

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2414

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

(DI MAIO)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'INTERNO

(LAMORGESE)

CON IL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA

(BONAFEDE)

CON IL MINISTRO DELLA DIFESA

(GUERINI)

CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(GUALTIERI)

CON IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

(PATUANELLI)

E CON IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(DE MICHELI)

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica delle Filippine, con Allegati, fatto a Roma il 30 ottobre 2017

Presentato il 28 febbraio 2020

ONOREVOLI DEPUTATI! — Con il presente disegno di legge il Governo chiede alle Camere l'autorizzazione alla ratifica dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica delle Filippine, con Allegati, fatto a Roma il 30 ottobre 2017.

Contesto dell'Accordo.

L'Accordo (*Air Services Agreement – ASA*) è stato negoziato e parafato dalle rispettive autorità aeronautiche in occasione della firma di un *memorandum* d'intesa di contenuto tecnico-operativo, a conclusione di consultazioni tenutesi a Roma il 4 e 5 settembre 2013.

In tale occasione le Parti si sono impegnate ad addivenire quanto prima alla firma dell'Accordo.

Finalità dell'Accordo.

L'Accordo mira a regolamentare i servizi aerei tra l'Italia e le Filippine, rafforza i legami economici tra i due Paesi e apporta vantaggi economici ai vettori aerei, agli aeroporti, ai passeggeri, agli spedizionieri, all'industria del turismo e, in generale, all'economia dell'Italia e delle Filippine.

L'Accordo, nel rispetto della vigente normativa europea in materia, delinea il quadro giuridico generale nel cui ambito si sviluppano le relazioni aeronautiche tra i due Paesi. Come da prassi internazionale, l'Accordo viene integrato da ulteriori intese semplificate (*memorandum* d'intesa) che regolano i profili operativi nel settore del trasporto aereo.

L'Accordo tratta i seguenti argomenti principali:

disposizioni generali, contenenti, tra l'altro, le disposizioni in materia di designazione e revoca dei vettori ammessi a operare sulla tabella delle rotte concordata;

diritti di sorvolo e di traffico;
servizi concordati;

disposizioni in materia di interpretazione, revisione, denuncia e contenzioso;
tabella delle rotte, di cui all'allegato I.

Esame delle disposizioni.

In sintesi, gli articoli dell'Accordo riguardano i temi di seguito esposti.

Articolo 1 – Definizioni.

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

Articolo 2 – Disciplina della concorrenza.

L'articolo definisce alcune regole in materia di tutela della concorrenza.

Articolo 3 – Applicabilità della Convenzione di Chicago.

L'articolo definisce i criteri di applicabilità della Convenzione di Chicago del 1944 all'Accordo.

Articolo 4 – Concessione di diritti.

L'articolo illustra i diritti e le facoltà di sorvolo e di traffico che ciascuna Parte contraente riconosce reciprocamente all'altra per sviluppare i servizi previsti dalla tabella delle rotte (allegato I).

Articolo 5 – Principi che regolano la capacità e l'esercizio dei diritti.

L'articolo definisce i principi generali che le autorità aeronautiche delle due Parti contraenti applicano in sede di accordo

sulle frequenze dei servizi da esercitare. Prevede, inoltre, che il prospetto degli orari dei voli predisposto da ciascun vettore designato debba essere approvato da parte dell'autorità aeronautica dell'altra Parte contraente.

Articolo 6 – Applicabilità delle leggi e dei regolamenti.

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

Articolo 7 – Designazione e autorizzazioni di esercizio.

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

In particolare, sono introdotti il regime della multidesignazione e i requisiti previsti dalle cosiddette « clausole *standard* UE » in materia di designazione dei vettori.

Articolo 8 – Ritiro, revoca e sospensione dell'autorizzazione d'esercizio.

L'articolo, in maniera speculare rispetto al precedente articolo 7, definisce i casi in cui le autorità competenti di ciascuna Parte contraente hanno il diritto di revocare, rifiutare, sospendere o limitare l'autorizzazione d'esercizio, ovvero di sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo designato dall'altra Parte.

Articolo 9 – Tutela della navigazione aerea.

L'articolo stabilisce le condizioni in base alle quali le Parti contraenti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di protezione della navigazione aerea da atti illeciti (*security*).

Articolo 10 – Riconoscimento dei certificati e dei brevetti.

L'articolo prevede il riconoscimento reciproco dei certificati di aeronavigabilità degli aeromobili e delle licenze e qualifiche rilasciate da ciascuna Parte contraente, sempre nell'ambito dei parametri minimi stabiliti a livello internazionale dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

Articolo 11 – Sicurezza aerea.

L'articolo stabilisce le condizioni in base alle quali le Parti contraenti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea (*safety*).

Articolo 12 – Esenzione da dazi doganali e altri diritti.

L'articolo stabilisce il regime e 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 13 – Oneri d'uso.

L'articolo stabilisce le modalità per l'imposizione di oneri e diritti aeroportuali per la prestazione dei servizi di navigazione aerea e di utilizzo delle infrastrutture aeroportuali. Viene, in particolare, sancito il principio di non discriminazione nell'offerta di tali servizi.

Articolo 14 – Opportunità commerciali.

L'articolo prevede il reciproco riconoscimento della possibilità di mantenere nel territorio dell'altra Parte contraente il personale necessario allo svolgimento dei servizi aerei nel rispetto delle norme sull'ingresso, sulla residenza e sull'occupazione dell'altra Parte contraente.

Articolo 15 – Accordi di cooperazione.

L'articolo prevede la possibilità di intese di cooperazione (come *code sharing*, *block*

space e leasing di aeromobili), come definite nell'allegato II.

Articolo 16 – Assistenza a terra (*ground handling*).

L'articolo prevede norme in materia di servizi di assistenza a terra negli aeroporti (*ground handling*).

Articolo 17 – Conversione e trasferimento delle entrate.

L'articolo consente e disciplina il cambio e il trasferimento delle entrate in valuta locale derivanti dalla vendita dei biglietti aerei e da attività associate.

Articolo 18 – Tariffe.

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

Articolo 19 – Statistiche.

L'articolo stabilisce che le autorità aeronautiche si forniranno reciprocamente, a richiesta, dati statistici utili ad esaminare l'andamento dei servizi aerei tra i due Paesi.

Articolo 20 – Consultazioni ed emendamenti.

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

Articolo 21 – Conformità a convenzioni multilaterali.

L'articolo stabilisce la necessità di emendare l'Accordo nel caso in cui entri in vigore un accordo o una convenzione multilaterale per entrambe le Parti contraenti.

Articolo 22 – Composizione delle controversie.

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

Articolo 23 – Recesso.

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

Articolo 24 – Registrazione.

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

Articolo 25 – Entrata in vigore.

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

Allegato I – Tabella delle rotte.

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

Allegato II – Accordi di cooperazione.

L'allegato riguarda i possibili accordi di cooperazione (come *code sharing*, *block space* e *leasing* di aeromobili) previsti dall'articolo 15.

RELAZIONE TECNICA

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

L'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica delle Filippine, con Allegati, fatto a Roma il 30 ottobre 2017, mira a regolamentare i servizi aerei tra l'Italia e le Filippine, rafforza i legami economici tra i due Paesi e apporta vantaggi economici ai vettori aerei, agli aeroporti, ai passeggeri, agli spedizionieri, all'industria del turismo e, in generale, all'economia dell'Italia e delle Filippine.

L'Accordo è stato redatto in conformità alla normativa dell'Unione europea inserendo le clausole *standard* previste dal regolamento (CE) n. 847/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004.

Dall'attuazione dell'Accordo non derivano oneri finanziari a carico dell'Italia. Gli unici oneri, meramente eventuali, che discendono dall'applicazione dell'Accordo riguardano le spese di missione relative alle procedure di consultazione previste dall'Accordo stesso. Tali oneri sono comunque estremamente improbabili, in quanto le procedure di consultazione si svolgono di norma per corrispondenza.

In merito alle spese di missione relative alle procedure di consultazione previste dagli articoli 9, 11 e 20 dell'Accordo, si precisa che i delegati italiani provengono esclusivamente dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (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'articolo 4, paragrafo 5, dell'Accordo stabilisce che, in caso di conflitto armato, disordini o sviluppi politici o circostanze speciali e inconsuete, le Parti contraenti possono prevedere una nuova tabella delle rotte per facilitare i collegamenti aerei, che sono comunque operati dalle compagnie aeree designate da ciascuna Parte. Si tratta di un'attività volta alla sola ridefinizione della tabella delle rotte, che non comporta oneri a carico dello Stato o a carico del bilancio dell'ENAC.

I paragrafi 2 e 5 dell'articolo 9 dell'Accordo riguardano la reciproca assistenza finalizzata alla prevenzione di atti illeciti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri e del loro equipaggio, degli aeroporti e delle strutture di navigazione e contro qualsiasi altra minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile o nell'ipotesi in cui si verificano detti atti. Tali attività di assistenza sono svolte 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 dalla legge e saranno svolte a legislazione vigente: in particolare, esse graveranno sul capitolo 2731 dello stato di previsione del Ministero dell'interno e, per quanto concerne l'ENAC, saranno svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili nel bilancio dello stesso Ente.

L'articolo 11, paragrafo 3, dell'Accordo regola la facoltà di effettuare ispezioni in territorio italiano sugli aeromobili dell'altra Parte contraente. Tale facoltà riguarda le attività di sicurezza normalmente esercitate dall'ENAC nell'ambito dei compiti di istituto previsti dalla legge. Dette ispezioni sono svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ENAC e i relativi oneri sono, pertanto, posti a carico del bilancio dello stesso Ente.

L'articolo 13, paragrafo 2, dell'Accordo riguarda le consultazioni per le tariffe relative agli oneri e ai diritti d'uso inerenti ai servizi aeroportuali e all'infrastruttura: le Parti contraenti si impegnano a incentivare la consultazione tra autorità competenti in materia di tariffe, compagnie aeree e, ove possibile, organizzazioni di settore. In Italia la materia è disciplinata ai sensi della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, in applicazione di inderogabili principi di non discriminazione nell'offerta di tali servizi. Le autorità competenti in materia sono l'ENAC e l'Autorità di regolazione dei trasporti che, indipendentemente dagli accordi bilaterali relativi ai diritti di traffico, intervengono con compiti di regolazione, in applicazione delle normative e dei principi di settore.

In ogni caso, non sono previste spese aggiuntive, trattandosi di attività svolte in Italia dalle società di gestione degli aeroporti e, per quanto riguarda la competenza dell'ENAC, tali attività sono comunque svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ENAC e i relativi oneri sono posti a carico del bilancio dello stesso Ente.

Per quanto concerne gli oneri, del tutto eventuali, che potrebbero derivare dagli articoli 15 e 20 dell'Accordo, ad essi si farà fronte con apposito provvedimento legislativo.

Per quanto attiene alle disposizioni dell'articolo 19 in materia di statistiche, non sono previste spese aggiuntive in quanto si tratta di compiti di istituto svolti dall'ENAC tramite propri rappresentanti nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ENAC stesso e i relativi oneri sono, pertanto, posti a carico del bilancio dello stesso Ente.

Per quanto concerne l'articolo 22 dell'Accordo, 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.

Dall'Accordo, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio 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 sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica delle Filippine, con Allegati, fatto a Roma il 30 ottobre 2017, rientra nella fattispecie di cui all'articolo 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'Unione europea costituisce, infatti, il necessario presupposto per l'instaurazione e lo sviluppo di relazioni in materia di trasporti tra tali Stati e l'Italia.

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

Il provvedimento si inserisce coerentemente nel quadro giuridico vigente in quanto è conforme ad altri accordi stipulati dall'Italia con Stati non appartenenti all'Unione europea, 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 della 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 alle relazioni tra Stati di cui all'articolo 117, secondo comma, 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 della ratifica di un trattato internazionale, non risulta possibile la previsione di una 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.

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

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

PARTE II – CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE.

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.*

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

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

Non sussistono procedure di infrazione su questioni attinenti all'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) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Allo stato attuale non si ha notizia di giudizi pendenti presso la Corte di giustizia dell'Unione europea relativamente a un medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazione 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 un 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 non si dispone di particolari indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

PARTE III – ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO.

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

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 e integrazioni a disposizioni vigenti.

Trattandosi di un 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 di carattere integrativo o correttivo.*

Non vi sono deleghe aperte sulla materia dell'Accordo.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruità 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 tecnica della sostenibilità dei relativi costi.*

Per la predisposizione dell'atto normativo sono stati utilizzati i dati statistici già in possesso delle amministrazioni interessate.

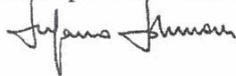
DICHIARAZIONE DI ESCLUSIONE DALL’AIR

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 aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica delle Filippine, con Allegati, fatto a Roma il 30 ottobre 2017”, 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, 21.01.2020

Il Capo dell’Ufficio Legislativo

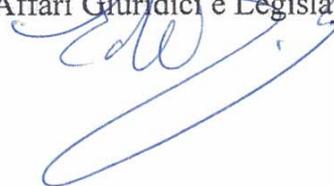


VISTO

Roma,

05 FEB. 2020

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 aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica delle Filippine, con Allegati, fatto a Roma il 30 ottobre 2017.

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 stesso.

Art. 3.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione delle 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.

2. Agli eventuali oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 15 e 20 dell'Accordo di cui all'articolo 1 della presente legge si farà fronte con apposito provvedimento legislativo.

Art. 4.

(Entrata in vigore)

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

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE ITALIAN REPUBLIC

AND

**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE
PHILIPPINES**

INDEX

Art. 1	Definitions
Art. 2	Competition rules
Art. 3	Applicability of Chicago Convention
Art. 4	Grants of rights
Art. 5	Principles governing capacity and exercise of rights
Art. 6	Applicability of laws and regulations
Art. 7	Designation and operating authorizations
Art. 8	Withdrawal, revocation or suspension of operating authorizations
Art. 9	Aviation security
Art. 10	Recognition of certificates and licenses
Art. 11	Aviation safety
Art. 12	Exemption from customs and other duties
Art. 13	User charges
Art. 14	Commercial opportunities
Art. 15	Cooperative arrangements
Art. 16	Ground-handling
Art. 17	Conversion and transfer of revenues
Art. 18	Tariffs
Art. 19	Supply of statistics
Art. 20	Consultations and amendments
Art. 21	Conformity with multilateral conventions
Art. 22	Settlement of disputes
Art. 23	Termination
Art. 24	Registration
Art. 25	Entry into force

The Government of the Italian Republic and the Government of the Republic of Philippines hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

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

Desiring to facilitate, contribute and promote the expansion of regional and international air service opportunities;

Recognizing that efficient and competitive international air service enhance trade, the welfare of consumers and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Being equally 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 Italian Republic, Ministry of Infrastructures and Transport, and/or the Italian Civil Aviation Authority (ENAC) and, in the case of the Government of the Republic of Philippines, the Civil Aeronautics Board and/or Civil Aviation Authority of the Philippines, 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 "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in Annex 1 to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination
- (d) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 7 of this Agreement;
- (e) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention and international law;
- (f) 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;

- (g) the term "this Agreement" includes the Annexes hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (h) 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 overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- (i) 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 organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate.
- (j) 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;
- (k) The term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;
- (l) The term "spare parts" means article of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft during flight, including commissary supplies;
- (m) The term "specified routes" means the routes specified in Annex 1 of this Agreement
- (n) 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.
- (o) the term "EU Member State" means Member States of the European Union and the term "EU Treaties" means the "Treaty on European Union" and the "Treaty on the functioning of the European Union";
- (p) the "EFTA Countries" 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);
- (q) the "ASEAN Countries" mean Member States of the Association of South-East Asian Nations: Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore, Thailand, Brunei Darussalam, Viet Nam, Lao PDR, Myanmar, Cambodia;
- (r) references in this Agreement to airline(s) of the Italian Republic shall be understood as referring to airline(s) designated by the Italian Republic;
- (s) references to nationals of the Italian Republic shall be understood as referring to nationals of Member States of the European Union.

ARTICLE 2 - COMPETITION RULES

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

- (i) require or 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 concerted practice ; or
- (iii) delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent or restrict competition.

ARTICLE 3 - APPLICABILITY OF CHICAGO CONVENTION

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

ARTICLE 4 - GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled 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 routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 5 – PRINCIPLES 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 22 of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airline(s) shall remain unchanged.
4. The designated airline(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 6 - APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entering into, remaining in or 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 upon 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 transit 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 7 - DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATIONS

1. Each 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 1 and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other contracting party through diplomatic channels.
2. On receipt of such a designation the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
 - 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 and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

- (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 Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.
 - b) in the case of an airline designated by the Republic of Philippines:
 - (i) it is established in the territory of the Republic of Philippines and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Philippines; and
 - (ii) the Republic of Philippines has and maintains effective regulatory control of the airline; and
 - iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Republic of Philippines and/or by its nationals.
 - 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 8 - WITHDRAWAL, REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATIONS

- 1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - a) in the case of an airline designated by Italian Republic
 - (i) it is not established in the territory of the Italian Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - (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 Member States of European Union or the European Free Trade Association and/or by national of such States; or
 - (iv) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of the Philippines and another State of the European Union and would be exercising traffic rights under this

- Agreement on a route that includes a point in that other member State and the airline would in effect be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other Agreement; or
- (v) the airline holds an Air Operators Certificate issued by a member State of the European Union and there is no bilateral air services agreement between the Republic of the Philippines and the member State and the traffic rights necessary to conduct the operation proposed by such airline are not reciprocally available to the airlines of the Philippines.
- b) in the case of an airline designated by the Republic of Philippines:
- (i) it is not established in the territory of the Republic of Philippines, or is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Philippines; or
- (ii) the Republic of Philippines is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
- (iii) the airline is not owned directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Republic of Philippines and/or by its nationals.
- c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Chicago Convention to the operation of international air services by the Party receiving the designation; or
- d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
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, in conformity with Article 20 of this Agreement.

ARTICLE 9 - 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 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, on the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal 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 Licences 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 security of civil aviation, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 10 - RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the Italian Republic, the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates or licences 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 territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party.

ARTICLE 11 - 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 Party, 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 remains 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 Italian Republic 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 authorisation of that air carrier

ARTICLE 12 - EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts including engines, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party from all kinds of customs duties, inspection fees and other fiscal charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

2. They shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed, for:
 - a) fuel lubricants, aircraft stores, spare parts including engines and regular airborne equipment introduced in the territory of one Contracting Party by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party and exclusively intended for use by aircraft of the said airline.
 - b) fuel lubricants, aircraft stores, spare parts including engines and regular airborne equipment taken on board in the territory of each Contracting Party by the aircraft of the designated airlines of one Contracting Party, while operating the agreed services, within the limits and conditions fixed by the competent Authorities of the said other Contracting Party, and intended solely for use and consumption during the flight.
3. The materials enjoying the exemptions from customs duties and other fiscal charges, provided for in the preceding paragraphs will not be used for purposes other than international air services and must be re-exported if not used, unless their transfer to other international airline is granted, or their permanent importation is permitted, in accordance with the provisions in the territory of the interested Contracting Party.
4. The exemption set out in this Article, applicable also to the part of the above mentioned materials used or consumed during the flight over the territory of the Contracting Party granting the exemptions, are granted on a reciprocal basis and may be subject to compliance with the specific formalities generally applied in the said territory, including customs controls.
5. Nothing in this Agreement shall prevent the Italian Republic 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 Philippines 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.
6. Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of the Philippines 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 the Italian Republic that operates between a point in the territory of the Republic of the Philippines and another point in the territory of the Republic of the Philippines or in the territory of an ASEAN Member State, in circumstances where the Member State of that regional organization has entered an agreement on imposition of charges to such fuel supply.

ARTICLE 13 - USER CHARGES

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 14 - COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The designated 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 15 – COOPERATIVE ARRANGEMENTS

The specific operational terms of cooperative arrangements, such as block space and/or code sharing arrangements, are provided in Annex II to this Agreement.

ARTICLE 16 - 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 17 - CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES

1. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad all local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly without restrictions at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.
2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges, except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.
3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.
4. In so far as the payment services between the Parties are governed by a special agreement, the said agreement shall prevail.

ARTICLE 18 – 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. Each Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by its own designated airline or airlines. Unless required by the national law of a Contracting Party, neither Contracting Party shall require notification or filing for approval of any tariff to be charged by the designated airline or airlines of the other Contracting Party. Where the national law of a contracting party requires the designated airline(s) of the other contracting party to file tariffs for approval, the contracting party shall act on such filing with a minimum of administrative delay. Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph 5 or 6 below.
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 behaviour 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 19 - SUPPLY OF STATISTICS

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline(s) of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline(s) to their national Aeronautical Authorities. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

ARTICLE 20 - CONSULTATIONS AND AMENDMENTS

1. Either Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.
2. A consultation requested by one of the Contracting Parties or its Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.
3. This Agreement may be modified by mutual consent by the Contracting Parties. Any modification to 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 fulfilment of their legal procedures for its entry into force.

ARTICLE 21 - 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 22 - 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 23 - 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 Organisation. 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 Organisation.

ARTICLE 24 - REGISTRATION

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

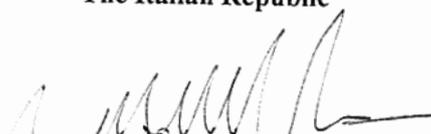
ARTICLE 25 - ENTRY INTO FORCE

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.

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

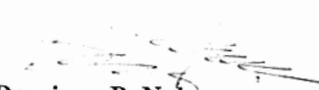
Done at ~~ROME~~ on ~~30 OCT 2017~~ in two original copies, in the English language.

**For the Government of
The Italian Republic**



**Sen. Benedetto Della Vedova
The Undersecretary of State
Ministry of Foreign Affairs
and International Cooperation**

**For the Government of
The Republic of Philippines**



**Domingo P. Nolasco
The Ambassador of The Republic
of Philippines in Italy**

ANNEX I

ROUTE SCHEDULE

Routes to be operated by the airline or airlines designated by the Italian Republic:

Points departure	of	Intermediate points	Points in Philippines	Points Beyond
Points in Italy		Any Point	Manila, Clark, Cebu and one other point to be freely selected	Points in Asia and Australia

Routes to be operated by the airline or airlines designated by the Republic of Philippines:

Points departure	of	Intermediate points	Points in Italy	Points Beyond
Points Philippines	in	Any Point	Rome, Milan, Bergamo and one other point to be freely selected	Points in Europe and Africa

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond will be operated without any directional or geographical constraint.
2. The airline(s) may omit any point provided that the services originate or terminate in its home country.
3. The services shall be operated with third and fourth freedom traffic rights. New fifth freedom traffic rights will be exchanged on the basis of agreements between the Contracting Parties. No cabotage will be allowed.
4. Stop over rights and "circle flights" will be allowed.

ANNEX II

COOPERATIVE ARRANGEMENTS

1. Any designated airlines which have an appropriate authority to provide the agreed services may operate them on the agreed 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.
 3. With reference to Annex 2 of the initialled ASA herewith enclosed, and given that the Philippine policy on third country code sharing is currently under consideration by its government, the Contracting Parties agree that – in order to favour a more robust and commercially viable direct traffic – they shall allow the designated airlines of both Parties to enter into Code Sharing arrangements with airlines of third Countries, having the underlying rights, starting from the beginning of IATA Summer Season 2016. Such operations will be performed on the following points:
 - i. as for the airlines designated by Italy: one point in Middle East, three points in Asia, two points in Australia.
 - ii. as for the airlines designated by Philippines: one point in Middle East, three points in Asia, two points in Europe.
- Upon agreement of both Parties, specific third Country code sharing arrangements may be permitted before IATA Summer Season 2016.
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 aircraft at a point or points on the specified routes, using identical or different flight numbers on the concerned sectors.

PAGINA BIANCA

TRADUZIONE NON UFFICIALE

ACCORDO SUI SERVIZI AEREI

TRA

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

E

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DELLE FILIPPINE

PAGINA BIANCA

**ACCORDO SUI SERVIZI AEREI
TRA
IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA
E IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DELLE FILIPPINE**

Il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica delle Filippine di seguito indicati come le «Parti contraenti»,

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

desiderando facilitare, coadiuvare e promuovere l'espansione delle opportunità dei servizi aerei internazionali regionali ed internazionali;

riconoscendo che servizi aerei internazionali efficienti e competitivi incrementano il commercio, il benessere dei consumatori e la crescita economica;

desiderando mettere in grado i vettori aerei di offrire a viaggiatori e spedizionieri utenti una varietà di opzioni di servizio ed intendendo incoraggiare i singoli vettori aerei a sviluppare ed attuare prezzi innovativi e competitivi;

essendo parimenti intenzionati a 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) Il termine «la Convenzione di Chicago» 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 le parti contraenti; e (ii) tutti gli Annessi o emendamenti 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 «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 delle Filippine, il Consiglio per l'Aviazione Civile e/o l'Autorità per l'Aviazione Civile delle Filippine o, in ambedue i casi, qualsiasi soggetto o ente autorizzato a esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette Autorità o funzioni simili;
- (c) con «servizi concordati» si indicano i servizi aerei di linea sulle rotte specificate nell'Annesso 1 del presente Accordo per il trasporto di passeggeri, merci e posta, separatamente o in combinazione;
- (d) con «vettore designato» si indica un vettore aereo designato ed autorizzato conformemente all'articolo 7 del presente Accordo;

- (e) il termine «territorio» in relazione ad uno Stato reca il significato ad esso attribuito nell'articolo 2 della Convenzione di Chicago e dal diritto internazionale;
- (f) i termini «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «vettore aereo» e «scalo non commerciale» recano il significato rispettivamente loro attribuito dall'articolo 96 della Convenzione di Chicago;
- (g) con «il presente Accordo» si intendono includere gli Annessi dello stesso e tutti gli emendamenti apportati a questi ultimi o al presente Accordo;
- (h) 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 immobili 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;
- (i) con «Certificato di Operatore Aereo» si indica il documento rilasciato ad un vettore aereo 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;
- (j) con «dotazioni dell'aeromobile» si intendono articoli, diversi dalle provviste di bordo dalle e parti di ricambio rimuovibili, da utilizzare a bordo degli aeromobili durante il volo, ivi incluse le dotazioni di primo soccorso e per la sopravvivenza;
- (k) 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;
- (l) con «parti di ricambio» si indicano articoli da utilizzare per la riparazione o sostituzione di parti di un aeromobile durante il volo, comprese le forniture di magazzino;
- (m) con «Rotte Specificate» si intendono le rotte specificate all'Annesso 1 del presente Accordo;
- (n) 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;
- (o) con «Stato Membro dell'Unione Europea» si intende uno Stato Membro dell'Unione Europea e con «Trattati UE» si indicano il «Trattato sull'Unione Europea» e il «Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea»;
- (p) con «Paesi EFTA» si indicano i Paesi Membri dell'Associazione Europea di Libero Scambio (*European Free Trade Association*): la Repubblica d'Islanda, il Principato del Liechtenstein; il Regno di Norvegia (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo); la Confederazione Elvetica (ai sensi dell'Accordo sul Trasporto Aereo tra la Comunità Europea e la Confederazione Elvetica);
- (q) con «Paesi ASEAN» si indicano i Paesi Membri dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico: Indonesia, Malesia, Filippine, Singapore, Thailandia, Brunei Darussalam, Viet Nam, Repubblica Democratica del Laos, , Myanmar, Cambogia;
- (r) nel presente Accordo ogni riferimento a vettori aerei della Repubblica Italiana deve essere inteso come relativo ai vettori aerei designati dalla Repubblica Italiana;
- (s) ogni riferimento a cittadini della Repubblica Italiana deve essere inteso come riferito ai cittadini degli Stati membri dell'Unione Europea.

ARTICOLO 2 - DISCIPLINA DELLA CONCORRENZA

In deroga a quanto diversamente disposto, nulla nel presente Accordo è inteso a:

- (i) richiedere o favorire l'adozione di accordi tra imprese, determinazioni da parte di associazioni di imprese o pratiche concertate volte a prevenire, distorcere o limitare la concorrenza; o
- (ii) consolidare gli effetti di un tale accordo, determinazione o pratica concertata; o
- (iii) delegare ad operatori economici privati la responsabilità di adottare azioni volte a prevenire, distorcere o limitare la concorrenza.

ARTICOLO 3 - 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 4 - 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 Accordo 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 a 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 5 - 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 essi possano godere di pari opportunità nell'esercizio dei servizi convenuti sulle rotte indicate.
2. Le disposizioni relative al trasporto di passeggeri, merci e posta caricate a bordo o scaricate nei punti delle rotte da specificare nei territori di stati diversi dagli stati che hanno designato i vettori aerei saranno concordate 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 22 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 sottopongono 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 6 – 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 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 7 – 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 e vengono trasmesse all'altra parte contraente tramite canali diplomatici.
2. Al ricevimento di tale designazione l'altra Parte accorda, con tempi procedurali minimi, le idonee autorizzazioni e permessi, 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 e disponga di una valida Autorizzazione d'Esercizio, ai sensi della normativa dell'Unione Europea; e
 - (ii) l'effettivo controllo regolatorio 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 della proprietà di una quota di maggioranza a Stati Membri dell'Unione Europea e sia soggetto al controllo effettivo di tali Stati Membri dell'Unione Europea o degli 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 delle Filippine:
 - (i) il vettore sia stabilito nel territorio della Repubblica delle Filippine e sia autorizzato ai sensi delle leggi applicabili della Repubblica delle Filippine; e
 - (ii) l'effettivo controllo regolatorio sul vettore aereo sia esercitato e mantenuto dalla Repubblica delle Filippine; e
 - (iii) il vettore appartenga, direttamente o in virtù della proprietà di una quota di maggioranza alla Repubblica delle Filippine e sia soggetto al controllo effettivo della Repubblica delle Filippine e/o di suoi cittadini;
 - (c) il vettore designato sia in grado 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 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 8 - 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 o non disponga di una valida Autorizzazione d'Esercizio, ai sensi della normativa dell'Unione Europea; o
 - (ii) l'effettivo controllo regolatorio 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 aereo non sia posseduto, direttamente o in virtù della proprietà di quote di maggioranza da Stati Membri dell'Unione Europea o dell'Associazione Europea

- di Libero Scambio e/o da cittadini di tali Stati né sia soggetto al controllo effettivo di essi; o
- (iv) il vettore aereo sia già autorizzato ad operare ai sensi di un accordo bilaterale tra la Repubblica delle Filippine e un altro Stato dell'Unione Europea ed eserciti i diritti di traffico concessi ai sensi del presente Accordo su una rotta che includa un punto in tale altro Stato Membro in modo tale da circonvolvere alle restrizioni sui diritti di traffico imposte da tale altro Accordo; o
 - (v) il vettore aereo detenga un Certificato di Operatore Aereo rilasciato da uno Stato Membro dell'Unione Europea in assenza di un accordo bilaterale sui servizi aerei tra la Repubblica delle Filippine e lo Stato Membro e i diritti di traffico necessari per la conduzione delle operazioni proposte da tale vettore aereo non siano reciprocamente possibili per i vettori delle Filippine;
- (b) nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica delle Filippine:
- (i) il vettore aereo non sia stabilito in territorio della Repubblica delle Filippine o non sia autorizzato ai sensi delle leggi applicabili della Repubblica delle Filippine; o
 - (ii) L'effettivo controllo regolatorio sul vettore aereo non sia mantenuto dalla Repubblica delle Filippine e/o da suoi cittadini; o
 - (iii) Il vettore aereo non sia posseduto, direttamente o in virtù della proprietà di quote di maggioranza dalla Repubblica delle Filippine né sia soggetto al controllo effettivo della Repubblica delle Filippine e/o da suoi cittadini;
- (c) il vettore designato non sia in grado di dimostrare di essere idoneo a soddisfare le condizioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti conformi alla Convenzione di Chicago, applicati di norma all'esercizio di servizi aerei internazionali dalla Parte Contraente che riceve la designazione; o
- (d) Il vettore aereo disattenda le leggi e/o i regolamenti della Parte Contraente che ha accordato questi diritti; o,
- (e) Il vettore aereo non operi secondo le condizioni previste nel presente Accordo.
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 di leggi e regolamenti, tali diritti possono essere esercitati solo dopo consultazione dell'altra Parte Contraente, in conformità a quanto disposto all'Articolo 20 del presente Accordo.

ARTICOLO 9 – TUTELA 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 sono 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 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 di un aeromobile civile o la minaccia di essa 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 presteranno 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 10 – RICONOSCIMENTO DEI CERTIFICATI E DEI BREVETTI

- (1) I certificati di aeronavigabilità, i certificati di idoneità e i brevetti in corso di validità rilasciati o riconosciuti in base alle leggi e ai regolamenti di una Parte Contraente, ivi comprese, nel caso della Repubblica Italiana, le leggi e i regolamenti dell'Unione Europea, sono ritenuti validi dall'altra Parte Contraente per la finalità di operare 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 11 – 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 efficiente gli standard 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 rispondenza 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 comma 4 saranno disapplicate non appena le motivazioni che ne hanno motivato l'adozione cessino di esistere.
- (6) Con riferimento al precedente comma 2, qualora si stabilisca che una Parte Contraente continui a non essere conforme agli Standard ICAO una volta trascorso il periodo convenuto, il Segretario Generale dell'ICAO verrà informato della situazione. Quest'ultimo sarà inoltre informato della successiva corretta soluzione della situazione.
- (7) Qualora l'Italia abbia designato un vettore aereo il cui controllo regolatorio 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 12 – ESENZIONE DA DAZI DOGANALI ED ALTRI DIRITTI

- (1) Gli aeromobili impiegati su servizi aerei Internazionali dai vettori aerei designati di una Parte Contraente, nonché le relative dotazioni ordinarie, le parti di ricambio compresi i motori, le forniture di carburante e lubrificanti e le provviste di bordo (ivi compresi cibo, bevande e tabacco) a bordo di tale aeromobile sono esentati dall'altra Parte Contraente da ogni tipo di dazio doganale, diritto di ispezione ed altri oneri fiscali al momento dell'ingresso nel territorio

dell'altra Parte Contraente, a condizione che tale dotazione ordinaria e tali altri beni rimangano a bordo dell'aeromobile.

- (2) Gli aeromobili sono inoltre esentanti dagli stessi dazi, diritti ed oneri, ad eccezione degli oneri corrispondenti ai servizi erogati per:
 - a) il carburante, i lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio compresi i motori e le dotazioni ordinarie aviotrasportate introdotte nel territorio di una Parte Contraente dagli aeromobili dei vettori aerei designati dell'altra Parte Contraente e finalizzati all'uso esclusivo degli aeromobili di detto vettore aereo;
 - b) il carburante, i lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio inclusi i motori e le dotazioni ordinarie aviotrasportate caricati a bordo nel territorio di ciascuna Parte Contraente dagli aeromobili dei vettori aerei designati di una Parte Contraente nell'esercizio dei servizi concordati, nei limiti e alle condizioni stabiliti dalle competenti Autorità di detta altra Parte Contraente, e finalizzati ad uso e consumo esclusivo durante il volo.
- (3) I materiali oggetto delle esenzioni dai dazi doganali ed altri oneri fiscali di cui ai precedenti commi non saranno utilizzati per scopi diversi dai servizi aerei internazionali e debbono essere riesportati ove non utilizzati, a meno che non venga garantito il loro trasferimento ad altro vettore aereo internazionale o non ne venga consentita l'importazione permanente, secondo le disposizioni vigenti nel territorio della Parte Contraente interessata.
- (4) Le esenzioni stabilite nel presente Articolo, applicabili anche alla parte dei materiali summenzionati utilizzati o consumati durante il volo sul territorio della Parte Contraente concedente le esenzioni, sono concesse a condizione di reciprocità e possono essere soggette al rispetto delle specifiche formalità normalmente applicate in detto territorio, ivi compresi i controlli doganali.
- (5) Nulla di quanto disposto nel presente Accordo impedisce alla Repubblica Italiana di imporre, su base non discriminatoria, tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito nel proprio territorio per essere utilizzato da un aeromobile di un vettore aereo designato della Repubblica delle Filippine che operi tra un punto del territorio italiano e un altro punto nel territorio italiano o nel territorio di un altro Stato Membro dell'Unione Europea.
- (6) Nulla di quanto disposto nel presente Accordo impedisce alla Repubblica delle Filippine di imporre, su base non discriminatoria, tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito nel proprio territorio per essere utilizzato da un aeromobile di un vettore aereo designato della Repubblica Italiana che operi tra un punto nel territorio delle Filippine e un altro punto nel territorio della Repubblica delle Filippine o nel territorio di un altro Stato Membro dell'ASEAN, nel caso in cui lo Stato Membro di tale organizzazione regionale abbia sottoscritto un accordo in materia di sulla imposizione di oneri sulla fornitura di carburante.

ARTICOLO 13 – ONERI D'USO

- (1) Nessuna Parte Contraente impone o consente che siano imposti al vettore aereo designato dell'altra Parte Contraente oneri d'uso superiori a quelli imposti ai propri vettori aerei che operano servizi aerei internazionali simili.
- (2) Ciascuna Parte Contraente incoraggia le consultazioni tra le proprie Autorità competenti alla imposizione degli oneri e i vettori aerei che utilizzano i servizi e le strutture messe a disposizione da tali Autorità, ove possibile tramite le organizzazioni rappresentative di tali vettori aerei. Le proposte di modifica degli oneri d'uso dovrebbero essere annunciate agli utenti con ragionevole preavviso in modo da consentire agli stessi di esprimere le proprie

opinioni prima della entrata in vigore delle modifiche. Ciascuna Parte Contraente incoraggia le proprie Autorità competenti e gli utenti a scambiare pertinenti informazioni relative agli oneri d'uso.

ARTICOLO 14 – OPPORTUNITÀ COMMERCIALI

- (1) Il vettore aereo (i vettori aerei) 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) di una Parte Contraente, nel rispetto delle leggi e dei regolamenti in materia di ingresso, residenza e ed occupazione 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 applicabili in materia 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 applicabili in materia.

ARTICOLO 15 – ACCORDI DI COOPERAZIONE

Le specifiche condizioni operative degli accordi di cooperazione quali il *block space* e/o gli accordi di *code sharing*, sono stabilite nell'Annesso II al presente Accordo.

ARTICOLO 16 – ASSISTENZA A TERRA (*GROUND HANDLING*)

Fatte salve le direttive, leggi e i regolamenti di ciascuna Parte Contraente, ivi compresa, nel caso dell'Italia, la normativa dell'Unione Europea, ciascun vettore aereo designato ha 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 offrono 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 17 – CONVERSIONE E TRASFERIMENTO DELLE ENTRATE

- (1) Ciascuna Parte consente al vettore aereo (vettori aerei) dell'altra Parte di convertire e trasferire all'estero tutte le entrate ottenute in loco dalla vendita di servizi di trasporto aereo e attività associate direttamente collegate al trasporto aereo, al netto degli esborsi sostenuti localmente, tramite la pronta conversione e rimessa senza limiti al tasso di cambio applicabile alla data della richiesta di conversione o rimessa.

- (2) La conversione e rimessa di tali entrate sono consentite in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili e non sono soggette ad alcun onere amministrativo o di cambio, ad eccezione degli oneri normalmente applicati dalle banche per l'espletamento di tali operazioni di conversione o rimessa.
- (3) Le disposizioni del presente Articolo non esentano i vettori aerei di entrambe le Parti dal pagamento dei dazi, tasse e contributi cui sono soggetti.
- (4) Nella misura in cui i servizi di pagamento tra le Parti sono disciplinati da un accordo speciale, detto accordo prevale.

ARTICOLO 18 – 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 prezzi e le condizioni di agenzia e di altri servizi ancillari, escludendo tuttavia la remunerazione o le condizioni per il trasporto di posta.
- (2) Ciascuna Parte Contraente acconsente che le tariffe per i servizi aerei vengano stabilite da ciascun vettore aereo designato sulla base di considerazioni commerciali e di mercato. Nessuna delle Parti Contraenti richiede ai propri vettori aerei di consultare altri vettori aerei in merito alle tariffe che queste impongono o propongono di imporre per i servizi oggetto del presente Accordo.
- (3) Ciascuna Parte Contraente ha facoltà di richiedere la notifica o la registrazione di ogni tariffa intesa essere imposta dal proprio vettore o vettori aerei. A meno che ciò non sia imposto dalla legge nazionale di una Parte Contraente, nessuna delle Parti Contraenti richiede la notifica o la registrazione di tariffe intese essere imposte dalla compagnia aerea o dalle compagnie aeree dell'altra Parte Contraente. Qualora sussistano obblighi di legge di una parte contraente ai sensi dei quali i vettori aerei designati dell'altra parte contraente siano tenuti a notificare le tariffe per ottenerne l'approvazione, la parte contraente espletterà tale procedura nel minor tempo possibile. Le tariffe possono rimanere in vigore a meno che non siano successivamente disapplicate ai sensi dei seguenti commi 5 o 6.
- (4) L'intervento delle Parti Contraenti è limitato alla:
 - (a) tutela dei consumatori da tariffe eccessive, dovute ad abuso di posizione dominante;
 - (b) prevenzione da tariffe la cui applicazione costituisce un comportamento anticoncorrenziale o sia potenzialmente o intenzionalmente volta a prevenire, limitare o distorcere la concorrenza o ad escludere un concorrente dalla rotta.
- (5) Ciascuna Parte Contraente può unilateralmente bloccare una tariffa registrata o imposta da uno dei propri vettori aerei designati. Tuttavia tale intervento viene posto in atto solo qualora le Autorità Aeronautiche di tale Parte Contraente ritengano che una tariffa imposta o proposta risponda ad uno dei criteri indicati al precedente comma 4.
- (6) Le Parti Contraenti non adottano misure unilaterali per prevenire l'entrata in vigore o la vigenza di una tariffa imposta o proposta da un vettore aereo dell'altra Parte Contraente. Qualora una Parte Contraente ritenga che tale tariffa sia incoerente con le considerazioni di cui al precedente comma 4, essa può richiedere una consultazione e notificare all'altra Parte Contraente le motivazioni di tale insoddisfazione. Le consultazioni avranno luogo entro 14 giorni dal ricevimento della richiesta. In assenza di un accordo reciproco la tariffa entra o rimane in vigore.

ARTICOLO 19 – STATISTICHE

Le Autorità Aeronautiche di una Parte Contraente forniscono alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente, su richiesta di quest'ultime, le informazioni e le statistiche - tali da poter essere normalmente preparate dai vettori aerei designati e presentate alle rispettive autorità aeronautiche - relative al traffico operato sui servizi concordati dai vettori aerei designati della prima Parte Contraente, con destinazione e origine nel territorio dell'altra Parte Contraente. L'eventuale richiesta di ulteriori dati statistici di traffico da parte delle Autorità Aeronautiche di una Parte Contraente alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente sarà oggetto di discussione ed accordo tra le due Parti Contraenti.

ARTICOLO 20 – CONSULTAZIONI ED EMENDAMENTI

- (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.
- (2) La consultazione richiesta da una Parte Contraente o dalle Autorità Aeronautiche di questa ha inizio entro un periodo di sessanta (60) giorni dalla data di ricevimento della richiesta.
- (3) Il presente Accordo può essere modificato con il reciproco consenso delle Parti Contraenti. Le modifiche apportate al presente Accordo entrano in vigore alla data dell'ultima delle notifiche scritte intercorse tra le Parti Contraenti a mezzo canali diplomatici, attestante l'avvenuto espletamento delle procedure legali finalizzate all'entrata in vigore delle stesse.

ARTICOLO 21 – CONFORMITA' A CONVENZIONI MULTILATERALI

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

ARTICOLO 22 - 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 23 - RECESSO

Ciascuna Parte Contraente ha facoltà, in qualsiasi momento, di notificare per iscritto all'altra Parte Contraente la propria decisione di recedere dal presente Accordo. Tale notifica dovrà essere inviata simultaneamente all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale. 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. Qualora l'altra Parte Contraente non attesti 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 24 - REGISTRAZIONE

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

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 Roma il 30 ottobre 2017 in due copie originali, in lingua inglese.

Per il Governo
della Repubblica Italiana
Sen. Benedetto Della Vedova
Sottosegretario di Stato
del Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale

Per il Governo
della Repubblica delle Filippine
S.E. Domingo P. Nolasco
Ambasciatore della Repubblica delle Filippine
in Italia

ANNESSO I**TABELLA DELLE ROTTE**

Rotte sulle quali verranno operati servizi da parte di uno o più vettori aerei designati dalla Repubblica Italiana:

Punti di origine	Punti intermedi	Punti di destinazione	Punti oltre
Punti in Italia	Tutti i punti	Manila, Clark, Cebu e un altro punto da scegliere liberamente	Punti in Asia e Australia

Rotte sulle quali verranno operati servizi da parte di uno o più vettori aerei designati dalla Repubblica delle Filippine:

Punti di origine	Punti intermedi	Punti di destinazione	Punti oltre
Punti nelle Filippine	Tutti i punti	Roma, Milano, Bergamo e un altro punto da scegliere liberamente	Punti in Europa e Africa

Note:

1. I punti intermedi e i punti oltre sono operati senza restrizioni di carattere direzionale o geografico.
2. Il vettore aereo (i vettori aerei) di entrambe le Parti Contraenti può (possono) omettere scali a condizione che i servizi abbiano origine o destinazione all'interno del Paese del vettore.
3. I servizi aerei sono operati in terza e quarta libertà. Nuovi diritti di quinta libertà saranno reciprocamente accordati sulla base di intese tra le Parti Contraenti. Non è consentito il cabotaggio
- (4) Sono consentiti i diritti di scalo e i "voli circolari"

ANNESSE II

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:
 - uno o più vettori aerei della stessa Parte Contraente;
 - uno o più vettori aerei dell'altra Parte Contraente;
 - (3) Con riferimento all'Annesso 2 dell'ASA parafato e allegato al presente documento, e considerato il fatto che le Filippine stanno tuttora valutando la propria posizione in merito al *code-sharing* con paesi terzi, le Parti Contraenti convengono che, allo scopo di favorire, incrementare e agevolare il traffico diretto – consentono ai vettori designati di entrambe le Parti di concludere accordi di *code-sharing* con vettori aerei di Paesi terzi che detengano i diritti necessari, a partire dall'inizio della stagione IATA Summer 2016. Tali operazioni verranno esercitate sui seguenti punti:
 - i. per i vettori aerei designati dall'Italia: un punto nel Medio Oriente, tre punti in Asia, due punti in Australia;
 - ii. per i vettori aerei designati dalle Filippine: un punto in Medio Oriente, tre punti in Asia, due punti in Europa.
- Su accordo delle Parti, specifici accordi di *code sharing* con Paesi terzi potranno essere consentiti prima della stagione IATA Summer 2016
- (4) Le frequenze operate ai sensi dell'accordo di *code sharing* sono calcolate come frequenze del vettore che opera il servizio.
 - (5) Nell'operare i servizi concordati i vettori aerei designati di ciascuna Parte Contraente hanno facoltà di cambiare aeromobile in un punto o più punti delle rotte specificate, utilizzando numeri di volo identici o diversi sui segmenti interessati.



18PDL0097840