



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)

(V. Stampato Camera n. 2413)

approvato dalla Camera dei deputati il 12 maggio 2021

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla
Presidenza il 13 maggio 2021*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica del Ruanda, con Allegati, fatto a Kigali il 20 agosto 2018

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 del Ruanda, con Allegati, fatto a Kigali il 20 agosto 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. Le amministrazioni e i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 4.

(Entrata in vigore)

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

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE ITALIAN REPUBLIC

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF RWANDA

CMG

PREAMBLE

The Government of the Italian Republic and the Government of the Republic of Rwanda, hereinafter called in the present Agreement the "Contracting Parties";

being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

have agreed as follows:

CMG

TABLE OF CONTENTS

- Article 1 - Definitions
 - Article 2 - Applicability Of The Chicago Convention
 - Article 3 - Grant Of Rights
 - Article 4 - Designation And Operating Authorizations
 - Article 5 - Withdrawal, Revocation Or Suspension Of Operating Authorisation
 - Article 6 - Applicability Of Laws And Regulations
 - Article 7 - Recognition Of Certificates And Licences
 - Article 8 - Aviation Safety
 - Article 9 - Aviation Security
 - Article 10 - User Charges
 - Article 11 - Exemption From Customs And Other Duties
 - Article 12 - Fair Competition
 - Article 13 - Tariffs
 - Article 14 - Conversion And Transfer Of Revenues
 - Article 15 - Principles Governing Operation Of Agreed Services
 - Article 16 - Representation Of Airlines
 - Article 17 - Ground Handling
 - Article 18 - Computer Reservation System
 - Article 19 - Cooperative Arrangements
 - Article 20 - Provision Of Statistics
 - Article 21 - Consultations And Amendments
 - Article 22 - Settlement Of Disputes
 - Article 23 - Conformity With Multilateral Conventions
 - Article 24 - Termination
 - Article 25 - Registration
 - Article 26 - Entry Into Force
-
- Annex I - Route Schedule
 - Annex II - Cooperative Arrangements

CWG



ARTICLE 1 – DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the terms:
 - a) "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of the Italian Republic, the Ministry of Infrastructure and Transport; in the case of the Government of the Republic of Rwanda, Ministry In Charge of Transport, or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
 - b) "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in Annex I to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
 - c) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
 - d) "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - e) "air operator's certificate" means a document issued to an airline by the aeronautical authorities of a Contracting Party which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
 - f) "aircraft equipment" means article, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first and survival equipment;
 - g) "capacity" is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
 - h) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;
 - i) "change of gauge" means a change of aircraft at a point or points on the specified routes;
 - j) "code sharing" means an operation performed by one designated airline using the code letter and the flight number of another airline in addition to its own code letter and flight number;
 - k) "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
 - l) "EU" means European Union; "EU Member States" means Member States of the European Union; "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;

CUE

- m) "European Free Trade Association (EFTA)" means the Association of the following countries, and/or their nationals, which are eligible to own airlines designated by the Italian Republic under the existing international agreements, with specific regard to:
 - (a) the Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
 - (b) the Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
 - (c) the Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
 - (d) the Swiss Confederation (under the Agreement between the European Union and the Swiss Confederation on Air Transport);
- n) "spare parts" means article of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft during flight, including commissary supplies;
- o) "specified routes" means the routes specified in Annex I of this Agreement (Route Schedule);
- p) "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;
- q) "territory" in relation to a Contracting Party has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- r) "tariffs" means the price to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- s) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

2. References in the agreement to (1) nationals of the Italian Republic shall be understood as referring to nationals of Member States of the European Union or of the European Free Trade Association (EFTA); (2) airlines of the Italian Republic shall be understood as referring to carriers designated by the Italian Republic.

ARTICLE 2 - APPLICABILITY OF THE CONVENTION

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

ARTICLE 3 - GRANT OF RIGHTS

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

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right specified in the present Agreement for the purpose of establishing and operating air services on the routes specified in the Route schedule hereto (hereinafter called also "the agreed services" and the

"specified routes").

3. The airlines designated by each Contracting Party, while operating 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 Route Schedule for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail coming from or destined to other points so specified.

4. Nothing in paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines 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 the other Contracting Party.

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

ARTICLE 4 - DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATIONS

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

2. On receipt of a designation, and of an application from the designated airline in the form and manner prescribed for operating authorization and permission, each Contracting Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

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

- (i) it is established in the territory of the Italian Republic under the EU Treaties and has a valid operating licence in accordance with European Union law; and
- (ii) the effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its air operator's certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or of the EFTA and/or by nationals of such States;

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

- (i) it is established in the territory of Republic of Rwanda and has a valid operating licence in accordance with applicable laws of Republic of Rwanda; and
- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by Republic of Rwanda, responsible for issuing its air operators' certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the Republic of Rwanda and/or its nationals.

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

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

ARTICLE 5 - WITHDRAWAL, REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, the operating authorisations or technical permissions with respect to an airline designated by the other Contracting Party, or to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently 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 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's certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or of the EFTA and/or by nationals of such States;
- b) in the case of an airline designated by the Republic of Rwanda:
 - (i) the airline is not established in the territory of the territory of the Republic of Rwanda and does not have a valid operating licence in accordance with applicable laws of the Republic of Rwanda; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Republic of Rwanda responsible for issuing its air operators' certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the airline is not owned directly or through majority ownership by the Republic of Rwanda or is not effectively controlled by such State and/or its nationals;
- c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation; or
- d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 21 of this Agreement.

CAC

3. In exercising its rights under Paragraph 1 of this Article, the Republic of Rwanda shall not discriminate between Airlines of EU Member States on grounds of nationality.

ARTICLE 6 - APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and administrative directives of one Contracting Party relating to the admission to, the stay in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from, or while within, the territory of the first Contracting Party.

2. The laws, regulations and administrative directives of one Contracting Party relating to the admission to, the stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail of aircraft, including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airlines of the other Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within, the territory of the first Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control, except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances.

ARTICLE 7 - RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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

2. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognise as valid, for the purpose of flight over its territory, certificates of airworthiness, certificates of competency or licences granted to or rendered valid to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 8 - AVIATION SAFETY

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

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

CKG

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of another 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 Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.
5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 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 ICAO standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.
7. Where the Italian Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

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, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO as Annexes to the 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

CKG



business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Italian Republic, operators of aircraft which are established in its territory under 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 departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that Country, including, in the case of the Italian Republic, European Union law.

5. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6. 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.

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

ARTICLE 10 - USER CHARGES

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 11 - EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

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

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exclusion of charges relating to the service performed, for:

- a) fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts including engines and regular airborne equipment introduced in the territory of one Contracting Party by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party and exclusively intended for use by aircraft of the said airline;
 - b) fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts including engines and regular airborne equipment, taken on board in the territory of each Contracting Party by the aircraft of the designated airlines of one Contracting Party, while operating the agreed services, within the limits and conditions fixed by the competent authorities of the said other Contracting Party, and intended solely for use and consumption during the flight.
3. Exemptions from all customs duties and other charges shall be provided on a reciprocal basis for staff uniforms, computers and ticket printers, temporarily imported into the territory of either Contracting Party for the exclusive use by the designated airline of the other Contracting Party. Goods under temporary importation shall be re-exported within a maximum period of 24 months. Upon expiry of such 24 months period import VAT and customs duties shall become chargeable on the said goods.
4. The materials enjoying the exemptions from customs duties and other fiscal charges, provided for in the preceding paragraphs will not be used for purposes other than international air services and must be re-exported if not used, unless their transfer to other international airline is granted, or their permanent importation is permitted, in accordance with the provisions in force in the territory of the interested Contracting Party.
5. The exemptions set out in this Article, applicable also to the part of the above mentioned materials used or consumed during the flight over the territory of the Contracting Party granting the exemptions, are granted on a reciprocal basis and may be subject to compliance with the specific formalities generally applied in the said territory, including customs controls.
6. Nothing in this Agreement shall prevent the Italian Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airlines of the Republic of Rwanda that operates between a point in the territory of the Italian Republic and another point in the Italian Republic or of another EU Member State.

ARTICLE 12 - FAIR COMPETITION

1. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.
2. The Contracting Parties assert that free, fair and undistorted competition is important to promote the objectives of this Agreement and note that the existence of comprehensive competition laws and of an independent competition authority as well as the sound and effective enforcement of their respective competition laws are important for the efficient provision of air transport services. The competition laws of each Contracting Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Contracting Party. The Contracting Parties share the objectives of compatibility and convergence of Competition law and of its effective application. They will cooperate as appropriate and where relevant on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance

with their respective rules and jurisprudence, by their respective airline(s) or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of each other.

3. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority and powers of the relevant competition authorities and courts of either Contracting Party (and of the European Commission) and all matters relating to the enforcement of competition law shall continue to fall under the exclusive competence of those authorities and courts. Therefore, any action taken pursuant to this Article by a Contracting Party shall be without prejudice to any possible actions taken by those authorities and courts.

4. Any action taken pursuant to this Article shall fall under the exclusive responsibility of the Contracting Parties and shall be exclusively directed towards the other Contracting Party and/or to airline(s) providing air transport services to/from the Contracting Parties. Such action shall not be subject to the dispute settlement procedure foreseen in Article 24 of the Agreement.

Unfair competition

5. Each Contracting Party shall eliminate all forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services.

Public subsidies and support

6. Neither Contracting Party shall provide or permit public subsidies or support to their respective airlines if these subsidies or support would significantly and adversely affect, in an unjustified way, the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services. Such public subsidies or support may include, but are not limited to: cross-subsidisation; the setting-off of operational losses; the provision of capital; grants; guarantees; loans or insurance on privileged terms; protection from bankruptcy; foregoing the recovery of amounts due; foregoing a normal return on public funds invested; tax relief or tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by public authorities; and access on a discriminatory or non-commercial basis to air navigation or airport facilities and services, fuel, ground handling, security, computer reservation systems, slot allocation or other related facilities and services necessary for the operation of air services.

7. When a Contracting Party provides public subsidies or support in the sense of paragraph 6 above to an airline, it shall ensure the transparency of such measure through any appropriate means, which may include requiring that the airline identifies the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

8. Each Contracting Party shall, at the request of the other Contracting Party, provide to the other Contracting Party within a reasonable time financial reports relating to the entities under the jurisdiction of the first Contracting Party, and any other such information that may be reasonably requested by the other Contracting Party to ensure that the provisions of this Article are being complied with. This may include detailed information relating to subsidies or support in the sense of paragraph 6 above. The submission of such information may be subject to its confidential treatment by the Contracting Party requesting access to the information.

9. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraphs 5 and 6:

a. If one Contracting Party finds that an airline is being subject to discrimination or unfair practices in the sense of paragraphs 5 or 6 above and that this can be substantiated, it may

submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.

b. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraphs 5 or 6 above, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airline(s) of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

Antitrust

10. Each Contracting Party shall effectively apply antitrust laws in accordance with paragraph 2, and shall prohibit airline(s):

a. In conjunction with any other airline(s) to enter into agreements, take decisions or engage in concerted practices which may affect air transport services to/from that Contracting Party and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not: (a) impose on the airlines concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives; (b) afford such airlines the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question, and

b. to abuse a dominant position in a way which may affect air transport services to/from that Contracting Party.

11. Each Contracting Party shall entrust the enforcement of the antitrust rules referred to in paragraph 10 above exclusively to its relevant and independent competition authority and/or court.

12. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph 10, if one Contracting Party finds that an airline suffers from an alleged violation of paragraph 10 above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.

13. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 10, and provided the relevant competent competition authority or court has found an antitrust violation, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airline(s) of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

ARTICLE 13 - 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 their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for the services covered by this Agreement.
2. Each Contracting Party may require notification to or filing of any tariff to be charged by its own designated airline or airlines. Neither Contracting Party shall require notification to or filing of any tariff to be charged by the designated airline or airlines of the other Contracting Party. Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph 4 or 5 below.
3. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - (a) the protection of consumers from tariffs that are excessive, due to the abuse of market power;
 - (b) the prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.
4. Each Contracting Party may unilaterally disallow any tariff filed or charged by one of its own designated airlines. However, such intervention shall be made only if it appears to the aeronautical authority of that Contracting Party that a tariff charged or proposed to be charged meets either of the criteria set out in paragraph 3 of this Article.
5. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff charged or proposed to be charged by an airline of the other Contracting Party. If one Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in paragraph 3 of this Article, it may require consultation and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement the tariff shall take effect or continue in effect.

ARTICLE 14 - CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES

1. Each Contracting Party grants the designated airlines of the other Contracting Party the right to sell freely in domestic currency and/or in convertible currency air services, including

supplementary services rendered, on the specified routes and all other services of its own network, and on the networks of the other airlines, either directly or through agents.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall be free to effect the actual transfer abroad of the excess of receipts over expenditure in relation to sales for the transportation of passengers, cargo and mail including the related banking interests without any delay or limitation and in accordance with the rules of procedure of the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall ensure the designated airlines of the other Contracting Party the execution of transfers into a freely convertible currency within a maximum of thirty (30) days of the date of application. The rate of exchange in force at the date of sale shall be applied to the aforesaid transfers. Such transfers shall be effected on the basis of official exchange rate, or, where there is no official exchange rate, at the prevailing foreign exchange market rate for current payments.

4. The privileges specified in the above-mentioned paragraphs shall be granted only on the basis of strict reciprocity. If one of the Contracting Parties imposes limitation or delays on the transfers of the designated airlines of the other Contracting Party, the latter shall be entitled to suspend the exercise by any designated airline of the former Contracting Party of the rights specified in paragraphs 2 and 3 of this Article.

5. Whenever the payment system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, this Agreement shall apply.

ARTICLE 15 - PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. The designated airlines of each Contracting Party will be granted a fair and equal opportunity to operate the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of each Contracting Party shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territories of the Contracting Parties.

4. The designated airlines of one Contracting Party shall provide for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party flight schedules including information on the type of aircraft to be used, at least thirty (30) days before each summer or winter season. The same procedure shall apply to any modification thereof.

ARTICLE 16 - REPRESENTATION OF AIRLINES

1. The designated airlines of each Contracting Party shall, on a reciprocity basis and according to paragraph 4 of this Article, maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, commercial and technical operational and other specialist staff required for the provision of the authorized services.

ALG



2. The representation staff specified in paragraph 1 of this Article shall, on a reciprocity basis, comply with laws and regulations relating to the admission and stay in the territory of the other of each Contracting Party which shall grant, within a reasonable time limit, the authorizations required for the issuing of work permit, visa and other documents to the said staff.

3. It is up to the designated airline to meet its needs through its own staff or by hiring services of another organization, company or enterprise operating in the territory of the other Contracting Party and which is authorized to operate such services in the territory of such Contracting Party.

4. The employment of third Country nationals in the territory of other Contracting Party shall be permitted subject to the authorization of the competent authorities.

ARTICLE 17 - GROUND HANDLING

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

ARTICLE 18 - COMPUTER RESERVATION SYSTEMS

1. Computer reservation systems (hereinafter CRS) vendors operating in the territory of one Contracting Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Contracting Party provided the CRS complies with any relevant regulatory requirements of the other Contracting Party.

2. The Contracting Parties shall annul any existing requirement, which could restrict free access by one Contracting Party's CRSs to the other Contracting Party's market or otherwise limit competition. The Contracting Parties shall refrain from adopting such requirements in the future.

3. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Contracting Party requirements with respect to CRS displays different from those imposed on its own CRS vendors or any other CRS operating on its market. Neither Contracting Party shall prevent the conclusion of agreements between CRS vendors, their providers and their subscribers related to the exchange of travel services information and which are facilitating the display of comprehensive and unbiased information to consumers, or the fulfilment of regulatory requirements on neutral displays.

4. Owners and operators of CRSs of one Contracting Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Contracting Party, if any, shall have the same opportunity to own CRSs within the territory of the other Contracting Party as do the owners and operators of any other CRS operating in the market of that Contracting Party.

CKG



ARTICLE 19 – COOPERATIVE ARRANGEMENTS

Cooperative arrangements are provided in line with the provisions set out in Annex II to this Agreement. Modifications may be agreed directly in writing between the Aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 20 - PROVISION OF STATISTICS

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

ARTICLE 21 - CONSULTATIONS AND AMENDMENTS

1. In a spirit of close co-operation, 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 Annexes attached thereto.
2. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of this Agreement, it may at any time propose in writing such modification to the other Contracting Party. Consultations between the two Contracting Parties concerning such proposed modification may be either oral or in writing and shall, unless otherwise agreed, begin within a period of sixty (60) days of the date of the written request received by one of the Contracting Parties.
3. Any modification to this Agreement in accordance with paragraph 2 of this Article shall enter into force by an Exchange of Notes through the diplomatic channels.
4. Notwithstanding the provisions of this Article, modifications to the route schedule (Annex I) and to the cooperative arrangements (Annex II) annexed to this Agreement may be agreed in writing between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 22 - SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation of the said dispute, it shall be settled through diplomatic channels and according to the laws and regulations of each Contracting Party.

ARTICLE 23 - CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

C/K/G



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

ARTICLE 24 - TERMINATION

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

ARTICLE 25 - REGISTRATION

This Agreement, its Annexes and all amendments thereto shall be registered with the ICAO.

ARTICLE 26 - ENTRY INTO FORCE

The 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 THEREOF, the undersigned being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Kigali on August 20, 2018 in two original copies, in the English language.

**For the Government of
the Italian Republic**

**H.E. Domenico FORNARA
Ambassador of Italy**



**For the Government of
the Republic of Rwanda**

**Claver GATETE
Minister of Infrastructure**



ANNEX I

ROUTE SCHEDULE

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

Points of departure	Intermediate points	Points in the Republic of Rwanda	Points Beyond
Points in Italy	Any Point	Kigali and other points to be freely chosen	Any Point

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

Points of departure	Intermediate points	Points in the Italian Republic	Points Beyond
Points in Rwanda	Any Point	Rome, Milan and two points to be freely chosen	Any Point

Notes

1. The airlines designated by both Contracting Parties may, on any or all flights, omit calling at any of the above points provided that the agreed services originate or terminate in their respective territories.
2. Intermediate, beyond points or points in the territory of the other Contracting Party may be operated without any geographical or directional constraints.
3. The services shall be operated with third and fourth freedom traffic rights. Fifth freedom traffic rights may be decided upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.
4. No cabotage rights are allowed.
5. Stop over rights are allowed.

CKG

ANNEX II

COOPERATIVE ARRANGEMENTS

1. The designated airlines which have an appropriate authority to provide the agreed services may operate them on the specified routes, without any geographical or directional constraint, via any point, also utilizing leased aircraft registered in third countries.

2. In operating or holding out services under this Agreement, any designated airline of a Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space agreements or code-sharing arrangements, with:

- (a) any airline or airlines of the Contracting Parties; and
- (b) any airline or airlines of a third country; and
- (c) any surface (land or maritime) transport provider;

provided that (i) the operating carrier holds the appropriate traffic rights and (ii) the marketing carriers hold the appropriate route rights within the relevant bilateral provisions and (iii) the arrangements meet the requirements relating to safety and competition normally applied to such arrangements.

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

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

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

6. The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any intermodal transport to or from any point in the territory of the other Contracting Party, under the applicable laws and regulations in force.

CAG

TRADUZIONE NON UFFICIALE

ACCORDO SUI SERVIZI AEREI

TRA

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

E

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DEL RUANDA

PREAMBOLO

Il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica del Ruanda nel presente Accordo di seguito indicati come le “Parti Contraenti”,

in quanto firmatari della Convenzione sull’Aviazione Civile Internazionale aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

desiderando contribuire al progresso dell’aviazione civile internazionale;

desiderando concludere un Accordo allo scopo di stabilire ed operare servizi aerei tra i propri rispettivi territori ed oltre;

hanno concordato quanto segue:

INDICE

Art. 1	Definizioni
Art. 2	Applicabilità della Convenzione di Chicago
Art. 3	Concessione di diritti
Art. 4	Designazione ed autorizzazioni di esercizio
Art. 5	Ritiro, revoca o sospensione delle autorizzazioni di esercizio
Art. 6	Applicabilità delle leggi e dei regolamenti
Art. 7	Riconoscimento di certificati e delle licenze
Art. 8	Sicurezza aerea
Art. 9	Protezione dell'aviazione
Art. 10	Oneri d'uso
Art. 11	Esenzione da dazi doganali ed altre imposte
Art. 12	Disciplina della concorrenza
Art. 13	Tariffe
Art. 14	Conversione e trasferimento delle entrate
Art. 15	Principi che regolano la capacità e l'esercizio dei diritti
Art. 16	Rappresentanza delle compagnie aeree
Art. 17	Assistenza a terra
Art. 18	Sistema di prenotazione computerizzato
Art. 19	Accordi di cooperazione
Art. 20	Statistiche
Art. 21	Consultazioni ed emendamenti
Art. 22	Composizione delle controversie
Art. 23	Conformità a convenzioni multilaterali
Art. 24	Recesso
Art. 25	Registrazione
Art. 26	Entrata in vigore
Annesso 1	Tabella delle Rotte
Annesso 2	Accordi di cooperazione

ARTICOLO 1 – DEFINIZIONI

1. Per le finalità del presente Accordo, a meno che il contesto non richieda una diversa interpretazione:
 - (a) "Autorità Aeronautiche" indica, nel caso del Governo della Repubblica Italiana, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti; nel caso del Governo della Repubblica del Ruanda, il Ministero incaricato dei Trasporti, o, in entrambi i casi, altro soggetto o ente autorizzato ad espletare le funzioni attualmente esercitabili dalle summenzionate autorità o funzioni simili;
 - (b) "servizi concordati" indicano i servizi aerei di linea sulle rotte specificate nell'Annesso 1 del presente Accordo per il trasporto di passeggeri, merci e posta, separatamente o in combinazione
 - (c) " Accordo" indica il presente Accordo, gli Annessi e tutti gli emendamenti ad essi o al presente Accordo;
 - (d) i termini "servizio aereo", "servizio aereo internazionale", "vettore aereo" e "scalo non commerciale " recano il significato ad essi attribuiti dall'Articolo 96 della Convenzione di Chicago;
 - (e) "Certificato di Operatore Aereo" indica un documento rilasciato ad un vettore aereo dalle autorità aeronautiche di una Parte Contraente attestante che il vettore aereo in questione per capacità ed organizzazione professionale è idoneo a garantire il corretto funzionamento dell'aeromobile per le attività di aviazione specificate nel certificato.
 - (f) con "dotazioni dell'aeromobile" si intendono i beni, diversi dalle provviste e dalle parti di ricambio di natura sostituibile, da utilizzarsi a bordo dell'aeromobile durante il volo, ivi comprese le attrezzature di emergenza e sopravvivenza.;
 - (g) "capacità" è la quantità di servizi offerti ai sensi del presente Accordo, generalmente misurati in numero di voli (frequenze) o di posti o di tonnellate di merci offerte su un mercato (coppia di città o paese – paese) su una rotta per un periodo specifico, ovvero giornalmente, settimanalmente, stagionalmente o annualmente.
 - (h) " Convenzione" indica la Convenzione sulla Aviazione Civile Internazionale aperta alla firma il 7 dicembre 1944 e include ogni Annesso adottato ai sensi dell'Articolo 90 di tale Convenzione ed ogni emendamento apportato agli Annessi o alla Convenzione ai sensi degli Articoli 90 e 94, nella misura in cui tale emendamento o annesso sia in qualsiasi momento vigente per entrambe le Parti Contraenti;
 - (i) "cambio di macchina" significa una sostituzione di un aeromobile in un punto sulle rotte specificate
 - (j) "code sharing" indica una operazione condotta da un vettore aereo designato utilizzando il codice alfanumerico e il numero di volo di un altro vettore aereo in aggiunta al proprio codice alfanumerico e numero di volo.
 - (k) "vettore designato" significa un vettore designato ed autorizzato ai sensi dell'Articolo 4 del presente Accordo;

- (l) "UE" sta per Unione Europea, "Stato Membro UE" indica gli Stati Membri dell'Unione Europea; con "Trattati UE" si intendono il "Trattato sull'Unione Europea" e il "Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea";
 - (m) con "Associazione Europea di Libero Scambio - (EFTA)" si indica l'Associazione dei seguenti paesi e/o loro cittadini idonei a possedere vettori aerei designati dalla Repubblica Italiana ai sensi degli accordi aerei internazionali, con riguardo specifico a:
 - (a) la Repubblica di Islanda (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo),
 - (b) il Principato del Liechtenstein (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo),
 - (c) il Regno di Norvegia (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo),
 - (d) la Confederazione Elvetica (ai sensi dell'Accordo sul Trasporto Aereo tra la Comunità Economica e la Confederazione Elvetica);
 - (n) con "ricambi" si indicano articoli da utilizzare nella riparazione o per la sostituzione di parti di un aeromobile durante il volo, comprese le forniture di magazzino;
 - (o) "rotte specificate" sono le rotte specificate all'Annesso 1 del presente Accordo (Tabella delle Rotte)
 - (p) 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;
 - (q) il termine "territorio" in relazione ad una Parte Contraente reca il significato ad esso attribuito dall'Articolo 2 della Convenzione di Chicago;
 - (r) con "tariffe" si intendono i prezzi da corrispondere per il trasporto di passeggeri, bagaglio e merci e le condizioni alle quali tali prezzi si applicano, ivi inclusi i costi e le condizioni di agenzia ed altri servizi ausiliari, escludendo tuttavia la remunerazione o le condizioni per il trasporto di posta;
 - (s) con "oneri d'uso" si intende un onere imposto ad un vettore aereo dalla autorità competente o da questa consentito a fronte della messa a disposizione di immobili o strutture aeroportuali o di strutture per la navigazione aerea (ivi comprese le strutture per i sorvoli), o i servizi e le strutture correlati per l'aeromobile, gli equipaggi, i passeggeri e le merci.
2. Nel presente Accordo ogni riferimento a (1) cittadini della Repubblica Italiana è inteso essere riferito a cittadini degli Stati Membri dell'Unione Europea o della Associazione Europea di Libero Scambio (EFTA); (2) vettori della Repubblica Italiana è inteso essere riferito a vettori designati dalla Repubblica Italiana.

ARTICOLO 2 – APPLICABILITA' DELLA CONVENZIONE

Le disposizioni del presente Accordo sono soggette alle disposizioni della Convenzione di Chicago nella misura in cui tali disposizioni siano applicabili al servizio aereo internazionale.

ARTICOLO 3 – CONCESSIONE DI DIRITTI

1. Ciascuna Parte Contraente concede altra Parte Contraente i diritti di seguito specificati in relazione ai servizi aerei di linea di questa:

- (a) il diritto di sorvolare il territorio dell'altra Parte Contraente senza atterrarvi;
 - (b) il diritto di effettuare scali non commerciali nel territorio dell'altra Parte Contraente
2. Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente il diritto specificato nel presente Accordo allo scopo di operare servizi aerei internazionali sulle rotte specificate nella Tabella delle Rotte annessa al presente Accordo (di seguito indicati come "i servizi concordati" e le "rotte specificate").
 3. Nell'operare un servizio concordato su una rotta specificata, i vettori aerei designati da ciascuna Parte Contraente godono del diritto di effettuare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente nei punti specificati nella Tabella delle Rotte allo scopo di prendere a bordo o scaricare passeggeri, merci e posta aventi destinazione o origine in alti punti così specificati.
 4. Nulla di quanto disposto ai paragrafi 2 e 3 del presente Articolo va inteso conferire ai vettori aerei designati di una Parte Contraente il diritto di prendere a bordo, nel territorio dell'altra Parte Contraente, passeggeri, merci e posta, contro remunerazione o locazione e aventi destinazione in un altro punto all'interno del 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 di una Parte Contraente non sia in grado di operare un servizio sulle sue normali rotte, l'altra Parte Contraente si adopererà al meglio per rendere possibile la continuità del servizio tramite una idonea riorganizzazione temporanea delle rotte.

ARTICOLO 4 – DESIGNAZIONE ED AUTORIZZAZIONI DI ESERCIZIO

1. Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di designare uno o più vettori aerei allo scopo di operare i servizi concordati su ciascuna delle rotte specificate all'Annesso 1 e di ritirare o modificare tali designazioni. Le designazioni vengono fatte in forma scritta.
2. Una volta ricevute, nella forma e modalità prescritte, la designazione e la richiesta da parte del vettore designato, l'altra Parte concede le idonee autorizzazioni e permessi con tempi procedurali minimi, a condizione che:
 - a) nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica Italiana:
 - (i) il vettore aereo sia stabilito nel territorio della Repubblica Italiana ai sensi dei Trattati UE e disponga di una valida Autorizzazione di Esercizio, conforme alla normativa dell'Unione Europea; e
 - (ii) l'effettivo controllo regolatorio sul vettore aereo sia esercitato e mantenuto dallo Stato Membro dell'Unione Europea responsabile del rilascio allo stesso del Certificato di Operatore Aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata nella designazione e
 - (iii) il vettore aereo 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 dell'EFTA e/o di cittadini di tali Stati.
 - b) nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica del Ruanda:

- (i) il vettore aereo sia stabilito nel territorio della Repubblica del Ruanda e disponga di una valida Autorizzazione di Esercizio, conforme alle leggi applicabili della Repubblica del Ruanda; e
 - (ii) l'effettivo controllo regolatorio sul vettore aereo sia esercitato e mantenuto dalla Repubblica del Ruanda, responsabile del rilascio allo stesso del Certificato di Operatore aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata nella designazione; e
 - (iii) il vettore aereo appartenga, direttamente o in virtù del possesso di una quota di maggioranza o sia soggetto al controllo effettivo della Repubblica del Ruanda e/o di suoi cittadini.
- c) il vettore aereo designato sia idoneo a soddisfare i requisiti stabiliti dalle leggi e dai regolamenti normalmente applicati dalla Parte che riceve la designazione – conformi alle disposizioni della Convenzione – per l'esercizio di servizi aerei Internazionali.
3. Una volta ricevuta l'autorizzazione di esercizio di cui al paragrafo 2, del presente Articolo, un vettore aereo designato può in qualsiasi momento iniziare ad operare i servizi concordati per i quali è stato designato, sempre che il vettore aereo rispetti le disposizioni applicabili del presente Accordo.

ARTICOLO 5 – RITIRO, REVOCA O SOSPENSIONE DELLE AUTORIZZAZIONI DI ESERCIZIO

1. Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di negare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici di un vettore aereo designato dall'altra Parte o di revocare, sospendere o imporre condizioni su tali autorizzazioni in via temporanea o permanente, laddove:
- a) nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica Italiana
 - (i) il vettore aereo non sia stabilito nel territorio della Repubblica Italiana secondo quanto previsto dai Trattati UE o non disponga di una valida autorizzazione di esercizio, conformemente a quanto previsto dalla normativa dell'Unione Europea; o
 - (ii) l'effettivo controllo regolatorio del vettore aereo non sia esercitato o mantenuto dallo Stato Membro dell'Unione Europea responsabile del rilascio allo stesso del Certificato di Operatore Aereo o l'autorità aeronautica competente non sia chiaramente indicata nella designazione; o
 - (iii) il vettore aereo non appartenga, direttamente o in virtù del possesso di una quota di maggioranza, a Stati Membri dell'Unione Europea o dell'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 del Ruanda:
 - (i) il vettore aereo non sia stabilito nel territorio della Repubblica del Ruanda, o non disponga di una valida autorizzazione di esercizio

- conformemente a quanto previsto dalle leggi applicabili della Repubblica del Ruanda; o
- (ii) l'effettivo controllo regolatorio del vettore aereo non sia esercitato o mantenuto dalla Repubblica del Ruanda responsabile del rilascio allo stesso del Certificato di Operatore Aereo o l'autorità aeronautica competente non sia chiaramente indicata nella designazione; o
 - (iii) il vettore aereo non sia posseduto, direttamente o in virtù del possesso di una quota di maggioranza, o non sia effettivamente controllato dalla Repubblica del Ruanda e/o da suoi cittadini.
- c) tale vettore aereo sia incapace di dimostrare la propria idoneità a soddisfare i requisiti stabiliti dalle leggi e dai regolamenti normalmente e ragionevolmente applicati in conformità alla Convenzione all'esercizio di servizi aerei internazionali dalla Parte che riceve la designazione; o
 - d) Il vettore aereo non sia conforme alle leggi e ai regolamenti della Parte Contraente che concede tali diritti; o
 - e) Il vettore aereo in altro modo non operi in conformità alle condizioni prescritte ai sensi del presente Accordo.
2. Salvo il caso in cui la revoca o la sospensione immediate o l'imposizione delle condizioni di cui al paragrafo 1 del presente Articolo siano necessarie per evitare altre infrazioni di leggi e/o regolamenti, tale diritto può essere esercitato solo a seguito di consultazione con l'altra Parte Contraente, in conformità a quanto disposto dall'Articolo 21 del presente Accordo.
 3. Nell'esercitare i propri diritti ai sensi del paragrafo 1 del presente Articolo, la Repubblica del Ruanda non effettua discriminazioni tra vettori aerei di Stati Membri della UE sulla base della nazionalità

ARTICOLO 6 – APPLICABILITA' DELLE LEGGI E DEI REGOLAMENTI

1. Le leggi, i regolamenti e le direttive amministrative di una Parte Contraente relative all'ingresso, alla permanenza o alla partenza dal proprio territorio di aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o relative all'esercizio e alla navigazione di tali aeromobili mentre si trovano sul proprio territorio sono applicate agli aeromobili dei vettori aerei designati dell'altra Parte Contraente e debbono essere rispettati da tali aeromobili all'ingresso, durante la permanenza e alla partenza dal territorio della prima Parte Contraente.
2. Le leggi, i regolamenti e le direttive amministrative di una Parte Contraente disciplinanti l'ingresso, la permanenza o la partenza dal proprio territorio di passeggeri, equipaggio, merci o posta dell'aeromobile, ivi inclusi i regolamenti relativi all'ingresso, sdoganamento, immigrazione, passaporti, dogana e quarantena sono osservati da o per conto dei passeggeri, merci e posta dei vettori aerei dell'altra Parte Contraente all'ingresso, durante la permanenza o alla partenza dal territorio della prima Parte Contraente.
3. I passeggeri, i bagagli e le merci in transito diretto nel territorio di una Parte Contraente che non lascino l'area aeroportuale riservata a tale scopo sono sottoposti esclusivamente ad un

controllo semplificato, salvo sussistano motivi di sicurezza, controllo narcotici, prevenzione di ingresso illegale o circostanze particolari.

ARTICOLO 7 - RICONOSCIMENTO DEI CERTIFICATI E DELLE LICENZE

1. I certificati di aeronavigabilità, i certificati di idoneità e le licenze 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 rifiutare di riconoscere come validi, per le finalità di sorvolo del proprio territorio, certificati di aeronavigabilità, certificati di idoneità e licenze concessi o convalidati a propri cittadini dall'altra Parte Contraente.

ARTICOLO 8 – 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 di bordo, all'aeromobile e al funzionamento dell'aeromobile. Tali consultazioni avranno luogo entro trenta giorni dalla richiesta.
2. Ove, a seguito di tali consultazioni, una Parte Contraente rilevi che l'altra Parte Contraente non mantenga ed amministri in modo efficiente i pertinenti standard di sicurezza, che siano come minimo pari agli standard vigenti al momento ai sensi della Convenzione (Doc 7300), l'altra Parte Contraente viene informata di tali rilievi e delle azioni ritenute necessarie per aderire agli standard minimi dell'Associazione Internazionale Aviazione Civile (ICAO). L'altra Parte Contraente adotterà allora idonee misure correttive entro un periodo di tempo concordato.
3. Conformemente a quanto disposto dall'Articolo 16 della Convenzione, si conviene inoltre che ciascun aeromobile utilizzato da o per conto di un vettore aereo di una Parte Contraente che operi servizi con destinazione o origine nel territorio di un'altra parte possa, mentre si trova nel territorio dell'altra Parte Contraente, possa essere soggetto ad una ispezione da parte dei rappresentanti autorizzati dell'altra Parte Contraente, a condizione che ciò non causi un irragionevole ritardo nelle operazioni dell'aeromobile. In deroga agli obblighi di cui all'Articolo 33 della Convenzione, scopo di tale ispezione è la verifica della validità della pertinente documentazione dell'aeromobile, dei brevetti dell'equipaggio e della conformità delle attrezzature e dello stato dell'aeromobile agli standard vigenti al momento ai sensi della Convenzione.
4. Ove si renda necessaria una azione urgente per garantire la sicurezza delle operazioni di un aeromobile, ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di sospendere o modificare immediatamente l'autorizzazione di esercizio di uno o più vettori aerei dell'altra Parte Contraente.
5. Le misure adottate da una Parte Contraente in conformità a quanto disposto al precedente paragrafo 4 sono disapplicate non appena le motivazioni che ne hanno determinato l'adozione cessano di esistere.

6. Con riferimento al paragrafo 2 del presente Articolo, ove si ritenga che, una volta trascorso il periodo di tempo concordato, una Parte Contraente continui ad essere non conforme agli standard ICAO, della questione dovrebbe essere informato il Segretario Generale dell'ICAO. Quest'ultimo dovrebbe inoltre essere informato della successiva soddisfacente risoluzione della situazione.
7. Qualora la Repubblica Italiana abbia designato un vettore aereo il cui controllo regolatorio sia esercitato e mantenuto da un altro Stato Membro dell'Unione Europea, i diritti dell'altra Parte Contraente ai sensi del presente Articolo sono ugualmente applicati in relazione all'adozione, esercizio o mantenimento degli standard di sicurezza da parte di tale altro Stato Membro dell'Unione Europea ed in relazione alla autorizzazione di esercizio di tale vettore aereo.

ARTICOLO 9 – PROTEZIONE DELL'AVIAZIONE

1. Coerentemente con i diritti e gli obblighi contratti ai sensi del diritto internazionale, le Parti Contraenti riaffermano che gli obblighi reciprocamente assunti in materia di protezione della sicurezza dell'aviazione civile 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 di aeromobili, fermata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili fermata 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 Integrativo di Montreal per la repressione 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, firmato a Montreal il 1 marzo 1991, come pure di altri eventuali protocolli o convenzioni in materia di protezione dell'aviazione civile che siano vincolanti per entrambe le Parti.
2. A richiesta le Parti Contraenti si prestano reciprocamente tutta l'assistenza necessaria a prevenire atti di cattura illecita di aeromobili civili ed altri atti illegittimi contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggio, degli aeroporti e delle strutture di navigazione e contro qualsiasi altra minaccia alla sicurezza dell'aviazione civile.
3. Le Parti Contraenti, nelle loro reciproche relazioni, agiscono in conformità alle norme in materia di protezione dell'aviazione civile sancite dall'ICAO come Annessi alla Convenzione nella misura in cui tali disposizioni siano applicabili alle Parti Contraenti; esse richiedono 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 della Repubblica Italiana, gli operatori di aeromobili stabiliti nel territorio italiano ai sensi dei Trattati UE ed in possesso di valide Autorizzazioni di Esercizio conformi alla normativa dell'Unione Europea, e gli operatori degli aeroporti nei loro territori agiscano in conformità a tali disposizioni in materia di protezione dell'aviazione.
4. Ciascuna Parte Contraente acconsente a che i propri operatori di aeromobili siano soggetti all'osservanza delle disposizioni in materia di protezione dell'aviazione applicate dall'altra Parte Contraente relativamente all'ingresso, alla permanenza e alla partenza dal suo territorio, che siano conformi alla legge vigente in tale Paese, ivi compresa, nel caso dell'Italia, la normativa dell'Unione Europea.

5. Ciascuna Parte Contraente garantisce l'effettiva applicazione nel proprio territorio di misure idonee a proteggere l'aeromobile ed ispezionare passeggeri, equipaggio, bagaglio a mano, bagagli, merci e provviste dell'aeromobile prima e durante le operazioni di imbarco o carico. Ciascuna Parte Contraente si dimostrerà disponibile a considerare ogni richiesta dell'altra Parte Contraente relativa a misure di sicurezza eccezionali per far fronte ad una particolare minaccia.
6. Qualora si verifichi la cattura illegittima di un aeromobile civile, o si verifichino altri atti illeciti contro la sicurezza di tale aeromobile, dei passeggeri e dell'equipaggio, di aeroporti o strutture di navigazione aerea, le Parti Contraenti si prestano reciproca assistenza facilitando la comunicazione e adottando altre misure idonee a far cessare rapidamente e in sicurezza tale cattura o minaccia di cattura.
7. Qualora una Parte Contraente riscontri problemi occasionali relativamente al presente Articolo in materia di protezione dell'aviazione civile, le autorità aeronautiche di entrambe le Parti Contraenti possono richiedere immediate consultazioni con le autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente.

ARTICOLO 10 – ONERI D'USO

1. Le Parti Contraenti non impongono o consentono che siano imposti al vettore aereo designato dell'altra Parte Contraente oneri d'uso superiori a quelli imposti ai propri vettori aerei che operano servizi aerei internazionali simili.
2. Ciascuna Parte Contraente incoraggia le consultazioni tra i propri enti competenti alla imposizione degli oneri e i vettori aerei che utilizzano i servizi e le strutture messe a disposizione da tali autorità, ove possibile tramite le organizzazioni rappresentative di tali vettori aerei. Le proposte di modifica degli oneri d'uso dovrebbero essere annunciate agli utenti con ragionevole preavviso in modo da consentire agli stessi di esprimere le proprie opinioni prima della entrata in vigore delle modifiche. Ciascuna Parte Contraente incoraggia le proprie autorità competenti e gli utenti a scambiare pertinenti informazioni relative agli oneri d'uso.

ARTICOLO 11 – ESENZIONE DA DAZI DOGANALI ED ALTRE IMPOSTE

1. Gli aeromobili impiegati su servizi aerei Internazionali dai vettori aerei designati di una Parte Contraente, nonché le dotazioni ordinarie, le parti di ricambio compresi i motori, le forniture di carburante e lubrificanti, le provviste di bordo (ivi compresi cibo, bevande e tabacco) presenti a bordo di tale aeromobile sono esentati dall'altra Parte Contraente da ogni tipo di dazio doganale, diritti di ispezione ed altri oneri fiscali al momento dell'ingresso nel territorio dell'altra Parte Contraente, a condizione che tale dotazione ordinaria e tali altri beni rimangano a bordo dell'aeromobile.
2. Gli aeromobili sono inoltre esentanti dagli stessi dazi, diritti ed oneri, ad eccezione degli oneri corrispondenti ai servizi erogati per:
 - a) Il carburante, i lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio compresi i motori e le dotazioni ordinarie aviotrasportate introdotte nel territorio di una Parte Contraente dagli aeromobili dei vettori aerei designati dell'altra Parte Contraente

e finalizzate esclusivamente ad essere utilizzate dagli aeromobili di detto vettore aereo.

- b) il carburante, i lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio inclusi i motori e le dotazioni ordinarie aviotrasportate caricati a bordo nel territorio di ciascuna Parte Contraente dagli aeromobili dei vettori aerei designati di una Parte Contraente nell'esercizio dei servizi concordati, nei limiti e alle condizioni stabiliti dalle competenti Autorità di detta altra Parte Contraente, e finalizzati ad uso e consumo esclusivo durante il volo.
3. Le esenzioni da dazi doganali ed altri oneri si applicano, a condizione di reciprocità, alle uniformi del personale, ai computer e alle stampanti per i biglietti temporaneamente importati nel territorio di una Parte Contraente e finalizzate all'uso esclusivo del vettore aereo designato dell'altra Parte Contraente. I beni in regime di importazione temporanea sono ri-esportati entro un periodo massimo di 24 mesi. Allo scadere di tale termine di 24 mesi detti beni sono soggetti alla imposizione di IVA sulle importazioni e ai dazi doganali.
4. I materiali oggetto delle esenzioni dai dazi doganali ed altri oneri fiscali di cui ai precedenti paragrafi non saranno utilizzati per scopi diversi dai servizi aerei internazionali e debbono essere riesportati ove non utilizzati, a meno che non venga garantito il loro trasferimento ad altro vettore aereo internazionale o ne venga consentita l'importazione permanente, secondo le disposizioni vigenti nel territorio della Parte Contraente interessata.
5. Le esenzioni stabilite nel presente Articolo, applicabili anche alla parte dei materiali summenzionati utilizzati o consumati durante il volo sul territorio della Parte Contraente concedente le esenzioni, sono concesse a condizione di reciprocità e possono essere soggette al rispetto delle specifiche formalità normalmente applicate in detto territorio, ivi compresi i controlli doganali.
6. Nulla di quanto disposto nel presente Accordo impedisce alla Repubblica Italiana di imporre, su base non discriminatoria, tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito nel proprio territorio per essere utilizzato da un aeromobile di un vettore aereo designato della Repubblica del Ruanda che operi tra un punto del territorio della Repubblica Italiana e un altro punto nel territorio della Repubblica Italiana o di un altro Stato Membro UE.

ARTICOLO 12 – CONCORRENZA LEALE

1. Le Parti Contraenti riconoscono come obiettivo comune la possibilità di operare in un ambiente competitivo leale e, per i vettori aerei di entrambe le Parti Contraenti, di disporre di pari ed eque opportunità di concorrenza nell'esercizio dei servizi concordati sulle rotte specificate. Pertanto le Parti Contraenti adottano tutte le misure idonee ad assicurare il pieno raggiungimento di tale obiettivo.
2. Le Parti Contraenti affermano l'importanza di una concorrenza libera, leale e non distorta ai fini della promozione degli obiettivi del presente Accordo ed evidenziano come l'esistenza di una normativa generale sulla concorrenza e di una autorità indipendente della concorrenza nonché l'applicazione rigorosa ed effettiva delle rispettive leggi sulla concorrenza siano importanti per una offerta efficace dei servizi di trasporto. Le leggi sulla concorrenza di ciascuna Parte Contraente disciplinanti le materie oggetto del presente Articolo, e i loro successivi emendamenti, si applicano alle operazioni dei vettori aerei entro la giurisdizione della rispettiva Parte Contraente. Le Parti Contraenti condividono gli

- obiettivi di compatibilità e convergenza della normativa sulla Concorrenza e della sua effettiva applicazione. Esse coopereranno, ove opportuno, sulla effettiva applicazione della legge sulla concorrenza, nonché sulla divulgazione, nel rispetto delle rispettive regole e giurisprudenza, da parte dei rispettivi vettori aerei o di altri cittadini, di informazioni rilevanti ai fini di una azione di legge sulla concorrenza da parte delle autorità della concorrenza di ciascuno.
3. Nulla di quanto disposto nel presente Accordo può influenzare, limitare o pregiudicare in alcun modo l'autorità e i poteri delle autorità e dei tribunali competenti in materia di concorrenza dell'una o l'altra Parte Contraente (e della Commissione Europea) e tutte le questioni relative all'applicazione della normativa sulla concorrenza continuano a ricadere sotto la competenza esclusiva di tali autorità e tribunali. Pertanto qualsiasi azione adottata in virtù del presente Articolo da una Parte Contraente non pregiudica in alcun modo le azioni intraprese da tali autorità e tribunali.
 4. Tutte le azioni adottate ai sensi del presente Articolo ricadono sotto l'esclusiva responsabilità delle Parti Contraenti e sono dirette esclusivamente all'altra Parte Contraente e/o ai vettori aerei che operano servizi di trasporto aventi destinazione/origine nelle Parti Contraenti. Tale azione non è soggetta alla procedura di composizione delle controversie prevista all'Articolo 24 dell'Accordo.

Concorrenza sleale

5. Ciascuna Parte Contraente elimina tutte le forme di discriminazione o pratiche sleali che possano influire in maniera avversa sulla pari e leale opportunità dei vettori aerei dell'altra Parte Contraente a competere nell'offerta di servizi di trasporto aereo.

Sussidi ed aiuti pubblici

6. Le Parti Contraenti non offrono né autorizzano sussidi o aiuti pubblici ai rispettivi vettori aerei ove tali sussidi o aiuti influenzino ingiustificatamente in modo avverso la leale e pari opportunità dei vettori aerei dell'altra Parte Contraente a competere nell'offerta di servizi di trasporto aereo. Tali sussidi ed aiuti pubblici possono includere, in via non esaustiva, il finanziamento incrociato, la compensazione delle perdite operative, la messa a disposizione di capitali; sovvenzioni, garanzie, prestiti o assicurazioni a condizioni di favore, tutela dal fallimento, rinuncia al recupero di somme dovute, rinuncia ad un normale ritorno sugli investimenti in fondi pubblici, sgravi fiscali o esenzioni fiscali, compensazioni per oneri finanziari imposti da autorità pubbliche ed accesso su base discriminatoria o non commerciale alle strutture e servizi di navigazione aerea e aeroportuali, al carburante, all'assistenza a terra, ai servizi di sicurezza, ai sistemi di prenotazione computerizzati, alla assegnazione delle bande orarie (slot) o ad altre strutture e servizi connessi necessari all'esercizio dei servizi aerei.
7. Qualora una Parte Contraente metta a disposizione di un vettore aereo sussidi o aiuti pubblici nel senso indicato al precedente paragrafo 6, deve garantire la trasparenza di tale misura tramite ogni mezzo adeguato, ivi compresa la richiesta che il vettore aereo identifichi il contributo o aiuto pubblico chiaramente e separatamente nella propria contabilità.
8. Ciascuna Parte Contraente, dietro richiesta dell'altra Parte Contraente, mette a disposizione di quest'ultima in un arco di tempo ragionevole i rendiconti finanziari relativi alle entità poste sotto la giurisdizione della prima Parte Contraente e qualsiasi altra informazione che possa essere ragionevolmente richiesta dall'altra Parte Contraente ad evidenza del rispetto delle disposizioni del presente Articolo. Tali informazioni possono includere informazioni dettagliate relative ai contributi o aiuti pubblici intesi ai sensi del

precedente paragrafo 6. La presentazione di tali informazioni può essere soggetta a trattamento di riservatezza dalla Parte Contraente richiedente l'accesso alle informazioni.

9. Nel rispetto di qualsiasi misura adottata dalla competente autorità e/o tribunale competente in materia di concorrenza, per l'applicazione delle regole di cui ai paragrafi 5 e 6:
 - a) Qualora una Parte Contraente rilevi che un vettore aereo sia soggetto a discriminazione o pratiche scorrette nel senso indicato ai precedenti paragrafi 5 e 6 e ciò possa essere dimostrato, essa può presentare osservazioni in forma scritta all'altra Parte Contraente. Dopo aver informato l'altra Parte Contraente, una Parte Contraente può anche contattare gli enti pubblici competenti nel territorio dell'altra Parte Contraente, ivi compresi enti a livello centrale, regionale, provinciale o locale, per discutere questioni relative al presente Articolo. Inoltre, nell'ottica di risolvere il problema, una Parte Contraente può richiedere consultazioni sulla materia in oggetto all'altra Parte Contraente. Tali consultazioni avranno inizio entro trenta (30) giorni dal ricevimento della richiesta. Nel frattempo le Parti Contraenti si scambieranno reciprocamente informazioni sufficienti a consentire una piena disamina delle preoccupazioni espresse da una delle Parti Contraenti.
 - b) Nel caso in cui una Parte Contraente non riesca a risolvere la questione tramite consultazione entro trenta (30) giorni dall'avvio delle stesse o le consultazioni non inizino entro trenta (30) giorni dal ricevimento della richiesta concernente una presunta violazione dei precedenti paragrafi 5 e 6, la Parte Contraente richiedente la consultazione ha la facoltà di sospendere l'esercizio dei diritti specificati nel presente Accordo ai vettori aerei dell'altra Parte Contraente tramite rifiuto, negazione, revoca o sospensione della autorizzazione/licenza di esercizio o tramite imposizione delle condizioni che essa ritenga necessarie all'esercizio di tali diritti, o applicazione di dazi o adozione di altre misure. Tutte le azioni adottate ai sensi del presente paragrafo sono appropriate, proporzionate e limitate, per ambito e durata, allo stretto necessario.

Antitrust

10. Ciascuna Parte Contraente applica in maniera efficace le normative antitrust in conformità al paragrafo 2 e vieta ai vettori aerei:
 - a) di concludere accordi, decisioni o di avviare pratiche concertate con qualsiasi altro vettore aereo, tali che possano influenzare i servizi di trasporto aereo aventi destinazione/origine in tale Parte Contraente e che abbiano lo scopo o l'effetto di prevenire, limitare o distorcere la concorrenza. Tale divieto può essere dichiarato inapplicabile laddove tali accordi, decisioni o pratiche contribuiscano a migliorare la produzione o distribuzione di servizi o a promuovere il progresso tecnico o economico, consentendo ai consumatori di godere equamente dei vantaggi risultanti e non può: (a) imporre ai vettori aerei interessati limitazioni che non siano indispensabili al raggiungimento di tali obiettivi; (b) concedere a tali vettori aerei la possibilità di eliminare la concorrenza in relazione ad una parte sostanziale dei servizi in questione;
 - b) di abusare di posizione dominante in modo tale da influire sui servizi di trasporto aventi destinazione/origine nella Parte Contraente.

11. Ciascuna Parte Contraente garantisce l'esecuzione delle regole antitrust di cui al precedente paragrafo 10 esclusivamente in relazione alla propria autorità e propri tribunali competenti in materia di concorrenza.
12. Fatte salve le azioni adottate dalla autorità e/o tribunale competente in materia di concorrenza in merito alla esecuzione delle regole di cui al precedente paragrafo 10, ove una Parte Contraente rilevi che un vettore aereo subisca gli effetti di una presunta violazione del precedente paragrafo 10 e ciò possa essere provato, essa può presentare osservazioni in forma scritta all'altra Parte Contraente. Dopo aver informato l'altra Parte Contraente, la Parte Contraente può inoltre contattare enti governativi responsabili nel territorio dell'altra Parte Contraente, ivi compresi enti a livello centrale, regionale, provinciale o locale allo scopo di discutere le problematiche relative al presente Articolo. Inoltre una Parte Contraente può richiedere consultazioni sulla materia in oggetto all'altra Parte Contraente nell'ottica di risolvere la questione. Tali consultazioni hanno inizio entro trenta (30) giorni dal ricevimento della richiesta. Nel frattempo le Parti Contraenti si scambieranno informazioni sufficienti a consentire una piena disamina delle preoccupazioni espresse da una delle Parti Contraenti.
13. Qualora le Parti Contraenti non raggiungano una soluzione della questione tramite consultazioni entro trenta (30) giorni dall'inizio delle consultazioni o le consultazioni non abbiano inizio entro un periodo di trenta (30) giorni dal ricevimento della richiesta in cui si esplicitino le presunte violazioni del paragrafo 10 e, sempre che le autorità o tribunali competenti in materia di concorrenza abbiano rilevato violazioni delle norme antitrust, la Parte Contraente che ha richiesto la consultazione ha il diritto di sospendere l'esercizio dei diritti specificati nel presente Accordo ai vettori dell'altra Parte Contraente tramite, rifiuto, negazione, revoca o sospensione dell'autorizzazione/licenza di esercizio o tramite imposizione delle condizioni che essa ritenga necessarie all'esercizio di tali diritti, o applicazione di dazi o adozione di altre misure. Tutte le azioni adottate ai sensi del presente paragrafo sono appropriate, proporzionate e limitate per ambito e durata allo stretto necessario.

ARTICOLO 13 – TARIFFE

1. Ciascuna Parte Contraente acconsente che le tariffe per i servizi aerei vengano stabilite da ciascun vettore aereo designato sulla base di proprie considerazioni commerciali e di mercato. Le Parti Contraenti non richiedono alle proprie compagnie aeree di consultare altre compagnie aeree in merito alle tariffe che queste impongono o propongono di imporre per i servizi oggetto del presente Accordo.
2. Ciascuna Parte Contraente ha facoltà di richiedere la notifica o la registrazione di ogni tariffa intesa essere imposta dai propri vettori aerei. Le Parti Contraenti non richiedono la notifica o la registrazione di tariffe intese essere imposte dai vettori aerei dell'altra Parte Contraente. Le Tariffe possono rimanere in vigore a meno che non siano successivamente disapprovate ai sensi dei seguenti paragrafi 4 o 5.
3. L'intervento delle Parti Contraenti è limitato alla:
 - (a) tutela dei consumatori da tariffe eccessive, dovute ad abuso di posizione dominante;

- (b) prevenzione da tariffe la cui applicazione costituisce un comportamento anticoncorrenziale o sia potenzialmente o intenzionalmente volta a prevenire, limitare o distorcere la concorrenza o ad escludere un concorrente dalla rotta.
4. Ciascuna Parte Contraente può unilateralmente bloccare una tariffa registrata o imposta da uno dei propri vettori aerei designati. Tuttavia tale intervento viene posto in atto solo qualora le autorità aeronautiche di tale Parte Contraente ritengano che una tariffa imposta o proposta per essere imposta risponda ad uno dei criteri indicati al precedente paragrafo 3 del presente articolo.
5. Le Parti Contraenti non adottano misure unilaterali per prevenire l'entrata in vigore o la vigenza di una tariffa imposta o proposta per essere imposta da un vettore aereo dell'altra Parte Contraente. Qualora una Parte Contraente ritenga che tale tariffa sia incoerente con le considerazioni di cui al precedente paragrafo 3 del presente Articolo, essa può richiedere una consultazione e notificare all'altra Parte Contraente le motivazioni di tale insoddisfazione. Le consultazioni avranno luogo entro quattordici (14) giorni dal ricevimento della richiesta. In assenza di un accordo reciproco la tariffa entra o rimane in vigore.

ARTICOLO 14 – CONVERSIONE E TRASFERIMENTO DELLE ENTRATE

1. Ciascuna Parte Contraente consente ai vettori aerei designati dell'altra Parte Contraente il diritto di vendere liberamente i servizi aerei in valuta domestica e/o in valuta convertibile, ivi inclusi i servizi supplementari resi sulle rotte specificate e tutti gli altri servizi della propria rete e sulle reti di altri vettori, sia direttamente che per il tramite di agenti.
2. I vettori aerei designati di ciascuna Parte Contraente sono liberi di effettuare il trasferimento all'estero degli incassi al netto delle spese ottenuti dalla vendita di servizi di trasporto per passeggeri, merci e posta, compresi i relativi interessi bancari senza alcun ritardo o limite e nel rispetto delle regole procedurali dell'altra Parte Contraente.
3. Ciascuna Parte Contraente garantisce ai vettori designati dell'altra Parte Contraente l'esecuzione dei trasferimenti in valuta liberamente convertibile entro un massimo di trenta (30) giorni dalla data della richiesta. A tali trasferimenti viene applicato il tasso di cambio in vigore alla data della vendita. I trasferimenti vengono effettuati sulla base di un tasso di cambio ufficiale o, in assenza di un tasso di cambio ufficiale, al tasso di cambio prevalente sul mercato dei cambi per i pagamenti correnti.
4. I privilegi specificati ai paragrafi precedenti sono concessi esclusivamente a condizione di stretta reciprocità. Qualora una Parte Contraente imponga limitazioni o ritardi ai trasferimenti dei vettori designati dell'altra Parte Contraente, quest'ultima ha la facoltà di sospendere l'esercizio da parte dei vettori designati della prima Parte Contraente dei diritti specificati ai precedenti paragrafi 2 e 3 del presente Articolo.
5. Laddove il sistema di pagamento tra le Parti sia disciplinato da uno specifico accordo, detto accordo prevale.

ARTICOLO 15 - PRINCIPI CHE REGOLANO LA CAPACITA' E L'ESERCIZIO DEI DIRITTI

1. Ai vettori designati di ciascuna Parte Contraente vengono garantite pari ed eque opportunità di operare i servizi concordati sulle rotte specificate.
2. Nell'operare i servizi concordati, i vettori aerei di ciascuna Parte Contraente tengono in considerazione gli interessi dei vettori aerei dell'altra Parte Contraente in modo tale da non interferire indebitamente sui servizi offerti da quest'ultima su tutte o parte delle stesse rotte.
3. I servizi concordati offerti dai vettori designati di ciascuna Parte Contraente sono strettamente correlati alle esigenze di trasporto dell'utenza sulle rotte specificate ed hanno l'obiettivo primario di offrire, ad un adeguato fattore di carico, la capacità idonea a soddisfare le richieste attuali e ragionevolmente attese di trasporto passeggeri, merci e posta tra i territori delle Parti Contraenti.
4. I vettori designati di una Parte Contraente sottopone all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente le tabelle di volo e le informazioni sul tipo di aeromobile che verrà utilizzato, almeno trenta (30) giorni prima ciascuna stagione *summer* o *winter*. La stessa procedura si applica a modifiche successive.

ARTICOLO 16 – RAPPRESENTANZA DEI VETTORI AEREI

1. I vettori aerei designati di ciascuna Parte Contraente, a condizione di reciprocità e ai sensi del paragrafo 4 del presente Articolo, mantengono sul territorio dell'altra Parte Contraente personale dirigenziale, commerciale e tecnico ed altro personale operativo e specialistico necessario per l'esercizio dei servizi autorizzati.
2. Il personale di rappresentanza specificato al paragrafo 1 del presente Articolo, a condizione di reciprocità, si conforma alle leggi e ai regolamenti disciplinanti l'ingresso e la permanenza nel territorio dell'altra Parte Contraente che concede, entro un ragionevole periodo di tempo, le autorizzazioni richieste per il rilascio al suddetto personale del permesso di lavoro, del visto e degli altri documenti.
3. Il vettore aereo designato ha facoltà di decidere se operare tramite proprio personale o acquistare servizi di un'altra organizzazione, società o impresa che operi nel territorio dell'altra Parte Contraente e che sia autorizzata a prestare tali servizi nel territorio di detta Parte Contraente.
4. L'impiego di cittadini di un Paese terzo nel territorio dell'altra Parte Contraente è consentito subordinatamente al rilascio di una autorizzazione delle autorità competenti.

ARTICOLO 17 – ASSISTENZA A TERRA (*GROUND HANDLING*)

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

ARTICOLO 18 – SISTEMA DI PRENOTAZIONE COMPUTERIZZATO

1. I fornitori dei sistemi di prenotazione computerizzata (di seguito CRS) operanti nel territorio di una Parte Contraente hanno facoltà di portare, mantenere e rendere liberamente disponibili i propri CRS alle agenzie di viaggio o compagnie di viaggio la cui attività principale sia la distribuzione di prodotti correlati al viaggio nel territorio dell'altra Parte Contraente, a condizione che i CRS rispettino tutti i requisiti normativi dell'altra Parte Contraente.
2. Le Parti Contraenti annullano ogni requisito vigente che possa limitare il libero accesso dei CRS di una Parte Contraente al mercato dell'altra Parte Contraente o in altro modo ne limiti la concorrenza. Le Parti Contraenti si astengono dall'adottare tali requisiti in futuro.
3. Le Parti Contraenti, ciascuna nel proprio territorio, non impongono o consentono che siano imposti ai fornitori di CRS dell'altra Parte Contraente requisiti alla presentazione dei CRS diversi da quelli imposti ai propri fornitori di CRS o a qualsiasi altro CRS presente sul proprio mercato. Le Parti Contraenti non impediscono la conclusione di accordi tra fornitori di CRS, loro fornitori e loro sottoscrittori in relazione allo scambio di informazioni sui servizi di viaggio e che facilitano la presentazione di informazioni generali e incontrovertibili ai consumatori, o l'ottenimento di requisiti normativi su presentazioni neutre.
4. I proprietari e operatori dei CRS di una Parte Contraente che ottemperano agli eventuali requisiti normativi dell'altra Parte Contraente hanno le stesse opportunità di possedere CRS nel territorio dell'altra Parte Contraente dei proprietari ed operatori di qualunque altro CRS che operi sul mercato di tale Parte Contraente.

ARTICOLO 19 – ACCORDI DI COOPERAZIONE

Gli accordi di cooperazione sono disciplinati in linea con le disposizioni stabilite all'Annesso II del presente Accordo. Le modifiche possono essere concordate direttamente in forma scritta tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti.

ARTICOLO 20 – STATISTICHE

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

ARTICOLO 21 – CONSULTAZIONI ED EMENDAMENTI

1. In uno spirito di stretta collaborazione, le autorità aeronautiche delle Parti Contraenti effettuano consultazioni, di tanto in tanto, allo scopo di garantire l'esecuzione e il rispetto delle disposizioni del presente Accordo e dei suoi Annessi.

2. Nel caso in cui una Parte Contraente consideri auspicabile modificare disposizioni del presente Accordo, in qualsiasi momento può proporre tali modificazioni per iscritto all'altra Parte Contraente. Le consultazioni tra le due Parti Contraenti in merito a tale modifica proposta possono avvenire sia verbalmente che in forma scritta e debbono, salvo diverso accordo, avere inizio entro un periodo di sessanta (60) giorni dalla data in cui la richiesta scritta sia stata ricevuta da una delle Parti Contraenti.
3. Tutte le modificazioni al presente Accordo secondo quanto disposto al paragrafo 2 del presente Articolo entrano in vigore a mezzo di uno Scambio di Note tramite i canali diplomatici.
4. In deroga alle disposizioni del presente Articolo, modifiche alla tabella delle rotte (Annesso I) e agli accordi di cooperazione (Annesso II) allegati al presente Accordo possono essere concordate in forma scritta tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti.

ARTICOLO 22 - COMPOSIZIONE DELLE CONTROVERSIE

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

ARTICOLO 23 - CONFORMITA' ALLE CONVENZIONI MULTILATERALI

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

ARTICOLO 24 - RECESSO

Ciascuna Parte Contraente ha facoltà, in qualsiasi momento, di notificare per iscritto all'altra Parte Contraente la propria decisione di recedere dal presente Accordo. Tale notifica dovrà essere inviata simultaneamente all'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 accordo prima dello scadere di questo termine. Qualora l'altra Parte Contraente non attesti di aver ricevuto la notifica, questa si reputa pervenuta quattordici (14) giorni dopo la ricezione della notifica ad ICAO.

ARTICOLO 25 - REGISTRAZIONE

Il presente Accordo, gli Annessi, ed ogni successivo emendamento sono registrati presso l'ICAO.

ARTICOLO 26 - ENTRATA IN VIGORE

Le Parti notificano reciprocamente, tramite canali diplomatici l'avvenuto espletamento delle procedure legali interne previste per l'entrata in vigore del presente Accordo. Il presente Accordo entra in vigore trenta (30) giorni dalla data dell'ultima notifica.

In fede di ciò, i sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Kigali, il 20 agosto 2018, in due originali in lingua inglese.

**Per il Governo
della Repubblica Italiana**

**Per il Governo
della Repubblica del Ruanda**

ANNESSE I

TABELLA DELLE ROTTE

Rotte che saranno operate dal vettore o dai vettori aerei designati dalla Repubblica Italiana:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Italia	Punti oltre
Punti in Italia	Tutti i punti	Kigali ed altri punti da scegliere liberamente	Tutti i punti

Rotte che saranno operate dal vettore o dai vettori aerei designati dalla Repubblica del Ruanda:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti nella Repubblica Italiana	Punti oltre
Punti in Ruanda	Tutti i punti	Roma, Milano e due punti da scegliere liberamente	Tutti i punti

Note:

1. I vettori aerei designati di entrambe le Parti Contraenti possono, su alcuni o tutti i voli, omettere lo scalo nei punti sopraindicati, a condizione che i servizi abbiano origine o destinazione all'interno dei rispettivi territori.
2. I punti intermedi, i punti oltre o i punti nel territorio dell'altra Parte Contraente possono essere operati senza limiti direzionali o geografici.
3. I servizi sono operati con diritti di terza e quarta libertà. I diritti di traffico di quinta libertà possono essere concessi sulla base di accordi tra le autorità aeronautiche di entrambe le Parti Contraenti.
4. Non è consentito il cabotaggio.
5. Sono consentiti diritti di scalo

ANNESSE II

ACCORDI DI COOPERAZIONE

1. I vettori aerei designati in possesso delle idonee autorizzazioni ad esercitare i servizi concordati possono operare gli stessi sulle rotte specificate, senza alcun vincolo geografico o direzionale, via tutti i punti, utilizzando anche aeromobili in locazione registrati in paesi terzi.
2. Nell'esercizio o nell'offerta di servizi ai sensi del presente Accordo, i vettori aerei designati di una Parte Contraente possono concludere accordi di cooperazione di marketing come accordi di *blocked space* o di *code-sharing* con:
 - a) uno o più vettori aerei delle Parti Contraenti; e
 - b) uno o più vettori aerei di un paese terzo, e
 - c) un operatore di trasporto di superficie (terra o mare);

a condizione che (i) il vettore che opera i servizi (*operating carrier*) detenga gli idonei diritti di traffico e (ii) i vettori che vendono i servizi (*marketing carriers*) detengano gli idonei diritti di rotta nell'ambito delle pertinenti disposizioni bilaterali e (iii) gli accordi siano conformi ai requisiti in materia di sicurezza e concorrenza normalmente applicati a tali accordi.

3. Ciascun vettore aereo che abbia concluso accordi di *code sharing* ai sensi del presente paragrafo deve, in relazione ad ogni biglietto venduto, rendere chiaro all'acquirente al momento della vendita quale vettore aereo opererà effettivamente ciascun segmento del servizio e con quale vettore aereo o vettori aerei l'acquirente stia stipulando una relazione contrattuale.
4. Ogni frequenza operata ai sensi di accordi di *code sharing* viene calcolata come frequenza del vettore che opera il servizio.
5. Nell'operare i servizi concordati, i vettori aerei designati di ciascuna Parte Contraente hanno la facoltà di cambiare in uno o più punti sulle rotte specificate, utilizzando codici di volo uguali o diversi sui settori interessati.
6. I vettori aerei designati di ciascuna Parte Contraente hanno la facoltà di impiegare, in connessione con il trasporto aereo di passeggeri e merci, ogni trasporto intermodale avente origine o destinazione in un punto nel territorio dell'altra Parte Contraente, ai sensi delle leggi applicabili e dei regolamenti in vigore.