Italiana e della Repubblica dell'Ecuador, per l'esercizio dei vettori aerei designati stabiliscono quanto segue:

Rotte sulle quali verranno operati servizi da parte dei vettori aerei designati dall'Italia:

Punti di origine	Punti intermedi	Punti di destinazione	Punti oltre
Punti in Italia	Tutti i punti	• Quito • Guayaquil • 2 punti da scegliere liberamente	Tutti i punti

Rotte sulle quali verranno operati servizi da parte dei vettori aerei designati dall'Ecuador:

Punti di origine	Punti intermedi	Punti di destinazione	Punti oltre
Punti in Ecuador	Tutti i punti	• Roma • Milano • 2 punti da scegliere liberamente	Tutti i punti

Note:

1. I punti intermedi e i punti oltre saranno operati senza restrizioni di carattere direzionale o geografico.

2. Il vettore aereo (i vettori aerei) di entrambe le Parti Contraenti può (possono) su qualsiasi volo o su tutti i voli omettere scali in qualsiasi punto sopraelencato, a condizione che i servizi abbiano origine o destinazione all'interno del Paese del vettore.

3. I servizi aerei saranno operati in terza e quarta libertà. I diritti di quinta libertà possono essere reciprocamente accordati sulla base di intese tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti. Non è consentito il cabotaggio.

ANNESSO B

ACCORDI DI COOPERAZIONE

(1) I vettori aerei designati in possesso delle idonee autorizzazioni ad operare i servizi convenuti possono operare tali servizi sulle rotte specificate, senza restrizioni di carattere geografico o direzionale, tramite ogni punto, utilizzando aeromobili in locazione registrati anche in paesi terzi e sulla base di intese operative quali accordi di *block space* e di *code-sharing*.

(2) I vettori aerei designati di una Parte Contraente possono concludere accordi commerciali di *code-sharing* con:
- Un vettore aereo (vettori aerei) della stessa Parte Contraente;
- Un vettore aereo (vettori aerei) dell'altra Parte Contraente;
- Un vettore aereo (vettori aerei) di terze Parti in possesso delle autorizzazioni ad operare.

(3) I vettori aerei impegnati in accordi di code sharing ai sensi di quanto disposto nel presente paragrafo hanno l'obbligo, per ciascun biglietto venduto, di comunicare all'acquirente al momento della vendita quale vettore aereo opererà effettivamente ogni segmento del servizio e con quale vettore aereo o vettori aerei l'acquirente entri in relazione contrattuale.

(4) Le frequenze operate sulla base di accordi di *code-sharing* sono calcolate come frequenze del vettore che opera il servizio.

(5) Nell'operare i servizi convenuti, i vettori aerei designati di ciascuna Parte Contraente possono cambiare in uno o più punti delle rotte specificate, utilizzando codici di volo identici o diversi sui segmenti interessati.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ITALY

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ECUADOR

The Government of the Republic of Italy and the Government of the Republic of Ecuador and, hereinafter referred to as "Italy" and "Ecuador" and collectively the "Contracting Parties",

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on 7th day of December 1944;

Being desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

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

a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereof which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

b) the term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Government of the Republic of Italy, Ministry of Infrastructures and Transport, and/or the Italian Civil Aviation Authority (ENAC) and, in the case of the Government of the Ecuador, the Ministry of Transport and Public Works (MTOP), the National Council for the Civil Aviation (CNAC) and/or the General Directorate for the Civil Aviation (DGAC) as appropriate, or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the above- mentioned authority or similar functions;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized 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 Chicago Convention;

e) the term "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

f) the term "this Agreement" includes the Annexes hereto and any amendments to them or to this Agreement;

g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for over flights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

h) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline by the aeronautical authorities of a Contracting Party which affirms that the airline in question has the professional ability and organization to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

i) the term "EU Member State" shall mean Member States of the European Union;

j) the "EFTA Countries" shall mean Member States of the European Free Trade Association: the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway, (being parties to the Agreement on the European Economic Area); the Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport);

k) references in this Agreement to airline(s) of the Italian Republic shall be understood as referring to airline(s) designated by the Italian Republic and the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

l) references to nationals of the Italy shall be understood as referring to nationals of Member States of the European Union.;

m) the term "EU Treaties" means the "Treaty on European Union" and the "Treaty on the functioning of the European Union";

n) the term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in Annex 1to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

o) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;

p) the term "spare parts" means article of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft during flight, including commissary supplies;

q) the term "specified routes" means the routes specified in Annex 1 of this Agreement;

r) the term "code sharing" means an operation performed by one designated airline using the code letter and the flight number of another airline in addition to its own code letter and flight number;

s) the term "aircraft equipment" means article, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first and survival equipment.

ARTICLE 2 - APPLICABILITY OF CHICAGO CONVENTION

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

ARTICLE 3 - GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

3. While operating an agreed service on a specified route, the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

4. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4 - DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATIONS

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in Annex I and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing.

2. On receipt of such a designation the other Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a) In the case of an airline designated by the Italian Republic:

i) it is established in the territory of Italy under the EU Treaties (the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union) and has a valid Operating License in accordance with European Union law;

ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by EU Member States or by Member States of the European Free Trade Association (EFTA) and/or nationals of such States;

b) In the case of an airline designated by the Republic of Ecuador:

i) it is established in the territory of the Republic of Ecuador and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Ecuador; and

ii) the Republic of Ecuador has and maintains effective regulatory control of the airline and is responsible for issuing its Air Operators Certificate.

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international air services by the Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5 – WITHDRAWAL, REVOCATION OR SUSPENSION OPERATING AUTHORIZATION

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a) in the case of an airline designated by the Italian Republic:

(i) it is not established in the territory of Italy under the EU Treaties (the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union) or does not have a valid Operating License in accordance with European Union law;

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by EU Member States or by Member States of the European Free Trade Association (EFTA) and/or nationals of such States.

b) in the case of an airline designated by the Republic of Ecuador:

(i) it is not established in the territory of the Republic of Ecuador and is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Ecuador; or

(ii) the Republic of Ecuador is not maintaining effective

regulatory control of the airline or is not responsible for issuing its Air Operators Certificate.

c) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

d) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

e) The other Contracting Party fails to comply with or apply the provisions of articles 12 (Safety) e 13 (Security).

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

ARTICLE 6 - COMPETITION RULES

Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall:

(i) favor the adoption of agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings or concerted practices that prevent, distort or restrict competition; or

(ii) reinforce the effects of any such agreement, decision or concerned practice; or

(iii) delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent or restrict competition.

ARTICLE 7 - PRINCIPLE GOVERNING CAPACITY AND EXERCISE OF RIGHTS

1. The designated airline(s) of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.

2. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on routes to be specified in the territories of states other than that designating the airline(s) shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties. The capacity to be provided including the frequency of services by the designated airline(s) of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities.

3. In case of disagreement between the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph 2 above shall be settled in accordance with the provisions of Article 19 of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airline(s) shall remain unchanged.

4. The designated airlines (s) of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the introduction of services on the specified routes the flight timetables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 8 - APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entering into, remaining in o departing from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline(s) of the other Contracting Party upon entry into, while within and departure from the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline(s) of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, while within and departure from the territory of such Contracting Party.

3. Without prejudice to security laws and regulations, passengers, baggage and cargo in direct trans it across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 9 - TARIFFS

1. For the purposes of this Agreement, the term "tariff" means the price to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

2. Each contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations

in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for the services covered by this Agreement.

3. Either Contracting Party may require notification to the Aeronautical Authorities of any tariffs to be charged by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party.

4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

(a) The protection of consumers from tariffs that are excessive, due to the abuse of market power;

(b) The prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.

5. Each Contracting Party may unilaterally disallow any tariff filed or charged by one of its own designated airlines. However, such intervention shall be made only if it appears to the Aeronautical Authority of that Contracting Party that a tariff charged or proposed to be charged meets either of the criteria set out in paragraph 4 above.

6. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff charged or proposed to be charged by an airline of the other Contracting Party. If one Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in paragraph 4 above, it may require consultation and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 14 days after receipt of the request. Without a mutual agreement the tariff shall take effect or continue in effect.

ARTICLE 10 – EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages, tobacco) on board such aircraft shall be exempted, on the basis of reciprocity and under its relevant applicable law, from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such times as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. They shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed;

a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;

b) spare parts and regular airborne equipment introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance 01' repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel and lubrications supplied in the territory of a Contracting Party to outbound aircraft of a designed airline of the other Contracting Party engaged in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

d) advertising materials, uniform items and airline documentation having no commercial value used by the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, the may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 11– TAXATION OF AVIATION FUEL

1. Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Italy from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees, or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of Republic of Ecuador that operates between a point in the territory of Italy and another point in the territory of Italy or in the territory of another European Union Member State.

2. Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Ecuador from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees, or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of Republic of Italy that operates between a point in the territory of Ecuador and another point in the territory of a Member State of a regional organization of which the Republic of Ecuador is a member, in

circumstances where the Member State of that regional organization has entered an agreement on imposition of charges to such fuel supply.

ARTICLE 12 - AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1. that meet the Standards established at that time pursuant to the *Convention on International – Civil Aviation* (Doc 7300), the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be subject of a check by the authorized representatives of the other Contracting Parry, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.

5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4. Above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2. above, if it is determined that one Contracting Party remain in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

7. Where Italy has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that air carrier.

ARTICLE 13 - AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under International law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under International law, the Contracting Parties shall in particular 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 A aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

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, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of Italy, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Union and have valid Operating Licenses in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that Country, including, in the case of Italy, European Union law.
Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also

give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or 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 thereof.

6. If a Contracting Party has occasional problems in the context of the present Article on safety of civil aviation, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 14 - GROUND HANDLING

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of Italy, the law of the European Union, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 15 - CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of either Contracting Party, the right of free transfer of the excess receipts over expenditure earned in the territory of the respective Contracting Party. Such transfer shall be effected on the basis of the official exchange rates or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payment.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess receipts over expenditure by the designated airline(s) of the other Contracting Party, the later shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline of that Contracting Party.

3. Whether the payments system between the Contracting Parties will be governed by a special agreement, such special agreement shall apply.

ARTICLE 16 - COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The designed airline(s) of one Contracting Party shall have the right to maintain its own representation in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airline(s) of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.

3. In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.

4. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations.

ARTICLE 17- USER CHARGES

1. User charges shall comply with tariffs set by each Contracting Party.

2. The carriers designated by a Contracting Party shall not pay charges higher than those paid by the designated carriers of the other Contracting Party, 01' any other foreign carrier engaged in similar international services, for the use of facilities and services of the other Contracting Party.

ARTICLE 18 - CONSULTATIONS

1. Either Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities on the implementation, application 01' amendment of this Agreement.

2. Such consultations, which may take place between the Aeronautical Authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the written request of the other Party, unless the Parties have agreed otherwise.

ARTICLE 19 - SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation of the said dispute, it shall be settled through diplomatic channels and according to the laws and regulations of each Contracting Party.

ARTICLE 20 - AMENDMENTS

1. To the fulfillment of their legal procedures, the Parties agree any amendments to this Agreement by exchange of diplomatic notes.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph (1) of this Article, modifications to the route schedule (Annex 1) and to the code share arrangements (Annex 11) annexed to this Agreement may be agreed directly in writing between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 21 - TERMINATION

Either contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice given by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22 - RECOGNITION OF CERTIFICATES AND - LICENCE

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued 01' validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the Republic of Italy, the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Parry, for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates or licenses were issued or validated are equal or above the minimum standards established under the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own terdtory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party.

ARTICLE 23 - REGISTRATION

This Agreement, its Annexes and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 24 - CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

If a general multilateral air transport convention or agreement, comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement and its Annexes shall be deemed to be amended accordingly.

ARTICLE 25 - ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement shall enter into force on the date of the last notification whereby the Contracting Parties notify each other in writing, through the diplomatic channel, of the fulfillment of their legal procedures for its entry into force.

2. In witness thereof, the undersigned being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in Quito on Quito 25th December 2015 in three original copies, in the English, Italian and Spanish languages

In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of
The Italian Republic

Gianni Piccato
Italian Ambassador

For the Government of
The Republic of Ecuador

Ricardo Patiño Aroca
Ministry of Foreign Affairs and
Human Mobility

ANNEX I

ROUTE SCHEDULE

The delegations representing the Aeronautical Authorities of the Republic of Ecuador and the Republic of Italy, for the operations of the designated airline(s), agree:

Routes to be operated by the airline(s) designated by Italy:

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Beyond Points
Points in Italy	Any points	- Quito - Guayaquil - 2 points to be freely chosen	Any points

Routes to be operated by the airline(s) designated by Ecuador:

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Beyond Points
Points in Ecuador	Any points	- Rome - Milan - 2 points to be freely chosen	Any points

NOTE

1: Intermediate points or points beyond will be operated without any directional or geographical constraint.
2. The designated airline(s) of both Contracting Parties 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.
3. The air services will be operated in third and fourth freedom traffic rights. Fifth freedom traffic rights may be exchanged on the basis of agreements between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. No sabotage is allowed.

ANNEX II

COOPERATIVE ARRANGEMENTS

1. Any designated airlines which have an appropriate authority to provide the agreed services may operate them on the specified routes, without any geographical or directional constraint, via any point, utilizing leased aircraft also registered in third Countries and on the basis of operational understandings such as block space and/or code sharing arrangements.

2. Any designated airline of one Contracting Party may then enter into commercial code-share arrangements with:

an airline(s) of the same Contracting Party,
an airline(s) of the other Contracting Party;
an airline(s) of third Parties which have the authority to operate

3. Each airline involved in code sharing arrangements pursuant to this paragraph must, in respect of any ticket sold by it, make clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

4. Any frequency operated under code sharing arrangements shall be counted as frequency of the operating carrier.

5. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party may be permitted to change at a point or points on the specified routes, using identical or different flight numbers on the concerned sectors.

€ 4,00