

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2415

---

## 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 di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018

---

*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 di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018.

#### *Contesto dell'Accordo.*

L'Accordo si inserisce in un contesto regolato da un *Memorandum of understanding* di contenuto tecnico-operativo sottoscritto dalle autorità aeronautiche dei due Paesi nel gennaio 2013. Tale documento è stato sottoscritto dalle Parti in previsione della conclusione di un vero e proprio accordo sui servizi aerei (ASA).

#### *Iter procedurale della firma dell'Accordo.*

Il testo dell'Accordo è stato negoziato dalle delegazioni dei due Paesi e parafato da rappresentanti delle rispettive autorità aeronautiche nell'ambito di un incontro negoziale tenutosi il 23 e 24 marzo 2016 a Roma.

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

#### *Finalità dell'Accordo.*

L'Accordo mira a regolamentare i servizi aerei tra l'Italia e la Corea del sud, rafforza ulteriormente i legami economici tra i due Paesi e apporta vantaggi economici ai vettori aerei, agli aeroporti, ai passeggeri, agli speditonieri, all'industria del turismo e, in generale, all'economia dell'Italia e della Corea del sud.

L'Accordo delinea il quadro giuridico generale nel cui ambito si sviluppano le relazioni aeronautiche tra i due Paesi.

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'Annesso.

#### *Esame delle disposizioni.*

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

Articolo 1 – Definizioni. L'articolo definisce e illustra la terminologia 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 – Applicabilità della Convenzione di Chicago. L'articolo definisce i criteri di applicabilità della Convenzione di Chicago del 1944 all'Accordo.

Articolo 3 – Compatibilità con la disciplina della concorrenza. L'articolo stabilisce criteri di compatibilità con le disposizioni in materia di concorrenza.

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 (Annesso).

Articolo 5 – Disciplina dell'esercizio dei servizi concordati. L'articolo stabilisce i principi generali che le autorità aeronautiche delle due Parti contraenti applicano in sede

di accordo sulle frequenze da operare. Prevede, inoltre, che le Parti contraenti operino secondo principi di equa competitività e definisce le azioni che potranno essere intraprese in caso di disaccordo delle Parti (articolo 21 in materia di consultazioni).

Articolo 6 – Applicabilità delle leggi e dei regolamenti. L'articolo contiene disposizioni generali di rinvio a leggi e regolamenti applicabili in materia di entrata, stazionamento e uscita dal territorio degli aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale.

Articolo 7 – Designazione e autorizzazioni. 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, prevede il regime della multidesignazione e i requisiti richiesti dalle cosiddette « clausole *standard* UE » in materia di designazione dei vettori.

Articolo 8 – Revoca o sospensione delle autorizzazioni d'esercizio. L'articolo, in maniera speculare rispetto all'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 – Protezione dell'aviazione. L'articolo definisce 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 (*aviation security*).

Articolo 10 – Sicurezza dell'aviazione. L'articolo definisce le condizioni in base alle quali le Parti contraenti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea (*aviation safety*).

Articolo 11 – Riconoscimento dei certificati e delle licenze. L'articolo prevede e disciplina il riconoscimento reciproco dei certificati di aeronavigabilità degli aeromobili e delle licenze e qualifiche rilasciate da ciascuna Parte contraente, nell'ambito degli *standard* minimi di sicurezza stabiliti, a livello internazionale, dalla Convenzione di Chicago.

Articolo 12 – Esenzione da dazi ed altri oneri. L'articolo descrive il regime e i casi di reciproca esenzione doganale e fiscale concernenti, ad esempio, 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 d'uso alle linee aeree designate. Viene, in particolare, sancito il principio di non discriminazione nell'offerta di tali servizi.

Articolo 14 – Opportunità commerciali. L'articolo prevede le modalità, riconosciute su base reciproca, concernenti il riconoscimento della possibilità di mantenere, sul 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 consente, su base reciproca, per i vettori delle Parti, intese di cooperazione.

Articolo 16 – Assistenza a terra. L'articolo prevede e disciplina i servizi di assistenza a terra negli aeroporti (*ground handling*).

Articolo 17 – Conversione e trasferimento degli introiti. L'articolo consente e disciplina, su base reciproca, il trasferimento delle entrate in valuta locale o convertibile, derivanti dalla vendita dei biglietti per il trasporto aereo, nel rispetto delle leggi e dei regolamenti applicabili dalle Parti contraenti.

Articolo 18 – Tariffe. L'articolo illustra il regime di predisposizione e di applicazione delle tariffe da parte dei vettori designati, improntandolo ai principi della libera concorrenza e della non discriminazione. In caso di disaccordo sull'approvazione delle tariffe è previsto il ricorso alla consultazione fra le Parti contraenti ai sensi dell'articolo 21.

Articolo 19 – Approvazione delle tabelle di volo. L'articolo disciplina l'approvazione delle tabelle di volo e delle eventuali modifiche.

Articolo 20 – Statistiche. L'articolo prevede che le autorità aeronautiche si forni-

ranno reciprocamente, su richiesta, informazioni e dati statistici utili ad esaminare l'andamento dei servizi aerei tra i due Paesi.

Articolo 21 – Consultazioni. L'articolo definisce le modalità del possibile svolgimento di consultazioni tra le Parti contraenti per garantire il rispetto dei contenuti dell'Accordo.

Articolo 22 – Emendamenti. L'articolo prevede e regola la possibilità di modificare l'Accordo tramite consultazioni dirette o per corrispondenza attraverso canali diplomatici (articolo 21 in materia di consultazioni).

Articolo 23 – 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 o, in caso di esito negativo di tali consultazioni, attraverso canali diplomatici.

Ove i tentativi di conciliazione dovessero fallire, le controversie verranno risolte con il ricorso al tribunale arbitrale. La clausola arbitrale:

è stata posta dalla Parte coreana come *conditio sine qua non* per la finalizzazione

del negoziato, in considerazione del fatto che il diritto interno coreano non consente di siglare accordi aerei senza tale previsione;

è la terza e residuale ipotesi di risoluzione delle controversie, dopo la previsione di negoziati tra le autorità tecniche e tra le autorità diplomatiche;

è uno strumento previsto anche in altri accordi aerei.

Articolo 24 – Cessazione. L'articolo stabilisce e regola la facoltà di ciascuna Parte contraente di recedere unilateralmente dall'Accordo.

Articolo 25 – Registrazione. L'articolo contiene l'obbligo di registrazione dell'Accordo presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

Articolo 26 – Entrata in vigore. L'articolo subordina l'entrata in vigore dell'Accordo alla notifica del perfezionamento delle rispettive procedure interne.

Annesso – Tabella delle rotte. L'Annesso prevede la tabella delle rotte operabili da parte dei vettori designati da ciascuna Parte contraente, corredata di una serie di note che definiscono specifiche facoltà operative.

## 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 di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018, si inserisce in un contesto regolato da un *Memorandum of understanding* di contenuto tecnico-operativo sottoscritto dalle autorità aeronautiche dei due Paesi nel gennaio 2013. Tale documento è stato sottoscritto dalle Parti in previsione della conclusione di un vero e proprio accordo sui servizi aerei (ASA).

L'accordo è stato redatto in conformità alla normativa dell'Unione europea, prevedendo l'inserimento delle 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, discendenti 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, 10 e 21 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 10, paragrafo 3, dell'Accordo prevede 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'Ente e i relativi oneri sono, pertanto, posti a carico del bilancio dell'ENAC.

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 dalla 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; quanto alla competenza dell'ENAC, tali attività sono comunque svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ENAC stesso e i relativi oneri sono posti a carico del bilancio dello stesso Ente.

Per quanto riguarda le disposizioni dell'articolo 20 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.

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 di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018, 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.

*2) Analisi del quadro normativo nazionale.*

Rispetto al quadro normativo nazionale non emerge alcun profilo di incoerenza o contraddizione. La sottoscrizione di un accordo bilaterale con uno Stato non appartenente all'Unione europea costituisce, infatti, il necessario presupposto per l'instaurazione e lo sviluppo di relazioni aeronautiche tra tale Stato 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 si allinea ad altri accordi stipulati dall'Italia con altri Paesi non appartenenti all'Unione europea, tutti finalizzati al progressivo ed equilibrato sviluppo del trasporto aereo 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.*

Il provvedimento non presenta alcun problema di costituzionalità, essendo pienamente conforme agli articoli 80 e 87, in materia di ratifica di trattati internazionali, e 117, in materia di riparto della potestà legislativa tra Stato, regioni ed enti locali, della Costituzione.

*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 è pienamente compatibile con le regole di riparto di competenze tra Stato, regioni ed enti locali, in quanto la materia dei rapporti internazionali rientra, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, nella competenza legislativa esclusiva dello Stato.

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

I principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione riguardano l'esercizio di funzioni amministrative e non risultano quindi direttamente coinvolti dall'intervento normativo. Tuttavia, rispetto ai rapporti tra Stato, regioni ed enti locali, risulta rispettato il principio di sussidiarietà in quanto l'obiettivo di istituire, regolare e sviluppare relazioni aeronautiche tra l'Italia e Paesi non appartenenti all'Unione europea non è perseguibile attraverso interventi normativi adottati da regioni o enti locali.

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

L'intervento normativo non comporta alcun processo di rilegificazione poiché si riferisce a una materia (trattati internazionali) che ha sempre necessitato di ratifica legislativa.

Nella materia oggetto dell'intervento normativo non è configurabile il ricorso alla delegificazione, in quanto la ratifica dell'Accordo con legge è prevista dall'articolo 80 della Costituzione.

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

Non esistono progetti di legge vertenti sulla materia oggetto dell'intervento normativo.

- 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 sulla materia degli accordi aerei bilaterali sottoscritti dall'Italia.

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

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

L'intervento normativo è pienamente compatibile con l'ordinamento europeo.

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

È attualmente in corso una procedura di infrazione da parte della Commissione europea relativa ad alcune disposizioni contenute in un

accordo bilaterale sui servizi aerei tra l'Italia e la Federazione russa. Tali disposizioni, tuttavia, non sono presenti nell'Accordo tra l'Italia e la Corea del sud che è, quindi, pienamente conforme alla normativa europea e, specificatamente, al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al regolamento (CE) n. 847/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i Paesi terzi.

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

L'intervento non presenta alcun profilo di incompatibilità rispetto ad 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.*

La Corte di giustizia dell'Unione europea ha dichiarato la legittimità degli accordi aerei bilaterali, escludendo quindi che la competenza dell'Unione europea a sottoscrivere accordi con Paesi terzi sia configurabile quale competenza esclusiva.

*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.*

Sulla materia oggetto dell'intervento normativo non si riscontra una giurisprudenza della Corte europea dei diritti dell'uomo, né vi sono giudizi pendenti.

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

Non si rilevano tali indicazioni.

**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.*

Le definizioni dei termini contenuti nell'Accordo sono indicate nell'articolo 1 dello stesso Accordo e non sono innovative rispetto a quanto già utilizzato in altri accordi aerei bilaterali.

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

I riferimenti normativi contenuti nell'Accordo risultano corretti.

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

L'Accordo non introduce modificazioni o integrazioni a disposizioni vigenti in quanto è il primo atto fondamentale di regolazione delle relazioni aeronautiche tra l'Italia e la Corea del sud.

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

La materia degli accordi aerei tra Italia e Corea del sud non è regolata da alcun atto normativo.

- 5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo e di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Non si riscontrano le fattispecie indicate.

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

Non risulta alcuna delega aperta sulla materia oggetto dell'intervento normativo.

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

Gli atti attuativi previsti dall'intervento normativo sono quelli consueti nella prassi delle relazioni aeronautiche e non presentano profili problematici in ordine ai termini previsti per la loro adozione.

- 8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di 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.*

L'Accordo non richiede la raccolta e l'elaborazione di dati statistici ulteriori rispetto a quelli normalmente trattati dai competenti uffici e non si ritiene quindi necessario commissionare l'elaborazione di statistiche.

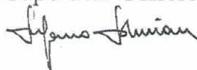
**DICHIARAZIONE DI ESCLUSIONE DALL’AIR**

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 di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018”, 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

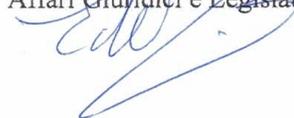


VISTO

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 di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018.

## 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 26 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. I soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nei propri bilanci.

2. Agli eventuali oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 22 e 23 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*.

**ACCORDO SUI SERVIZI AEREI****TRA****IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA****E****IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DI COREA**

Il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica di Corea, di seguito indicate come le "Parti Contraenti",

in quanto firmatari della Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale aperta alla firma al Chicago il 7 dicembre 1944,

desiderando facilitare, promuovere e contribuire alla espansione delle opportunità di servizi aerei regionali ed Internazionali;

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

desiderando rendere possibile per le compagnie aeree una vasta offerta di opzioni di servizio sia nel campo del trasporto passeggeri che della spedizione e desiderando incoraggiare le singole compagnie aeree a sviluppare ed adottare prezzi innovativi e competitivi; e

auspicando entrambi la conclusione di un accordo finalizzato alla determinazione e operazione di servizi aerei di linea tra i rispettivi territori ed oltre;

hanno concordato 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 ad essa apportato entrato in vigore ai sensi dell'Articolo 94(a) della Convenzione e (ii) tutti gli annessi o emendamenti apportati alla stessa adottati ai sensi dell'Articolo 90 di detta Convenzione, nella misura in cui tale emendamento o annesso sia in qualsiasi momento valido ed in vigore per entrambe le Parti Contraenti;
- (b) il termine "Autorità Aeronautiche" indica, nel caso del Governo della Repubblica Italiana il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, e nel caso della Repubblica di Corea il Ministero del Territorio, Infrastrutture e Trasporto o, in entrambi i casi, altro soggetto o ente autorizzato ad espletare le funzioni attualmente esercitate dall'autorità summenzionata, o funzioni simili;

- (c) il termine "servizi concordati" indica i servizi aerei di linea sulle rotte specificate nell'Annesso al presente Accordo per il trasporto di passeggeri, merci e posta, separatamente o in combinazione
- (d) il termine "compagnia aerea designata" indica una compagnia aerea che sia stata designata ed autorizzata ai sensi dell'Articolo 7 del presente Accordo;
- (e) il termine "territorio" in relazione ad uno Stato reca il significato ad esso attribuito dall'Articolo 2 della Convenzione di Chicago;
- (f) i termini "servizio aereo", "servizio aereo internazionale", "linea aerea" e "scalo non commerciale" recano i significati rispettivamente loro assegnati dall'Articolo 96 della Convenzione di Chicago;
- (g) il termine "Accordo" indica il presente Accordo ivi compresi tutti i suoi Annessi e tutti gli emendamenti apportati al presente Accordo o ai suoi Annessi;
- (h) il termine "oneri d'uso" indica l'onere imposto alle compagnie aeree dalle autorità competenti o da queste autorizzato per la messa a disposizione di strutture o proprietà aeroportuali o di strutture per la navigazione aerea o strutture o servizi per la sicurezza dell'aviazione, ivi compresi i servizi correlati per gli aeromobili, gli equipaggi, i passeggeri e la merce;
- (i) il termine "Certificato di Operatore Aereo" indica il documento rilasciato ad una compagnia aerea dalle competenti Autorità Aeronautiche ai sensi delle leggi in vigore nella Parte Contraente che ha designato la compagnia aerea, attestante l'idoneità e l'organizzazione professionale della compagnia aerea atte a garantire l'esercizio sicuro degli aeromobili per le attività di aviazione specificate nel certificato.
- (j) Con "dotazioni dell'aeromobile" si indicano articoli, diversi dalle provviste di bordo e dalle parti di ricambio rimovibili, da utilizzare a bordo degli aeromobili durante il volo, ivi incluse le dotazioni di primo soccorso e per la sopravvivenza;
- (k) Il termine "provviste" indica 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) il termine "rotte specificate" indica le rotte specificate nell'Annesso al presente Accordo
- (n) il termine "code sharing" indica un accordo commerciale nel quale una compagnia aerea appone il proprio codice identificativo su un volo operato da un'altra compagnia aerea;
- (o) il termine "capacità" in relazione ad un aeromobile indica il carico utile di tale aeromobile disponibile su una rotta o su una sezione di rotta e, in relazione ai servizi concordati, indica la capacità dell'aeromobile utilizzato per tali servizi, moltiplicata per la frequenza operata da tale aeromobile su un determinato periodo di tempo su una rotta o sezione di rotta;
- (p) il termine "tariffa" indica il prezzo da corrispondere per il trasporto di passeggeri, bagagli e/o merci e le condizioni alle quali vengono applicati tali prezzi, ivi inclusi i prezzi e le condizioni di agenzia e di altri servizi ausiliari, escludendo tuttavia la remunerazione e le condizioni per il trasporto di posta;
- (q) il termine "Stato Membro UE" indica uno Stato Membro dell'Unione Europea, e con "Trattati UE" si intendono il Trattato sull'Unione Europea e il Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

- (r) Nel presente Accordo ogni riferimento a cittadini della Repubblica Italiana deve essere inteso come riferito a cittadini di Stati Membri dell'Unione Europea.
- (s) Nel presente Accordo ogni riferimento ad uno o più compagnie aeree della Repubblica Italiana deve essere inteso come relativo ad uno o più compagnie aeree designate dalla Repubblica Italiana; e
- (t) con "Stati Membri dell'Associazione Europea di Libero Scambio" si indicano la Repubblica di Islanda, il Principato del Liechtenstein, il Regno di Norvegia (in quanto firmatari dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo) e la Confederazione Elvetica (ai sensi dell'Accordo sul Trasporto Aereo sottoscritto tra la Comunità Europea e la Confederazione Elvetica).

## ARTICOLO 2 APPLICABILITA' DELLA CONVENZIONE DI CHICAGO

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

## ARTICOLO 3 COMPATIBILITA' CON LA DISCIPLINA DELLA CONCORRENZA

In deroga ad ogni disposizione contraria, nulla nel presente Accordo è inteso:

- (a) 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
- (b) rinforzare gli effetti di un tale accordo, determinazione o pratica concertata; o
- (c) delegare ad operatori economici privati la responsabilità di adottare azioni volte a prevenire, distorcere o limitare la concorrenza.

## ARTICOLO 4 CONCESSIONE DI DIRITTI

1. Ciascuna Parte Contraente in relazione ai propri servizi aerei internazionali ha il diritto:
  - (a) di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte Contraente;
  - (b) di effettuare, nel territorio dell'altra Parte Contraente, scali non commerciali.
2. Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente il diritto specificato nel presente Accordo allo scopo di stabilire ed operare servizi aerei sulle rotte specificate.
3. Nell'esercizio dei servizi concordati sulle rotte specificate, le compagnie aeree designate da ciascuna Parte Contraente godono del diritto di effettuare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente nei punti specificati nell'Annesso allo scopo di caricare e scaricare passeggeri, merci e posta separatamente o in combinazione, conformemente alle disposizioni del presente Accordo.
4. Nulla di quanto disposto ai paragrafi 2 e 3 del presente Articolo va inteso conferire alle compagnie aeree designate di una Parte Contraente il diritto di prendere a bordo, nel territorio dell'altra Parte

Contraente, passeggeri, merci o posta contro remunerazione o locazione e destinati ad un altro punto nel territorio di tale altra Parte Contraente.

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

#### **ARTICOLO 5 DISCIPLINA DELL'ESERCIZIO DEI SERVIZI CONCORDATI**

1. Alle compagnie aeree designate delle Parti Contraenti vengono garantite pari ed eque opportunità nell'esercizio dei servizi concordati sulle rotte specificate.
2. Ciascuna Parte Contraente adotta tutte le misure idonee nell'ambito della propria giurisdizione per eliminare ogni forma di discriminazione o di pratica anticoncorrenziale o predatoria nell'esercizio dei diritti stabiliti nel presente Accordo.
3. Ciascuna Parte Contraente tiene in considerazione gli interessi delle compagnie aeree dell'altra Parte Contraente in modo da non influenzare indebitamente le opportunità di tali compagnie aeree di offrire i servizi oggetto del presente Accordo.
4. Su ciascuna rotta specificata, la capacità offerta dalle compagnie aeree designate di una Parte Contraente insieme alla capacità offerta dalle compagnie aeree designate dell'altra Parte Contraente devono essere mantenuti in un rapporto ragionevole rispetto alle esigenze di trasporto aereo dell'utenza su tale rotta.
5. La capacità totale offerta dalle compagnie aeree designate delle Parti Contraenti sui servizi concordati viene concordata tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti.
6. In caso di disaccordo tra le Parti Contraenti, le questioni oggetto del paragrafo 5 del presente Articolo vengono definite secondo quanto stabilito all'Articolo 21 del presente Accordo. Fino alla composizione di tale disaccordo la capacità offerta dalle compagnie aeree designate rimane invariata.

#### **ARTICOLO 6 APPLICABILITA' DELLE LEGGI E DEI REGOLAMENTI**

1. Le leggi e i regolamenti di una Parte Contraente relative all'ingresso, alla permanenza o alla partenza dal proprio territorio di aeromobili impiegati in servizi aerei internazionali o relative alla conduzione e navigazione di tali aeromobili durante la permanenza sul proprio territorio vengono applicate agli aeromobili delle compagnie aeree designate dell'altra Parte Contraente.
2. Le leggi e i regolamenti di una Parte Contraente che disciplinano, sul proprio territorio, l'ingresso, la permanenza e la partenza di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e posta e in particolare quelle disciplinanti l'emigrazione o l'immigrazione, i passaporti, le dogane, la valuta e i controlli sanitari si applicano a passeggeri, equipaggio, bagaglio, merci e posta trasportati dagli aeromobili delle compagnie aeree designate dell'altra Parte Contraente, fin quando si trovano nel territorio della prima Parte Contraente.

3. Nell'applicazione delle normative disciplinanti l'immigrazione, la dogana, la quarantena e simili normative le Parti Contraenti non concedono preferenze a proprie compagnie aeree o ad altre compagnie aeree rispetto ad una compagnia aerea designata dell'altra Parte Contraente che operi un trasporto aereo internazionale simile.

#### ARTICOLO 7 DESIGNAZIONE E AUTORIZZAZIONI

1. Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di designare una o più compagnie aeree allo scopo di operare i servizi concordati su ciascuna delle rotte specificate nell'Annesso al presente Accordo e di ritirare o modificare tali designazioni. Le suddette designazioni sono comunicate in forma scritta.
2. Ricevuta la designazione, l'altra Parte Contraente concede le opportune autorizzazioni e permessi, con tempi procedurali minimi, a condizione che:
  - (a) nel caso di una compagnia aerea designata dalla Repubblica Italiana:
    - (i) essa sia stabilita nel territorio della Repubblica Italiana ai sensi dei Trattati UE e detenga una valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato Membro della UE ai sensi della normativa dell'Unione Europea; e
    - (ii) l'effettivo controllo regolatorio della compagnia aerea sia esercitato e mantenuto dallo Stato membro UE responsabile del rilascio del Certificato di Operatore Aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente identificata nella designazione; e
    - (iii) la compagnia aerea abbia la sede principale di attività nel territorio dello Stato Membro UE dal quale ha ricevuto la licenza di esercizio valida; e
    - (iv) la compagnia aerea appartenga, direttamente o in virtù del possesso di una quota di maggioranza e sia sotto il controllo effettivo di uno Stato Membro UE o Stati Membri dell'Associazione di Libero Scambio e/o di cittadini di tali Stati.
  - (b) nel caso di una compagnia aerea designata dalla Repubblica della Corea:
    - (i) la Repubblica di Corea detenga e mantenga l'effettivo controllo regolatorio della compagnia aerea; e
    - (ii) la proprietà sostanziale e il controllo effettivo della compagnia aerea siano in capo alla Repubblica di Corea, a cittadini della Repubblica di Corea o di entrambi, e la compagnia aerea detenga una licenza di esercizio valida rilasciata dalla Repubblica di Corea.
  - (c) la compagnia aerea designata sia idonea a soddisfare le condizioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti normalmente applicati alla conduzione di servizi aerei internazionali dalla Parte Contraente che esamina la richiesta o le richieste;
4. Una volta designata ed autorizzata come prescritto, la compagnia aerea può iniziare ad operare i servizi concordati, a condizione che essa rispetti tutte le disposizioni applicabili del presente Accordo.

**ARTICOLO 8**  
**REVOCA O SOSPENSIONE DELLE AUTORIZZAZIONI D'ESERCIZIO**

1. Ciascuna Parte Contraente può rifiutare, sospendere o limitare l'autorizzazione d'esercizio o i permessi tecnici di una compagnia aerea designata dall'altra Parte Contraente laddove:
  - (a) nel caso di una compagnia aerea designata dalla Repubblica Italiana:
    - (i) essa non sia stabilita nel territorio della Repubblica Italiana secondo quanto previsto dai Trattati UE o non disponga di una valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato Membro UE ai sensi della normativa dell'Unione Europea; o
    - (ii) l'effettivo controllo regolatorio sulla compagnia aerea non sia esercitato o mantenuto dallo Stato Membro UE responsabile del rilascio alla stessa del Certificato di Operatore Aereo, o l'autorità aeronautica competente non sia chiaramente identificata nella designazione; o
    - (iii) la compagnia aerea non abbia la propria sede principale di attività nel territorio dello Stato Membro UE dal quale abbia ricevuto la propria valida licenza di esercizio; o
    - (iv) la compagnia aerea non appartenga, direttamente o in virtù del possesso di una quota di maggioranza, a Stati Membri della UE o Stati Membri della Associazione Europea di Libero Scambio e/o di cittadini di tali Stati o sia sotto il loro controllo effettivo; o
    - (v) la compagnia aerea sia già autorizzata ad operare ai sensi di un accordo bilaterale tra la Repubblica di Corea e un altro Stato Membro della UE e la Repubblica di Corea sia in grado di dimostrare che, esercitando diritti di traffico ai sensi del presente Accordo su una rotta che include un punto in tale altro Stato Membro UE, vengano eluse le limitazioni ai diritti di traffico imposte da tale altro accordo; o
    - (vi) la compagnia aerea detenga un Certificato di Operatore Aereo rilasciato da un altro Stato Membro della UE in assenza di un accordo bilaterale tra la Repubblica di Corea e tale Stato Membro UE, e che lo Stato Membro UE abbia negato i diritti di traffico alla compagnia aerea designata dalla Repubblica di Corea; o
  - (b) nel caso di una compagnia aerea designata dalla Repubblica di Corea:
    - (i) la Repubblica di Corea non mantenga l'effettivo controllo regolatorio sulla compagnia aerea; o
    - (ii) la proprietà sostanziale e il controllo effettivo su tale compagnia aerea non siano in capo alla Repubblica di Corea, a cittadini della Repubblica di Corea o ad entrambi, o la compagnia aerea non disponga di una licenza di esercizio valida rilasciata dalla Repubblica di Corea; o
  - (c) la compagnia aerea non abbia ottemperato alle leggi e alle normative normalmente e ragionevolmente applicate dalla Parte Contraente concedente i diritti; o
  - (d) la compagnia aerea non ottemperi alle condizioni prescritte dal presente Accordo.
2. Salvo il caso in cui una azione immediata sia necessaria per prevenire infrazioni delle leggi e dei regolamenti, il diritto di cui al paragrafo 1 del presente Articolo viene esercitato solo a seguito di consultazioni tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti in conformità all'Articolo 21 del presente Accordo.

3. Nell'esercitare i propri diritti ai sensi del presente Articolo e senza pregiudizio per i diritti di cui alle lettere (a) (v) e (a) (vi) del paragrafo 1 del presente Articolo, la Repubblica di Corea non esercita discriminazioni basate sulla nazionalità tra compagnie aeree di Stati Membri della UE.

#### ARTICOLO 9 PROTEZIONE DELL'AVIAZIONE

1. Coerentemente con i diritti e gli obblighi contratti in virtù del diritto internazionale, le Parti Contraenti riaffermano che gli obblighi reciprocamente assunti in materia di tutela dell'aviazione civile 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 agiscono, 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, e 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, della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici ai fini di rilevamento, firmata a Montreal il 1 marzo 1991, e di ogni altro accordo in materia di protezione dell'aviazione civile che sia vincolante per entrambe le Parti Contraenti.
2. Le Parti Contraenti si prestano reciprocamente, a richiesta, tutta l'assistenza necessaria a prevenire atti di cattura illecita di aeromobili civili ed altri atti illegittimi contro la sicurezza di tali aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggio, degli aeroporti e delle installazioni per la 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 civile sancite dalla Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale ed indicate come Annessi alla Convenzione nella misura in cui tali norme in materia di protezione dell'aviazione civile siano applicabili alle Parti Contraenti; esse esigono che gli operatori degli aeromobili del proprio registro o gli operatori di aeromobili che hanno la sede principale di attività o la residenza permanente nel territorio delle Parti Contraenti, - nel caso della Repubblica Italiana operatori di aeromobili stabiliti nel suo territorio ai sensi dei Trattati dell'Unione Europea e in possesso di licenze di esercizio valide ai sensi del diritto dell'Unione Europea - e gli operatori di aeroporti presenti nel proprio territorio agiscano in conformità ai tali disposizioni in materia di tutela dell'aviazione.
4. Ciascuna Parte Contraente conviene che i propri operatori di aeromobili sono tenuti ad osservare, all'ingresso nel Territorio dell'altra Parte Contraente, durante la permanenza in esso e alla partenza da esso, le disposizioni in materia di protezione dell'aviazione conformi alle leggi vigenti in tale paese, ivi comprese, nel caso della Repubblica Italiana, le leggi dell'Unione Europea. Ciascuna Parte Contraente accerta l'effettiva adozione all'interno del proprio Territorio di misure volte a proteggere l'aeromobile e a sottoporre al vaglio di sicurezza i passeggeri, l'equipaggio e i loro bagagli a mano e per effettuare adeguati controlli sul bagaglio, sulle Merci e sulle provviste di bordo prima e durante le operazioni di imbarco o carico. Ciascuna Parte Contraente accetta inoltre di dare positiva considerazione alle richieste presentate dall'altra Parte Contraente relative a particolari e ragionevoli misure di sicurezza finalizzate a fronteggiare una minaccia specifica.
5. Qualora si verifichi un sequestro illegale o la minaccia di un sequestro illegale di un aeromobile civile o altri atti illeciti contro la sicurezza di un aeromobile, dei passeggeri o dell'equipaggio, di aeroporti o installazioni per la navigazione aerea, le Parti Contraenti si prestano assistenza reciproca facilitando la

comunicazione e adottando altri provvedimenti adeguati volti a far cessare tale sequestro o minaccia di sequestro nel più breve tempo possibile.

6. Qualora una Parte Contraente abbia ragionevoli motivi di ritenere che l'altra Parte Contraente abbia disatteso le disposizioni del presente Articolo, la prima Parte Contraente può richiedere immediate consultazioni con l'altra Parte Contraente. Il mancato raggiungimento di un accordo soddisfacente entro un mese dalla data di tale richiesta costituisce una motivazione per il ritiro, la revoca, la sospensione, la limitazione o l'imposizione di condizioni alle autorizzazioni delle compagnie aeree designate dall'altra Parte Contraente. Laddove la situazione di emergenza lo richieda, o per prevenire ulteriori inottemperanze alle disposizioni del presente Articolo, la prima Parte Contraente può adottare provvedimenti provvisori in qualsiasi momento. Qualsiasi misura adottata conformemente al presente paragrafo è sospesa una volta che l'altra Parte Contraente si sia conformata alle disposizioni in materia di sicurezza del presente Articolo.

#### ARTICOLO 10 SICUREZZA DELL'AVIAZIONE

1. Ciascuna Parte Contraente può, in qualsiasi momento, richiedere consultazioni in merito agli standard di sicurezza adottati dall'altra Parte Contraente relativamente alle strutture aeronautiche, all'equipaggio di bordo, agli aeromobili e al funzionamento degli stessi. Tali consultazioni avranno luogo entro trenta (30) giorni dalla richiesta.
2. Ove, a seguito di tali consultazioni, una Parte Contraente rilevi che l'altra Parte Contraente in relazione agli ambiti di cui al paragrafo 1 del presente Articolo non mantenga ed amministri in modo efficiente standard di sicurezza tali da soddisfare gli Standard in quel momento vigenti ai sensi della Convenzione di Chicago, l'altra Parte Contraente viene informata di tali rilievi e delle azioni ritenute necessarie per aderire agli Standard ICAO. L'altra Parte Contraente adotta le idonee misure correttive entro un periodo di tempo concordato.
3. Conformemente all'Articolo 16 della Convenzione di Chicago, si conviene inoltre che ciascun aeromobile utilizzato da una compagnia aerea di una Parte Contraente o per conto di una compagnia aerea di una Parte Contraente su servizi aventi destinazione o origine nel territorio dell'altra Parte Contraente può, mentre si trova sul territorio dell'altra Parte Contraente, essere soggetto ad una ispezione da parte dei rappresentanti autorizzati dell'altra Parte Contraente, a condizione che ciò non sia causa di un irragionevole ritardo nel servizio di tale aeromobile. In deroga agli obblighi menzionati all'Articolo 33 della Convenzione di Chicago, lo scopo di tale ispezione è di verificare la validità dei documenti dell'aeromobile, i brevetti dell'equipaggio e che le condizioni dell'aeromobile e delle sue apparecchiature siano conformi agli Standard ICAO in quel momento vigenti ai sensi della Convenzione di Chicago.
4. Qualora misure urgenti siano necessarie ad assicurare la sicurezza delle operazioni di una compagnia aerea, ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di sospendere immediatamente o variare le autorizzazioni di esercizio di una o più compagnie aeree dell'altra Parte Contraente.
5. Le misure adottate da una Parte Contraente ai sensi del paragrafo 4 del presente Articolo sono disapplicate non appena le motivazioni che ne hanno determinato l'adozione cessano di esistere.
6. Con riferimento al paragrafo 2 del presente Articolo, nel caso in cui una Parte Contraente continui a disattendere gli Standard ICAO oltre il periodo di tempo stabilito, il Segretario Generale dell'ICAO viene informato della questione. Il Segretario Generale dell'ICAO viene inoltre informato della successiva positiva risoluzione della situazione.

7. Qualora la Repubblica Italiana abbia designato una compagnia aerea il cui controllo regolatorio sia esercitato e mantenuto da un altro Stato Membro dell'Unione Europea, i diritti della Repubblica di Corea ai sensi del presente Articolo sono parimenti riconosciuti 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 compagnia aerea per le finalità del presente Accordo.

#### ARTICOLO 11

##### RICONOSCIMENTO DEI CERTIFICATI E DELLE LICENZE

1. I certificati di aeronavigabilità, i certificati di idoneità e i brevetti rilasciati o convalidati secondo le leggi e i regolamenti di una Parte Contraente, ivi compresi, nel caso della Repubblica Italiana, le leggi e i regolamenti dell'Unione Europea, che siano in corso di validità, sono riconosciuti validi dall'altra Parte Contraente per le finalità di operare i servizi concordati, sempre che i requisiti per il rilascio o la convalida di tali certificate o brevetti siano pari o al di sopra degli standard minimi stabiliti ai sensi della Convenzione di Chicago.
2. Ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto, tuttavia, di rifiutarsi di riconoscere come validi, per le finalità di sorvolo del proprio territorio o di atterraggio nel proprio territorio, certificati di aeronavigabilità, certificati di idoneità e brevetti concessi o convalidati a propri cittadini dall'altra Parte Contraente.

#### ARTICOLO 12

##### ESENZIONE DA DAZI ED ALTRI ONERI

1. Ciascuna Parte Contraente, a condizione di reciprocità, esenta le compagnie aeree designate dell'altra Parte Contraente ai sensi delle proprie leggi applicabili in materia, da restrizioni all'importazione, dazi doganali, accise, tasse di ispezione ed altre imposte ed oneri nazionali sull'aeromobile, carburante, lubrificanti, forniture tecniche di consumo, parti di ricambio compresi i motori, dotazione ordinaria dell'aeromobile, provviste di bordo ed altri articoli finalizzati all'uso o utilizzati esclusivamente in connessione all'esercizio degli aeromobili delle compagnie aeree designate dell'altra Parte Contraente che operano i servizi concordati, nonché stock di biglietti, lettere di trasporto aereo e ogni materiale stampato recante lo stemma della compagnia e il materiale pubblicitario ordinario distribuito gratuitamente dalle compagnie designate.
2. Le esenzioni concesse dal presente Articolo si applicano agli articoli di cui al paragrafo 1 del presente Articolo:
  - (a) introdotti nel territorio di una Parte Contraente dalle compagnie aeree designate dell'altra Parte Contraente o per conto di esse;
  - (b) mantenuti a bordo degli aeromobili delle compagnie aeree designate di una Parte Contraente all'arrivo nel territorio dell'altra Parte Contraente o alla partenza da questo;
  - (c) caricati a bordo degli aeromobili delle compagnie aeree designate di una Parte Contraente nel territorio dell'altra Parte Contraente e destinati ad essere utilizzati durante l'esercizio dei servizi concordati;

indipendentemente dal fatto che tali beni siano utilizzati o consumati in tutto o in parte all'interno del territorio della Parte Contraente concedente le esenzioni, a condizione che la proprietà e/o l'utilizzo di tali beni non sia trasferito nel territorio di detta Parte Contraente.

3. La dotazione ordinaria aerotrasportata, nonché i materiali e le forniture normalmente mantenuti a bordo degli aeromobili delle compagnie aeree designate di una Parte Contraente possono essere scaricati nel territorio dell'altra Parte Contraente solo con l'approvazione delle Autorità Doganali di tale altra Parte Contraente. In tal caso essi possono essere posti sotto il controllo di dette autorità fino al momento in cui non vengono riesportati o siano oggetto di diversa disposizione ai sensi dei regolamenti doganali.
4. Nel rispetto delle leggi e dei regolamenti in materia di sicurezza, I passeggeri, il bagaglio e le merci in transito diretto sul territorio di una Parte Contraente che non lascino la zona dell'aeroporto riservata a tale scopo sono soggetti unicamente ad un controllo semplificato. I bagagli e le merci in transito diretto sono esenti da dazi doganali ed altre imposte simili.

#### **ARTICOLO 13 ONERI D'USO**

1. Le Parti Contraenti non impongono né consentano che siano imposti alle compagnie aeree designate dell'altra Parte Contraente oneri d'uso superiori a quelli imposti sulle proprie compagnie aeree che operino servizi aerei internazionali simili.
2. Ciascuna Parte Contraente incoraggia lo svolgimento di consultazioni in materia di oneri d'uso tra le autorità competenti in materia e le compagnie aeree che utilizzano i servizi e le strutture messe a disposizione da tali autorità competenti, ove possibile tramite le organizzazioni rappresentative di tali compagnie aeree. Le proposte di modifica agli oneri d'uso vengono comunicate a tali utenti con ragionevole preavviso in modo tale da consentire loro di esprimere le proprie opinioni prima che vengano apportati i cambiamenti. Ciascuna Parte Contraente incoraggia inoltre le proprie autorità competenti e tali utenti a scambiare le opportune informazioni in materia di oneri d'uso.

#### **ARTICOLO 14 OPPORTUNITA' COMMERCIALI**

1. Le compagnie aeree designate di una Parte Contraente hanno il diritto di stabilire uffici di rappresentanza nel territorio dell'altra Parte Contraente nel rispetto delle leggi e dei regolamenti di tale altra Parte Contraente.
2. Le compagnie aeree designate di una Parte Contraente, nel rispetto delle leggi e dei regolamenti dell'altra Parte Contraente in materia di ingresso, residenza ed occupazione, possono portare e mantenere nel territorio dell'altra Parte Contraente personale dirigenziale, commerciale, operativo ed altro personale specialistico necessario per l'esercizio dei servizi aerei.
3. Ciascuna compagnia aerea designata ha il diritto di occuparsi della libera vendita al pubblico di trasporto aereo nel territorio dell'altra Parte Contraente direttamente o tramite propri agenti, in valuta locale o in altra valuta liberamente convertibile secondo le leggi e i regolamenti applicabili in materia.

#### **ARTICOLO 15 ACCORDI DI COOPERAZIONE**

Ciascuna compagnia aerea designata in possesso delle idonee autorizzazioni per l'esercizio dei servizi concordati può operare gli stessi sulle rotte specificate, sulla base di intese operative tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti.

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

Fatte salve le leggi e i regolamenti di ciascuna Parte Contraente, ivi comprese, nel caso della Repubblica Italiana, le leggi dell'Unione Europea, ciascuna compagnia aerea designata ha il diritto di provvedere autonomamente, nel territorio dell'altra Parte Contraente, ai servizi di assistenza a terra ("self-handling") o, a sua scelta, il diritto di appaltare tali servizi ("third party-handling"), in tutto o in parte, a fornitori autorizzati alla fornitura di tali servizi. Laddove le leggi e i regolamenti applicabili ai servizi di ground handling nel territorio di una Parte Contraente limitino o precludano il self-handling e ove non vi sia una effettiva concorrenza tra fornitori di servizi di assistenza a terra, ciascuna compagnia aerea designata riceve un trattamento non discriminatorio per quanto concerne l'accesso a servizi di self-handling e a servizi di ground handling offerti da uno o più fornitori nel rispetto delle rispettive leggi e regolamenti applicabili.

**ARTICOLO 17**  
**CONVERSIONE E TRASFERIMENTO DEGLI INTROITI**

1. Ciascuna Parte Contraente consente alle compagnie aeree designate dell'altra Parte Contraente di convertire e trasferire all'estero tutti gli introiti ottenuti localmente dalla vendita di servizi di trasporto aereo ed attività associate direttamente connesse al trasporto aereo, al netto degli esborsi sostenuti localmente, con conversione e rimessa immediate e senza limitazioni al tasso di cambio applicabile alla data della richiesta di conversione e rimessa.
2. La conversione e rimessa di tali introiti sono consentite nel rispetto delle leggi e dei regolamenti applicabili di ciascuna Parte Contraente e non sono soggette ad alcun onere di carattere amministrativo o di cambio, ad eccezione degli oneri normalmente applicati dalle banche per l'esecuzione di tali conversioni e rimesse.
3. Nella misura in cui i servizi di pagamento tra le Parti Contraenti sono regolati da un accordo speciale, detto accordo prevale.

**ARTICOLO 18**  
**TARIFFE**

1. Ciascuna Parte Contraente acconsente che le tariffe per i servizi aerei vengano stabilite da ciascuna compagnia aerea designata sulla base di considerazioni commerciali di mercato. Le Parti Contraenti non richiedono alle proprie compagnie aeree di consultare altre compagnie aeree in merito alle tariffe che quest'ultime impongono o propongono di imporre per i servizi oggetto del presente Accordo.
2. L'intervento delle Parti Contraenti è limitato a:
  - (a) prevenzione da tariffe o pratiche irragionevolmente discriminatorie;
  - (b) tutela dei consumatori da tariffe indebitamente eccessive o restrittive, dovute ad abuso di posizione dominante; o
  - (c) tutela delle compagnie aeree da tariffe artificialmente basse dovute a sovvenzioni o aiuti statali diretti o indiretti.

3. Ciascuna Parte Contraente ha facoltà di richiedere, su base non discriminatoria, la notifica o la registrazione presso le proprie Autorità Aeronautiche, delle tariffe richieste per servizi con origine o destinazione o nel proprio territorio dalle compagnie dell'altra Parte Contraente. Tale notifica o registrazione da parte delle compagnie aeree di entrambe le Parti Contraenti può essere richiesta con preavviso minimo di trenta (30) giorni prima della data proposta di entrata in vigore della tariffa. In casi specifici la notifica o la registrazione può essere consentita con un preavviso inferiore di quello normalmente richiesto.
4. Le Parti Contraenti non adottano misure unilaterali volte a prevenire l'entrata in vigore o la vigenza di una tariffa imposta o proposta da (a) una compagnia aerea di una Parte Contraente per il servizio aereo internazionale tra i territori delle Parti Contraenti, o (b) da una compagnia aerea di una Parte Contraente per servizi aerei internazionali tra i territori dell'altra Parte Contraente e qualsiasi altro stato. Qualora una Parte Contraente ritenga che tale tariffa sia incoerente con le considerazioni di cui al precedente paragrafo 2 del presente Articolo, essa può richiedere consultazioni e notificare all'altra Parte Contraente le motivazioni di tale dissenso. Tali consultazioni si svolgono ai sensi dell'Articolo 21 del presente Accordo e le Parti Contraenti cooperano nel garantire le informazioni necessarie per una ragionevole risoluzione della questione. Qualora le Parti Contraenti raggiungano un accordo in relazione ad una tariffa che aveva motivato una notifica di dissenso, ciascuna Parte Contraente si impegna a fare del proprio meglio per rendere operativo tale accordo. In assenza di un accordo reciproco la tariffa entra o rimane in vigore.

#### **ARTICOLO 19 APPROVAZIONE DELLE TABELLE DI VOLO**

Le compagnie aeree designate di ciascuna Parte Contraente sottopongono le proprie tabelle di volo previste all'approvazione delle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente almeno sessanta (60) giorni prima dell'introduzione dei nuovi servizi aerei concordati sulle rotte specificate. Ogni modifica a tali tabelle viene anch'essa sottoposta alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente con preavviso minimo di trenta (30) giorni. In casi particolari questo limite temporale può essere ridotto con il consenso di dette Autorità.

#### **ARTICOLO 20 STATISTICHE**

Le Autorità Aeronautiche di una Parte Contraente forniscono alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente, su richiesta di queste ultime, le statistiche che possano ragionevolmente essere richieste a fini informativi nel rispetto delle leggi e dei regolamenti di ciascuna Parte Contraente.

#### **ARTICOLO 21 CONSULTAZIONI**

1. In uno spirito di stretta collaborazione, le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti effettuano consultazioni di tanto in tanto nell'ottica di assicurare l'esecuzione e la soddisfacente ottemperanza delle disposizioni del presente Accordo e dell'Annesso di questo.
2. Tale consultazione, che può avvenire tramite negoziato o per corrispondenza, ha inizio entro un periodo di sessanta (60) giorni dalla data di ricezione della richiesta scritta, a meno di un diverso accordo tra le Parti Contraenti.

**ARTICOLO 22  
EMENDAMENTI**

1. La Parte Contraente che ritenga auspicabile emendare disposizioni del presente Accordo, può, in qualsiasi momento richiedere per iscritto consultazioni con l'altra Parte Contraente, ai sensi dell'Articolo 21 del presente Accordo.
2. Ogni emendamento al presente Accordo ai sensi del paragrafo 1 del presente Articolo entra in vigore a mezzo di Scambio di Note tramite canali diplomatici.
3. Gli emendamenti all'Annesso possono essere concordati tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti e devono essere confermati a mezzo di Scambio di Note tramite canali diplomatici.

**ARTICOLO 23  
COMPOSIZIONE DELLE CONTROVERSIE**

1. Qualora tra le Parti Contraenti insorgano controversie relative alla interpretazione o applicazione del presente Accordo, le Parti Contraenti tentano in primo luogo di comporre tali controversie tramite negoziato, anche tramite canali diplomatici.
2. Qualora le Parti Contraenti non riescano a raggiungere una composizione della controversia tramite negoziato, possono concordare di demandarne la decisione ad una persona o organismo; nel caso non si accordino in tal senso, la controversia è sottoposta, a richiesta di una Parte Contraente, alla decisione di un tribunale composto da un collegio di tre arbitri, di cui uno nominato da ciascuna Parte Contraente e il terzo incaricato dai due arbitri in tal modo nominati. Entro sessanta (60) giorni dal ricevimento della richiesta dell'altra Parte Contraente, pervenuta tramite canali diplomatici, di risolvere la controversia tramite arbitrato di detto tribunale, ciascuna Parte Contraente deve nominare un arbitro e il terzo arbitro deve essere nominato entro un ulteriore periodo di sessanta (60) giorni. Se una delle Parti Contraenti non procede alla nomina dell'arbitro entro il termine specificato, o se il terzo arbitro non viene nominato entro il termine specificato, le Parti Contraenti possono chiedere al presidente del Consiglio dell'Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale di nominare, a seconda dei casi, uno o più arbitri. In tal caso il terzo arbitro deve avere la nazionalità di uno stato terzo ed agisce come presidente del tribunale arbitrale.
3. Le Parti Contraenti si attengono ad ogni decisione presa ai sensi del paragrafo 2 del presente Articolo.
4. Nel caso in cui e fintantoché una Parte Contraente o le compagnie aeree di questa disattendano le disposizioni del paragrafo 3 del presente Articolo, l'altra Parte Contraente può limitare o revocare ogni diritto concesso in virtù del presente Accordo.

**ARTICOLO 24  
CESSAZIONE**

Una Parte Contraente può in qualsiasi momento notificare per iscritto, tramite canali diplomatici, all'altra Parte Contraente la propria decisione di denunciare il presente Accordo. Tale notifica deve essere resa simultaneamente alla Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale. In tal caso il presente Accordo cessa dodici (12) mesi dopo la data in cui l'altra Parte Contraente ha ricevuto tale notifica, a meno che la notifica di cessazione non venga ritirata consensualmente prima dello scadere di tale periodo. Nel caso in cui l'altra Parte Contraente non accusi ricevuta della notifica, questa viene ritenuta pervenuta quattordici (14) giorni dopo la data di ricezione della stessa da parte della Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale.

**ARTICOLO 25  
REGISTRAZIONE**

Il presente Accordo, l'Annesso e tutti gli emendamenti ad essi apportati sono registrati presso l'Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale.

**ARTICOLO 26  
ENTRATA IN VIGORE**

Le Parti Contraenti comunicano reciprocamente, tramite canali diplomatici, l'avvenuto completamento delle procedure legali interne richieste per l'entrata in vigore del presente Accordo. Il presente Accordo entra in vigore trenta (30) giorni dopo la data dell'ultima notifica.

IN FEDE, i sottoscritti, debitamente autorizzata dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto in duplice esemplare in Roma, il giorno 17 ottobre 2018, nelle lingue italiano, coreano ed inglese, tutti i testi facenti ugualmente fede. In caso di divergenza nella interpretazione prevale il testo in lingua inglese.

PER IL GOVERNO DELLA  
REPUBBLICA ITALIANA



PER IL GOVERNO DELLA  
REPUBBLICA DI COREA



## ANNESSO

## TABELLA DELLE ROTTE

A. Rotte che verranno operate in entrambe le direzioni dalle compagnie aeree designate dalla Repubblica Italiana

Punti di Partenza	Punti Intermedi	Punti di Destinazione	Punti Oltre
Punti nella Repubblica Italiana	Tutti i Punti ( * )	Punti nella Repubblica di Corea ( * )	Tutti i Punti ( * )

B. Rotte che verranno operate in entrambe le direzioni dalle compagnie aeree designate dalla Repubblica di Corea

Punti di Partenza	Punti Intermedi	Punti di Destinazione	Points Beyond
Punti nella Repubblica di Corea	Tutti i Punti ( * )	Punti nella Repubblica Italiana ( * )	Tutti i Punti ( * )

( \* ) I Punti sono concordati tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti

## Note:

- (i) Le compagnie aeree designate di entrambe le Parti Contraenti possono, su alcuni o tutti i voli, omettere scali su alcuni punti sopra indicati a condizione che i servizi concordati sulla rotta abbiano inizio o cessino nel territorio della Parte Contraente che ha designato la compagnia aerea.
- (ii) I punti intermedi, i punti oltre o i punti nel territorio dell'altra Parte Contraente possono essere operati senza limitazioni di carattere geografico o direzionale.
- (iii) Non sono consentiti diritti di cabotaggio tra gli scali nel territorio dell'altra Parte Contraente.
- (iv) I diritti di traffico di quinta libertà possono essere decisi tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti.

**AIR SERVICES AGREEMENT**  
**BETWEEN**  
**THE GOVERNMENT OF THE ITALIAN REPUBLIC**  
**AND**  
**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA**

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

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

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

Recognizing that efficient and competitive international air service enhance trade, consumers welfare 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; and

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 (ii) any annex or 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, the Ministry of Infrastructure and Transport, and in the case of the Republic of Korea, the Ministry of Land, Infrastructure and Transport or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the above-mentioned authority or similar functions;

- (c) the term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex 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 authorized 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;
- (f) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (g) the term "Agreement" means this Agreement and includes its Annex and any amendments to this Agreement or its Annex;
- (h) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by those authorities to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- (i) the term "Air Operator Certificate" means a document issued to an airline by the competent Aeronautical Authorities in accordance with laws in force in the Contracting Party designating the airline, which affirms that the airline in question has the professional ability and organization to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- (j) the term "aircraft equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid 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 articles 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 the Annex to this Agreement;
- (n) the term "code sharing" means a commercial arrangement in which an airline places its designator code on a flight operated by another airline;
- (o) the term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route and, in relation to agreed services, means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- (p) the term "tariff" means the price to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (q) the term "EU Member State" means a Member State of the European Union, and "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

- (r) references in this Agreement to nationals of the Italian Republic shall be understood as referring to nationals of Member States of the European Union;
- (s) references in this Agreement to airline(s) of the Italian Republic shall be understood as referring to airline(s) designated by the Italian Republic; and
- (t) the term "Member States of the European Free Trade Association" means the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway (being parties to the Agreement on the European Economic Area) and the Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).

## ARTICLE 2 APPLICABILITY OF THE CHICAGO CONVENTION

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

## ARTICLE 3 COMPATIBILITY WITH COMPETITION RULES

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

- (a) favor the adoption of agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings or concerted practices that prevent, distort or restrict competition; or
- (b) reinforce the effects of any such agreement, decision or concerted practice; or
- (c) delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent, distort or restrict competition.

## ARTICLE 4 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party in respect of its international air services has the right:
  - (a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
  - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes.
2. Each Contracting Party grants the other Contracting Party the right specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating air services on the specified routes.
3. The airline(s) designated by each Contracting Party, while operating the agreed services on the specified routes, shall enjoy the privilege to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Annex for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail separately or in combination subject to the provisions of this Agreement.
4. Nothing in paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other

Contracting Party, passengers, cargo and mail for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

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

#### **ARTICLE 5 PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES**

1. The designated airline(s) of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights set out in this Agreement.
3. Each Contracting Party shall take into consideration the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly their opportunity to offer the services covered by the Agreement.
4. On any specified route, the capacity provided by the designated airlines of one Contracting Party together with the capacity provided by the designated airlines of the other Contracting Party shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on that route.
5. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties shall be agreed between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.
6. In case of disagreement between the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph 5 of this Article shall be settled in accordance with Article 21 of this Agreement. Until such settlement has been reached, the capacity provided by the designated airline(s) shall remain unchanged.

#### **ARTICLE 6 APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS**

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into, stay in, and departure from its territory of an aircraft engaged in international air services or the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applied to the aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail, in particular, such as those regarding emigration or immigration, passports, customs, currency and sanitary control shall be applied to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of designated airline(s) of the other Contracting Party, while within the territory of the first Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

#### **ARTICLE 7 DESIGNATION AND AUTHORIZATIONS**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in the Annex to this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing.
2. On receipt of such a designation, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
  - (a) in the case of an airline designated by the Italian Republic:
    - (i) it is established in the territory of the Italian Republic under the EU Treaties and has a valid operating licence from an EU Member State in accordance with European Union law; and
    - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
    - (iii) the airline has its principal place of business in the territory of the EU Member State from which it has received its valid operating licence; and
    - (iv) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by EU Member States or Member States of the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.
  - (b) in the case of an airline designated by the Republic of Korea:
    - (i) the Republic of Korea has and maintains effective regulatory control of the airline; and
    - (ii) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Republic of Korea, nationals of the Republic of Korea, or both, and the airline has a valid operating license issued by the Republic of Korea.
  - (c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.
3. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

#### **ARTICLE 8 REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATIONS**

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:
  - (a) in the case of an airline designated by the 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 from an EU Member State in accordance with European Union law; or
  - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate, or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
  - (iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the EU Member State from which it has received its valid operating licence; or
  - (iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by EU Member States or Member States of the European Free Trade Association and/or by national of such States; or
  - (v) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of Korea and another EU Member State and the Republic of Korea can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by that other agreement; or
  - (vi) the airline holds an Air Operator Certificate issued by an EU Member State and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Korea and that EU Member State, and that EU Member State has denied traffic rights to the airline designated by the Republic of Korea; or
- (b) in the case of an airline designated by the Republic of Korea:
- (i) the Republic of Korea is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
  - (ii) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Republic of Korea, nationals of the Republic of Korea, or both, or the airline does not have a valid operating license issued by the Republic of Korea; or
- (c) the airline has failed to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting the rights; or
- (d) the airline does not comply with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations, the right mentioned in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties in conformity with Article 21 of this Agreement.
3. In exercising its rights under this Article, and without prejudice to its rights under subparagraphs (a) (v) and (a) (vi) of paragraph 1 of this Article, the Republic of Korea shall not discriminate between airlines of EU Member States on the grounds of nationality.

**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 Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other 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 (ICAO) 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, in the case of the Italian Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the EU Treaties 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 the entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, the aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Italian Republic, 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, in-flight catering 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. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month from the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending, limiting or imposing conditions on the authorizations of the airline(s) designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

#### ARTICLE 10 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 (30) 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 of this Article that meet the Standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, 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 Chicago 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 the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be subject of a search 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 ICAO Standards established at that time pursuant to the Chicago 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 authorizations of the airline(s) of the other Contracting Party.
5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with the ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the ICAO should be advised thereof. The Secretary General of the ICAO shall also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

7. Where the Italian Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the Republic of Korea under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline for the purpose of this Agreement.

#### **ARTICLE 11 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, shall, during the period of their validity, 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 to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of airworthiness, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party.

#### **ARTICLE 12 EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES**

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline(s) of the other Contracting Party under its relevant applicable law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline(s) of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by the designated airline(s).
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:
  - (a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline(s) of the other Contracting Party;
  - (b) retained on board aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
  - (c) taken on board aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership and/or use of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline(s) of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of that other Contracting Party. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. 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 be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### **ARTICLE 13 USER CHARGES**

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline(s) 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 relevant competent authorities and airlines using the services and facilities provided by those relevant competent authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. 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 relevant 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 establish representative offices in the territory of the other Contracting Party in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party.
2. The designated airline(s) of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting 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. 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 free to purchase such transportation in local currency or in any freely convertible other currency in accordance with the relevant applicable laws and regulations.

**ARTICLE 15  
COOPERATIVE ARRANGEMENTS**

Any designated airlines which have an appropriate authority to provide the agreed services may operate them on the specified routes, on the basis of operational understandings between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

**ARTICLE 16  
GROUND HANDLING**

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Italian Republic, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling services ("self-handling") or, at its option, the right to contract these services out ("third party-handling"), in whole or in part, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where such laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party 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 its access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers, in accordance with respective applicable laws and regulations.

**ARTICLE 17  
CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES**

1. Each Contracting Party shall permit the designated airline(s) of the other Contracting Party to convert and transfer 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 of each Contracting Party 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. In so far as the payment services between the Contracting Parties are governed by a special agreement, the said agreement shall prevail.

**ARTICLE 18  
TARIFFS**

1. 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 its airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for the services covered by this Agreement.

2. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
  - (a) the prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
  - (b) the protection of consumers from tariffs that are unduly high or restrictive due to the abuse of a dominant position; or
  - (c) the protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
  
3. Each Contracting Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to, registration or filing with its Aeronautical Authorities of tariffs to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Such notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required at least thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.
  
4. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff charged or proposed to be charged by (a) an airline of either Contracting Party for international air service between the territories of the Contracting Parties, or (b) an airline of one Contracting Party for international air service between the territories of the other Contracting Party and any other state. If one Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in paragraph 2 of this Article, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held in accordance with Article 21 of this Agreement and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for a reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without a mutual agreement, the tariff shall take effect or continue in effect.

#### **ARTICLE 19 APPROVAL OF SCHEDULES**

The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit their envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least sixty (60) days prior to the introduction of the agreed new services on the specified routes. Any modification to such schedules shall also be submitted to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance. In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the said Authorities.

#### **ARTICLE 20 SUPPLY OF STATISTICS**

The Aeronautical Authorities of a Contracting Party shall supply the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes subject to the laws and regulations of each Contracting Party.

### ARTICLE 21 CONSULTATIONS

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annex attached thereto.
2. Such consultation, which may be through discussions or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

### ARTICLE 22 AMENDMENTS

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provisions of this Agreement, it may at any time request in writing consultations with the other Contracting Party in accordance with Article 21 of this Agreement.
2. Any amendments to this Agreement in accordance with paragraph 1 of this Article shall enter into force by an Exchange of Notes through diplomatic channels.
3. Any amendments to the Annex may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and shall be confirmed by an Exchange of Notes through diplomatic channels.

### ARTICLE 23 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, including through diplomatic channels.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as president of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Party shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
4. If and so long as either Contracting Party or any designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit or revoke any rights, which it has granted by virtue of this Agreement.

#### ARTICLE 24 TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice 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 the date of receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### ARTICLE 25 REGISTRATION

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

#### ARTICLE 26 ENTRY INTO FORCE

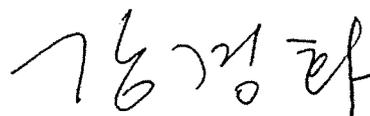
The Contracting Parties shall notify each other through diplomatic channels of the completion of their internal legal procedures necessary for the entry into force of this Agreement. This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the later notification.

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

Done in duplicate at Rome, on the 17<sup>th</sup> day of October, 2018, in the Italian, Korean and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.



FOR THE GOVERNMENT OF  
THE ITALIAN REPUBLIC



FOR THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF KOREA

## ANNEX

## ROUTE SCHEDULE

A. Routes to be operated in both directions by the airline(s) designated by the Italian Republic

Points of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in the Italian Republic	Any Points ( * )	Points in the Republic of Korea ( * )	Any Points ( * )

B. Routes to be operated in both directions by the airline(s) designated by the Republic of Korea

Points of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in the Republic of Korea	Any Points ( * )	Points in the Italian Republic ( * )	Any Points ( * )

( \* ) Points shall be agreed between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

## Footnotes:

- (i) The designated airline(s) of both Contracting Parties may, on any or all flights, omit calling at any of the above points provided that the agreed services on the route begin or terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.
- (ii) Intermediate points, points beyond or points in the territory of the other Contracting Party may be operated without any geographical or directional constraint.
- (iii) No cabotage rights are allowed between the points of call in the territory of the other Contracting Party.
- (iv) Fifth freedom traffic rights may be decided upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

PAGINA BIANCA



\*18PDL0097850\*