

ALLEGATO

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

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

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

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

Hanno convenuto quanto segue:

ARTICOLO I - DEFINIZIONI

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

- (a) Con «la Convenzione di Chicago» si indica la Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e include (i) ogni emendamento della stessa entrato in vigore ai sensi dell'articolo 94(a) della stessa che sia stato ratificato da entrambe parti contraenti; e (ii) tutti gli Annessi o emendamenti agli stessi adottati ai sensi dell'articolo 90 di tale Convenzione, sempre che detti emendamenti o annessi siano contemporaneamente vigenti per entrambe le Parti contraenti;
- (b) Con il termine «autorità aeronautiche» si indica, nel caso del Governo della Repubblica Italiana, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e/o l'Autorità Italiana per l'Aviazione Civile (ENAC), e nel caso del Governo dell'Ecuador, il Ministero dei Trasporti e Opere Pubbliche (MTOPE), il Consiglio Nazionale per l'Aviazione Civile (CNAC) e/o la Direzione Generale per l'Aviazione Civile o, in ambedue i casi, qualsiasi soggetto o ente autorizzato a esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità o funzioni simili;
- (c) Con «vettore designato» si indica un vettore aereo designato ed autorizzato conformemente all'articolo 4 del presente Accordo;
- (d) Il termine «territorio» in relazione ad uno Stato reca il significato ad esso attribuito nell'articolo 2 della Convenzione;
- (e) Le definizioni di «servizi aerei», «servizi aerei internazionali», «vettore aereo» e «scali non commerciali» recano il significato rispettivamente loro attribuito dall'articolo 96 della Convenzione di Chicago.
- (f) Con «il presente Accordo» si intendono includere gli Annessi dello stesso e tutti gli emendamenti apportati a questi ultimi o al presente Accordo;



- (g) Con *onere d'uso* si indica un onere imposto a carico dei vettori aerei da parte dell'autorità competente o da questa autorizzato, a fronte della fornitura di beni o infrastrutture aeroportuali o infrastrutture della navigazione aerea (ivi comprese le infrastrutture per i sorvoli) o i servizi e le infrastrutture correlati, per gli aeromobili, i loro equipaggi, passeggeri e merci;
- (h) Con *"Certificato di Operatore Aereo"* si indica il documento rilasciato ad un vettore aereo, rilasciato dalle autorità aeronautiche di una Parte Contraente attestando che il vettore aereo in questione detiene la capacità professionale e l'organizzazione idonee a garantire il sicuro esercizio degli aeromobili per la attività di trasporto aereo specificate nel certificato;
- (i) Con *"Stato Membro dell'Unione Europea"* si intende uno Stato Membro dell'Unione Europea;
- (j) Con *"Paesi EFTA"* si indicano i Paesi Membri dell'Associazione Europea di libero Scambio (*European Free Trade Association*): la Repubblica d'Islanda, Principato del Liechtenstein, Regno di Norvegia (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo); la Confederazione Elvetica (ai sensi dell'Accordo sul Trasporto Aereo tra la Comunità Europea e la Confederazione Elvetica).
- (k) Nel presente Accordo ogni riferimento a vettori aerei della Repubblica Italiana deve essere inteso come relativo alle compagnie aeree designate dall'Italia, e con *"vettore designato"* si indica un vettore aereo designato ed autorizzato ai sensi dell'Articolo 4 del presente Accordo.
- (l) Ogni riferimento a cittadini italiani deve essere inteso come riferito ai cittadini degli Stati membri dell'Unione Europea;
- (m) Con *"Trattati UE"* si indicano il *"Trattato sull'Unione Europea"* e il *Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea"*;
- (n) Con *"servizi concordati"* si indicano i servizi aerei di linea sulle rotte specificate di cui all'Annesso 1 del presente Accordo per il trasporto di passeggeri, merci e posta, separatamente o in combinazione.
- (o) Con *"provviste di bordo"* si indicano i beni di consumo pronti all'uso da utilizzare o vendere a bordo di un aeromobile durante il volo, comprese le forniture di magazzino;
- (p) Con *"pezzi di ricambio"* si indicano articoli da utilizzare nella riparazione o per la sostituzione di parti di un aeromobile durante il volo, comprese le forniture di magazzino;
- (q) Con *"Rotte Specificate"* si intendono le rotte specificate all'Annesso 1 del presente Accordo
- (r) Il termine *"code sharing"* indica una operazione effettuata da un vettore aereo designato utilizzando il codice vettore e il numero di volo di un altro vettore aereo in aggiunta al proprio codice vettore e numero di volo.



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

ARTICOLO 2 - APPLICABILITÀ DELLA CONVENZIONE DI CHICAGO

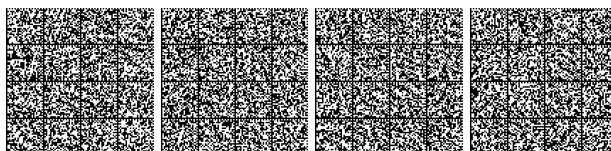
Le disposizioni del presente Accordo sono soggette alle disposizioni della Convenzione di Chicago nella misura in cui tali disposizioni siano applicabili ai servizi aerei internazionali.

ARTICOLO 3 - CONCESSIONE DI DIRITTI

1. Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente i seguenti diritti in relazione all'esercizio di servizi aerei internazionali:
 - (a) diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte Contraente;
 - (b) diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;
2. Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente i diritti di seguito specificati nel presente Contratto allo scopo di operare servizi aerei internazionali sulle rotte specificate nella Tabella delle Rotte annessa al presente Accordo. Tali servizi e rotte sono nel presente atto indicati rispettivamente come "i servizi concordati" e "le rotte specificate".
3. Nell'esercizio di un servizio concordato su una rotta specificata, il vettore aereo o i vettori aerei designati da ciascuna Parte Contraente, oltre ai diritti specificati al paragrafo (1) del presente Articolo, godranno del diritto di effettuare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente nei punti della rotta specificati nella Tabella delle Rotte annessa al presente Accordo, allo scopo di caricare e scaricare passeggeri e merci, ivi inclusa la posta.
4. Nulla di quanto disposto al paragrafo (1) del presente articolo va inteso conferire al vettore aereo designato o ai vettori aerei designati di una Parte Contraente il diritto di prendere a bordo, nel territorio dell'altra Parte Contraente, passeggeri e merci, compresa la posta, trasportati contro remunerazione o locazione e destinati ad un altro punto nel territorio dell'altra Parte Contraente.
5. Se, a causa di conflitto armato, disordini o sviluppi politici o circostanze speciali e inconsuete, un vettore aereo designato da una Parte Contraente non sia in grado di operare un servizio sulle sue linee normali, l'altra Parte Contraente si adopererà per rendere possibile la continuità del servizio, tramite una idonea riorganizzazione temporanea delle rotte.

ARTICOLO 4 - DESIGNAZIONE E AUTORIZZAZIONI DI ESERCIZIO

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



2. Al ricevimento di tale designazione l'altra Parte accorda, con termini procedurali minimi, la corrispondente autorizzazione d'esercizio a condizione che:
- (a) Nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica Italiana:
 - (i) il vettore sia stabilito in territorio italiano conformemente a quanto previsto nei Trattati UE (Trattato sull'Unione Europea e il Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea) e disponga di una valida Autorizzazione d'Esercizio, ai sensi della normativa dell'Unione Europea; e
 - (ii) l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo sia esercitato e mantenuto dallo Stato Membro dell'Unione Europea responsabile del rilascio dello stesso del Certificato di Operatore Aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata nella designazione; e
 - (iii) il vettore appartenga, direttamente o in virtù del possesso di una quota di maggioranza, e sia soggetto al controllo effettivo di Stati Membri dell'Unione Europea o di Stati Membri della Associazione Europea di Libero Scambio (EFTA) e/o di cittadini di tali Stati.
 - (b) Nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica dell'Ecuador:
 - (i) il vettore sia stabilito nel territorio della Repubblica dell'Ecuador e sia autorizzato ai sensi delle leggi applicabili della Repubblica dell'Ecuador; e
 - (ii) l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo sia esercitato e mantenuto dalla Repubblica dell'Ecuador la quale è responsabile del rilascio dello stesso del Certificato di Operatore Aereo;
 - (c) il vettore designato sia in grado di soddisfare le condizioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti conformi alla Convenzione, applicati di norma all'esercizio di servizi aerei internazionali dalla Parte Contraente che riceve la designazione.
3. Ricevuta l'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2, un vettore aereo designato può in qualsiasi momento, iniziare ad operare i servizi convenuti per i quali è stato designato, sempre che il vettore aereo sia conforme alle disposizioni applicabili del presente Accordo.

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

1. Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione o i permessi tecnici di un vettore aereo designato dell'altra Parte, ove:
- (a) nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica Italiana:
 - (i) il vettore aereo non sia stabilito nel territorio italiano secondo quanto previsto dai Trattati UE (il Trattato dell'Unione Europea e il Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea) o non disponga di una valida Autorizzazione d'Esercizio, ai sensi della normativa dell'Unione Europea; o



- (ii) l'effettivo controllo regolamentare del vettore aereo non sia esercitato o mantenuto dallo Stato Membro dell'Unione Europea responsabile del rilascio
allo stesso del Certificato di Operatore Aereo o l'autorità aeronautica competente non sia chiaramente indicata nella designazione; o
 - (iii) il vettore non appartenga, direttamente o in virtù del possesso di una quota di maggioranza, a Stati Membri dell'Unione Europea o a Stati Membri della Associazione Europea di Libero Scambio (EFTA) e/o a cittadini di tali Stati o non sia soggetto al loro controllo effettivo.
- (b) Nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica dell'Ecuador:
- (i) il vettore aereo non sia stabilito in territorio della Repubblica dell'Ecuador e non sia autorizzato ai sensi delle leggi applicabili della Repubblica dell'Ecuador; o,
 - (ii) l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo non sia mantenuto dalla Repubblica dell'Ecuador o non sia responsabile del rilascio allo stesso del Certificato di Operatore Aereo.
- (c) Il vettore aereo abbia disatteso le leggi e/o i regolamenti della Parte Contraente che ha accordato questi diritti; o,
- (d) Il vettore aereo non operi secondo le condizioni previste nel presente Accordo; o,
- (e) l'altra Parte Contraente disattenda o non applichi le disposizioni dell'articolo 12 (Sicurezza dell'aviazione civile) e dell'articolo 13 (Protezione della navigazione aerea).
2. Salvo il caso in cui la revoca immediata, la sospensione o l'imposizione delle condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo siano necessari per evitare altre infrazioni a leggi e regolamenti, i diritti definiti nel presente articolo possono essere esercitati solo dopo consultazione dell'altra Parte Contraente.

ARTICOLO 6 - DISCIPLINA DELLA CONCORRENZA

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

- (i) favorire l'adozione di accordi tra imprese, decisioni da parte di associazioni di impresa o prassi concertate intese a prevenire, distorcere o limitare la concorrenza; o
- (ii) rafforzare gli effetti di un eventuale simile accordo, decisione o prassi concertata; o
- (iii) delegare ad operatori economici privati la responsabilità di adottare misure volte ad impedire o limitare la concorrenza.



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

1. Ai vettori aerei designati dalle Parti Contraenti sarà garantito un trattamento equo e pari in modo tale che esse possano godere di pari opportunità nell'esercizio dei servizi convenuti sulle rotte indicate.
2. Le disposizioni relative al trasporto di passeggeri, merci e posta caricate a bordo o scaricate nei punti delle rotte da specificare nei territori di stati diversi dagli stati che hanno designato i vettori aerei saranno concordate dalle Autorità Aeronautiche delle due Parti Contraenti. La capacità e la frequenza dei servizi offerta dai vettori aerei designati (dalle Parti Contraenti) sui servizi concordati saranno concordate dalle Autorità Aeronautiche.
3. In caso di disaccordo tra le Parti Contraenti, le questioni oggetto del precedente paragrafo 2 saranno definite secondo le disposizioni dell'Articolo 19 del presente Accordo. Fino al raggiungimento di tale accordo la capacità offerta dal vettore aereo o dai vettori aerei rimarrà immutata.
4. I vettori aerei designati da ciascuna Parte Contraente sottoporranno all'approvazione delle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente la tabella oraria dei voli almeno 30 giorni prima della introduzione del servizio sulle rotte specificate. Ciò vale, allo stesso modo, per le modifiche successive. In casi particolari tale limite temporale può essere ridotto subordinatamente alla approvazione delle dette Autorità.

ARTICOLO 8. - APPLICABILITÀ DELLE LEGGI E DEI REGOLAMENTI

1. Le leggi, i regolamenti e le procedure di una Parte Contraente relativi all'ingresso, la permanenza o la partenza dal proprio territorio di aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o relative alla conduzione e navigazione di tali aeromobili saranno applicati ai vettori aerei designati dell'altra Parte Contraente all'entrata, durante la permanenza e alla partenza da detto territorio.
2. Le leggi e i regolamenti di una Parte Contraente relativi all'ingresso, sdoganamento, permanenza o transito, emigrazione o immigrazione, passaporti, dogana e quarantena saranno applicati ai vettori aerei designati dell'altra Parte Contraente, ai passeggeri, all'equipaggio, carico e posta o per conto di questi nel transito, nella ammissione o durante la permanenza o alla partenza dal territorio di tale Parte Contraente.
3. Fatta salva le leggi e i regolamenti relativi alla sicurezza, i passeggeri, i bagagli e il carico che effettuino transito diretto nel territorio di una Parte Contraente e che non lascino l'area aeroportuale riservata a tale scopo saranno soggetti unicamente a controlli semplificati. I bagagli e il carico in transito diretto saranno esenti da dazi doganali ed altre imposte simili.

ARTICOLO 9. - TARIFFE

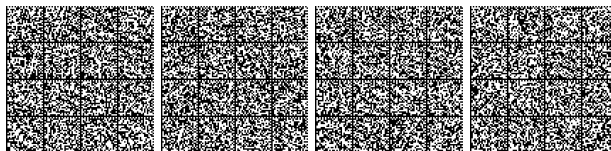
1. Per le finalità del presente Accordo il termine "tariffa" indica il prezzo da pagare per il trasporto di passeggeri, bagagli e merci e le condizioni in base alle quali tale prezzo si applica, ivi compresi i costi e le condizioni di agenzia e di altri servizi ausiliari, escludendo la remunerazione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



2. Ciascuna Parte Contraente acconsentirà che ciascun vettore designato stabilisca le tariffe per i servizi aerei sulla base di considerazioni di mercato. Nessuna Parte Contraente richiederà ai propri vettori di consultare altri vettori in merito alle tariffe da questi applicate o proposte per i servizi oggetto del presente Accordo.
3. Ciascuna Parte Contraente potrà richiedere la notifica alle Autorità Aeronautiche delle tariffe che saranno applicate dai vettori designati dall'altra Parte Contraente.
4. L'intervento da parte delle Parti Contraenti sarà limitato a:
 - (a) tutela dei consumatori da tariffe eccessive, dovute ad abuso di posizione dominante
 - (b) prevenzione di tariffe la cui applicazione costituisca un comportamento anticoncorrenziale avente l'intento esplicito o potenziale di prevenire, limitare o distorcere la concorrenza o di escludere un concorrente dalla rotta.
5. Ciascuna Parte Contraente potrà unilateralmente disapprovare tariffe registrate o applicate da uno o più dei propri vettori designati. Tuttavia tale intervento potrà essere adottato solo qualora l'Autorità Aeronautica di tale Parte Contraente ritenga che una tariffa applicata o proposta rientri in uno dei due criteri descritti nel precedente paragrafo 4.
6. Nessuna Parte Contraente adotterà unilateralmente azioni volte a prevenire l'entrata in vigore o la persistenza di tariffe applicate o proposte da un vettore dell'altra Parte Contraente. Qualora una Parte Contraente ritenga che tale tariffa non sia in linea con le considerazioni di cui al precedente paragrafo 4, questa potrà richiedere una consultazione e notificare all'altra Parte Contraente le ragioni della propria insoddisfazione. Tali consultazioni si svolgeranno entro 14 giorni dal ricevimento della richiesta. In assenza di un accordo comune la tariffa entrerà o permarrà in vigore.

ARTICOLO 10 - ESENZIONE DA DAZI DOGANALI ED ALTRI DIRITTI

- (1) Gli aeromobili impiegati su servizi aerei internazionali dal vettore aereo designato di una Parte Contraente nonché le loro dotazioni ordinarie, forniture di carburante e lubrificanti e le provviste di bordo (ivi incluso il cibo, le bevande e il tabacco) di tale aeromobile saranno esentati, a condizione di reciprocità e nel rispetto della legge applicabile in materia, da ogni dazio doganale, tassa d'ispezione ed altri simili oneri all'arrivo nel territorio dell'altra Parte Contraente, a condizione che tale dotazione e tali provviste rimangano a bordo dell'aeromobile fino al momento in cui essi vengono re-importati e utilizzati sulla parte di viaggio operato su tale territorio.
- (2) Essi saranno inoltre esentati anche dagli stessi dazi doganali, diritti ed oneri con l'eccezione degli oneri corrispondenti ai servizi prestati:
 - a) Provviste di bordo caricate nel territorio di una Parte Contraente, nei limiti fissati dalle autorità di detta Parte Contraente, destinati all'uso a bordo dell'aeromobile dell'altra Parte Contraente che effettui un servizio aereo internazionale in partenza da detto territorio



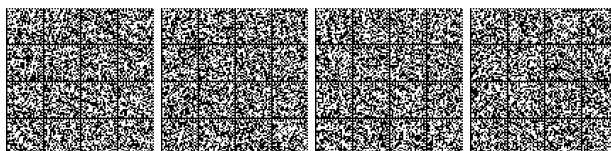
- b) Parti di ricambio e regolare dotazione di bordo introdotti nel territorio di una Parte Contraente per la manutenzione o la riparazione di aeromobili utilizzati per servizi aerei internazionali dal vettore aereo designato dall'altra Parte Contraente;
- c) Carburante e lubrificanti riforniti nel territorio di una Parte Contraente ad un aeromobile in partenza di un vettore aereo designato dall'altra Parte Contraente impiegato in un servizio aereo internazionale, anche laddove tali rifornimenti siano destinati ad essere utilizzati sulla parte di viaggio operato sul territorio della Parte Contraente nel quale siano stati caricati a bordo;
- d) Materiale pubblicitario, articoli connessi alle uniformi e documentazione del vettore aereo non aventi valore commerciale ed utilizzati dai vettori aerei designati di una Parte Contraente nel territorio dell'altra Parte Contraente.
3. La normale dotazione di bordo, nonché i materiali e i rifornimenti tenuti a bordo dell'aeromobile di una Parte Contraente possono essere scaricati nel territorio dell'altra Parte Contraente solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale territorio. In tale caso essi possono essere posti sotto la supervisione di dette autorità fino al momento in cui essi non siano riportati o sia diversamente disposto di essi nel rispetto dei regolamenti doganali.

ARTICOLO 11 - TASSAZIONE DEL CARBURANTE PER AVIAZIONE

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

ARTICOLO 12 - SICUREZZA AEREA

- (1) In qualsiasi momento ciascuna Parte Contraente ha la facoltà di richiedere consultazioni in merito agli standard di sicurezza adottati dall'altra Parte Contraente relativamente alle strutture aeronautiche, all'equipaggio, all'aeromobile e al funzionamento dell'aeromobile. Tali consultazioni avranno luogo entro trenta giorni dalla richiesta.
- (2) Ove, a seguito di tali consultazioni, una Parte Contraente ritenga che l'altra Parte Contraente non mantenga ed amministri in modo effettivo gli standard di sicurezza relativamente agli ambiti di cui al paragrafo 1, conformi agli Standard in quel momento vigenti ai sensi della Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale (Doc 2300), l'altra

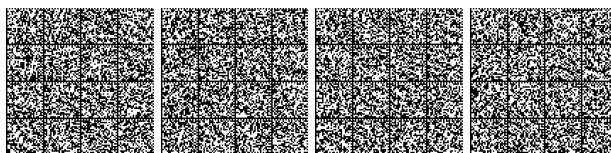


Parte Contraente sarà informata di tali rilievi e della azioni ritenute necessarie per aderire agli Standard ICAO. L'altra Parte Contraente adotterà allora idonee misure correttive entro un periodo di tempo concordato.

- (3) Ai sensi dell'articolo 16 della Convenzione, si conviene inoltre che ciascun aeromobile utilizzato da un vettore o per conto di un vettore di una Parte Contraente, che operi servizi con origine o destinazione nel territorio di un'altra Parte Contraente, possa, mentre si trova nel territorio dell'altra Parte Contraente essere soggetto ad un controllo da parte dei rappresentanti autorizzati dell'altra Parte Contraente, a condizione che ciò non causi un irragionevole ritardo nell'esercizio dell'aeromobile. In deroga agli obblighi di cui all'articolo 33 della Convenzione di Chicago, lo scopo di tale ispezione è di verificare la validità della documentazione dell'aeromobile, le autorizzazioni rilasciate all'equipaggio e la rispondenza delle attrezzature dell'aeromobile e delle condizioni dello stesso agli Standard in quel momento vigenti ai sensi della Convenzione.
- (4) Qualora sia necessario porre in essere misure urgenti per assicurare la sicurezza di esercizio di un vettore, ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di sospendere o modificare immediatamente l'autorizzazione di esercizio di un vettore o di più vettori dell'altra Parte Contraente.
- (5) Le misure adottate da una Parte Contraente in conformità a quanto disposto al precedente articolo 4 saranno disapplicate non appena le motivazioni che ne hanno motivata l'adozione cessino di esistere.
- (6) Con riferimento al precedente paragrafo 2, qualora si stabilisca che una Parte Contraente continui a non essere conforme agli Standard ICAO una volta trascorso il periodo convenuto, di ciò sarà informato il Segretario Generale dell'ICAO. Quest'ultimo sarà inoltre informato della successiva corretta soluzione della situazione.
- (7) Qualora l'Italia abbia designato un vettore aereo il cui controllo regolamentare sia esercitato e mantenuto da un altro Stato Membro dell'Unione Europea, i diritti dell'altra Parte Contraente, ai sensi del presente articolo verranno parimenti applicati in relazione all'adozione, esercizio o mantenimento degli standard di sicurezza da parte di tale altro Stato Membro dell'Unione Europea e in relazione alla autorizzazione di esercizio di tale vettore.

ARTICOLO 13 - SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE AEREA

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



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

2. A richiesta, le Parti Contraenti si prestano reciprocamente tutta l'assistenza necessaria a prevenire atti di cattura illegittima di aeromobili civili e di altri atti illegittimi contro la sicurezza dell'aeromobile, dei loro passeggeri ed equipaggio, degli aeroporti e delle strutture di navigazione e contro qualsiasi altra minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile.
3. Le Parti Contraenti, nelle loro reciproche relazioni, agiscono in conformità alle norme in materia di protezione dell'aviazione sancite dalla Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile ed indicate come Annessi alla Convenzione di Chicago nella misura in cui tali disposizioni siano applicabili alle Parti Contraenti; esigono che gli operatori degli aeromobili inseriti nel proprio registro o gli operatori di aeromobili che hanno nel territorio delle Parti Contraenti la sede di attività principale o la residenza permanente, o, nel caso dell'Italia, gli operatori di aeromobili che siano costituiti nel territorio italiano ai sensi del Trattato Istitutivo dell'Unione Europea e sono in possesso di valide Autorizzazioni di Esercizio conformi alla normativa dell'Unione Europea, e gli operatori degli aeroporti nei loro territori agiscano nel rispetto di tali disposizioni in materia di tutela dell'aviazione.
4. Ciascuna Parte Contraente accetta che i propri operatori di aeromobili siano tenuti ad osservare, alla partenza dal territorio dell'altra Parte Contraente o durante la permanenza su di esso, le disposizioni in materia di protezione dell'aviazione conformi alla legge vigente in tale Paese, ivi comprese, nel caso dell'Italia, le leggi dell'Unione Europea.
Ciascuna Parte Contraente garantisce l'effettiva applicazione di misure idonee nel proprio territorio volte a proteggere l'aeromobile ed ispezionare passeggeri, equipaggio, bagaglio a mano, bagaglio, carico e provvista dell'aeromobile prima e durante le operazioni di imbarco o carico. Ciascuna Parte Contraente si dimostrerà disponibile a considerare ogni richiesta dell'altra Parte Contraente di misure di sicurezza eccezionali per fare fronte ad una particolare minaccia.
5. Qualora si verifichi la cattura illegittima, o vi sia la minaccia della cattura illegittima di un aeromobile civile o si verifichino altri atti illegittimi contro la sicurezza di un aeromobile, dei passeggeri o dell'equipaggio, di aeroporti o strutture di navigazione aerea, le Parti Contraenti si prestano reciproca assistenza facilitando la comunicazione e adottando altre misure idonee volte a far cessare rapidamente e in sicurezza tale cattura o minaccia di cattura.
6. Qualora una Parte Contraente abbia problemi occasionali nel contesto del presente Articolo in materia di protezione della navigazione aerea, le autorità aeronautiche di entrambe le Parti Contraenti potranno richiedere alle autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente l'avvio di consultazioni immediate.



ARTICOLO 14 - ASSISTENZA A TERRA (GROUND HANDLING)

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

ARTICOLO 15 - CONVERSIONE E TRASFERIMENTO DEGLI INTROITI

- (1) Ciascuna Parte Contraente accorda al vettore aereo (ai vettori aerei) designati dell'altra Parte Contraente il diritto di trasferire liberamente le eccedenze di introiti al netto delle spese ottenuti nel territorio della rispettiva Parte Contraente. Tale trasferimento viene effettuato al tasso sul cambio ufficiale o, laddove non vi siano tassi di cambio ufficiali, ai tassi di cambio prevalenti applicabili alle transazioni correnti.
- (2) Ove una Parte Contraente imponga restrizioni sul trasferimento delle eccedenze degli introiti da parte del vettore designato (dei vettori designati) dell'altra Parte Contraente, quest'ultima ha il diritto di imporre restrizioni corrispondenti al vettore designato dell'altra Parte Contraente.
- (3) Laddove il sistema di pagamento tra le Parti Contraenti sia regolato da un accordo specifico, si applica tale accordo specifico.

ARTICOLO 16 - OPPORTUNITA' COMMERCIALI

- (1) Il vettore aereo (i vettori aerei) designati di una Parte Contraente ha (hanno) il diritto di mantenere la propria rappresentanza sul territorio dell'altra Parte Contraente.
- (2) Il vettore aereo (i vettori aerei) designati di una Parte Contraente, nel rispetto delle leggi e dei regolamenti in materia di ingresso, residenza ed impiego dell'altra Parte Contraente, può (possono) portare e mantenere nel territorio dell'altra Parte Contraente personale dirigenziale, commerciale, tecnico, operativo e altro personale specializzato necessario per la prestazione di servizi di trasporto aereo;
- (3) Nel caso della nomina di un agente generale o di un agente di vendita generale, tale agente viene designato in conformità alle leggi e ai regolamenti pertinenti applicabili di ciascuna Parte Contraente.
- (4) Ciascun vettore aereo designato ha il diritto di operare nella vendita di trasporto aereo nel territorio dell'altra Parte Contraente, direttamente o attraverso propri agenti e chiunque è libero di acquistare tale trasporto nel rispetto delle leggi e dei regolamenti pertinenti applicabili.



ARTICOLO 17 - ONERI DI USO

- (1) Gli oneri d'uso devono essere conformi alle tariffe determinate da ciascuna Parte contraente.
- (2) Ai vettori designati da una Parte contraente non vengono imposti oneri superiori agli oneri pagati dai vettori designati dell'altra Parte Contraente, o da qualsiasi altro vettore straniero che effettui servizi internazionali simili, per l'uso di strutture e servizi dell'altra Parte contraente.

ARTICOLO 18 - CONSULTAZIONI

- (1) Ciascuna Parte Contraente o le Autorità Aeronautiche di questa possono, in qualsiasi momento, richiedere consultazioni con l'altra Parte Contraente o con le Autorità Aeronautiche di questa in merito all'attuazione, all'applicazione o alla modifica del presente Accordo.
- (2) Tali consultazioni, che possono svolgersi tra le Autorità Aeronautiche, devono iniziare entro sessanta (60) giorni dalla data di ricezione della richiesta scritta dell'altra Parte, a meno che le Parti non abbiano convenuto diversamente.

ARTICOLO 19 - COMPOSIZIONE DELLE CONTROVERSIE

- (1) Qualora tra le Parti Contraenti insorgano controversie relative all'interpretazione o applicazione del presente Accordo, le Parti Contraenti tenteranno in primo luogo di comporre tali controversie tramite negoziato.
- (2) Qualora le Parti Contraenti non riescano a comporre dette controversie tramite negoziato, esse saranno risolte tramite canali diplomatici secondo la legge e i regolamenti di ciascuna Parte Contraente.

ARTICOLO 20 - EMENDAMENTI

- (1) Al fine dell'espletamento della rispettiva procedura giuridica, ogni emendamento al presente Accordo viene concordato dalle Parti tramite scambio di note diplomatiche.
- (2) In deroga a quanto disposto al paragrafo (1) del presente Articolo, le modifiche alla tabella delle rotte (Annesso 1) e agli accordi di code-sharing (Annesso 2) allegati al presente Accordo possono essere concordate in forma scritta tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti.

ARTICOLO 21 - RECESSO

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



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

ARTICOLO 22 - RICONOSCIMENTO DEI CERTIFICATI E DELLE LICENZE

- (1) I certificati di aeronavigabilità, i certificati di idoneità e i brevetti rilasciati o riconosciuti in base alle leggi e ai regolamenti di una Parte Contraente, ivi comprese, per quanto concerne la Repubblica Italiana, le leggi e i regolamenti dell'Unione Europea, e non scaduti, devono essere ritenuti validi dall'altra Parte Contraente per la finalità di effettuare i servizi concordati, sempre che i requisiti richiesti per il rilascio o il riconoscimento di tali certificati e brevetti soddisfino almeno gli standard minimi stabiliti ai sensi della Convenzione.
- (2) Ciascuna Parte Contraente si riserva tuttavia il diritto di rifiutare di riconoscere, per le finalità di sorvolo del proprio territorio, certificati di idoneità e brevetti rilasciati a propri cittadini o resi validi per gli stessi dall'altra Parte Contraente.

ARTICOLO 23 - REGISTRAZIONE

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

ARTICOLO 24 - CONFORMITÀ A CONVENZIONI MULTILATERALI

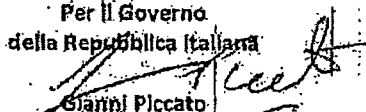
Qualora una convenzione o un accordo multilaterale in materia di trasporto aereo entri in vigore per entrambi le Parti Contraenti, il presente Accordo e gli Annessi sono ritenuti conformemente emendati.

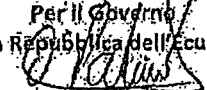
ARTICOLO 25 - ENTRATA IN VIGORE

- (1) Il presente Accordo entra in vigore alla data dell'ultimo scambio di note tramite il quale le Parti Contraenti notificano reciprocamente in forma scritta, tramite canali diplomatici, l'avvenuto espletamento delle procedure legali previste per l'entrata in vigore.
- (2) *In fede*, i sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto in QUITO il 25 NOVEMBRE 2015, redatto in duplice copia originale, per ciascuna lingua italiana, spagnola ed inglese.

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

Per il Governo
della Repubblica Italiana

Gianni Piccato
Ambasciatore d'Italia

Per il Governo
della Repubblica dell'Ecuador

Ricardo Patiño Aroca
Ministro degli Affari Esteri e
della Mobilità Umana



ANNESSE I.

TABELLA DELLE ROTTE

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

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

Punti di origine	Punti intermedi	Punti di destinazione	Punti oltre
Punti in Italia	Tutti i punti	<ul style="list-style-type: none"> • Quito • Guayaquil • 2 punti da scegliere liberamente 	Tutti i punti

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

Punti di origine	Punti intermedi	Punti di destinazione	Punti oltre
Punti in Ecuador	Tutti i punti	<ul style="list-style-type: none"> • Roma • Milano • 2 punti da scegliere liberamente 	Tutti i punti

Note:

1. I punti intermedi e i punti oltre saranno operati senza restrizioni di carattere direzionale o geografico.
2. Il vettore aereo (i vettori aerei) di entrambe le Parti Contraenti può (possono) su qualsiasi volo o su tutti i voli omettere scali in qualsiasi punto sopraelevato, a condizione che i servizi abbiano origine o destinazione all'interno del Paese del vettore.
3. I servizi aerei saranno operati in terza e quarta libertà. I diritti di quinta libertà possono essere reciprocamente accordati sulla base di inteso tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti. Non è consentito il cabotaggio.



ANNESSE B

ACCORDI DI COOPERAZIONE

- (1) I vettori aerei designati in possesso delle licenze autorizzazioni ad operare i servizi convenuti possono operare tali servizi sulle rotte specificate, senza restrizioni di carattere geografico o direzionale, tramite ogni punto, utilizzando aeromobili in locazione registrati anche in paesi terzi e sulla base di intese operative quali accordi di *block space* e di *code-sharing*.
- (2) I vettori aerei designati di una Parte Contraente possono concludere accordi commerciali di *code-sharing* con:
 - Un vettore aereo (vettori aerei) della stessa Parte Contraente;
 - Un vettore aereo (vettori aerei) dell'altra Parte Contraente;
 - Un vettore aereo (vettori aerei) di terza Parte in possesso delle autorizzazioni ad operare.
- (3) I vettori aerei impegnati in accordi di *code sharing* ai sensi di quanto disposto nel presente paragrafo hanno l'obbligo, per ciascun biglietto venduto, di comunicare all'acquirente al momento della vendita quale vettore aereo opererà effettivamente ogni segmento del servizio e con quale vettore aereo o vettori aerei l'acquirente entrerà in relazione contrattuale.
- (4) Le frequenze operate sulla base di accordi di *code-sharing* sono calcolate come frequenze del vettore che opera il servizio.
- (5) Nell'operare i servizi convenuti, i vettori aerei designati di ciascuna Parte Contraente possono cambiare in uno o più punti della rotte specificate, utilizzando codici di volo identici o diversi sui segmenti interessati.

