



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. 2416)

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 di Seychelles, con Allegati, fatto a Victoria il 1° aprile 2016

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Seychelles, con Allegati, fatto a Victoria il 1° aprile 2016.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

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

Art. 3.

(Clausola di invarianza finanziaria)

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

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 SEYCHELLES

INDEX

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



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

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

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

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

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

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

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

- (a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereof which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Government of the Italian Republic, Ministry of Infrastructures and Transport, and/or the Italian Civil Aviation Authority (ENAC) and, in the case of the Government of the Republic of Seychelles, the Ministry responsible for Transport, and/or the Seychelles Civil Aviation Authority (SCAA), or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;
- (c) the term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in Annex 1 to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- (d) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 7 of this Agreement;
- (e) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (f) the term "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (g) the term "this Agreement" includes the Annexes hereto and any amendments to it or to this Agreement;

- (h) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- (i) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline by the aeronautical authorities of a Contracting Party which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- (j) the term "aircraft equipment" means article, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first and survival equipment;
- (k) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;
- (l) the term "spare parts" means article of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft during flight, including commissary supplies;
- (m) the term "specified routes" means the routes specified in Annex I of this Agreement;
- (n) the term "code sharing" means an operation performed by one designated airline using the code letter and the flight number of another airline in addition to its own code letter and flight number.
- (o) the term "EU Member State" means Member States of the European Union and the term "EU Treaties" means the "Treaty on European Union" and the "Treaty on the functioning of the European Union";
- (p) the "EFTA Countries" mean Member States of the European Free Trade Association: the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway, (being parties to the Agreement on the European Economic Area); the Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport);
- (q) references in this Agreement to airline(s) of the Italian Republic shall be understood as referring to airline(s) designated by the Italian Republic;
- (r) references to nationals of the Italian Republic shall be understood as referring to nationals of Member States of the European Union;
- (s) references to the Indian Ocean Commission member states shall be understood as the member states of the western Indian Ocean region which includes Comoros, Madagascar, Mauritius, France Reunion Island.

ARTICLE 2 - COMPETITION RULES

1. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall:
 - (i) require or favor the adoption of agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings or concerted practices that prevent, distort or restrict competition; or
 - (ii) reinforce the effects of any such agreement, decision or concerted practice ; or
 - (iii) delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent or restrict competition.
- 

ARTICLE 3 - APPLICABILITY OF CHICAGO CONVENTION

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

ARTICLE 4 - GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.
3. While operating an agreed service on a specified route, the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.
4. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
5. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.
6. The designated airlines shall have the right to use all airways, airports specified in the Route Schedule and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis according to the laws and regulations in force in the respective territories of the Contracting Parties.

ARTICLE 5 - PRINCIPLES GOVERNING CAPACITY AND EXERCISE OF RIGHTS

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

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

ARTICLE 6 - APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entering into, remaining in or departing from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline (s) of the other Contracting Party upon entry into, while within and departure from the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline(s) of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, while within and departure from the territory of such Contracting Party.
3. Without prejudice to security laws and regulations, passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 7 - DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATIONS

1. Each Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in Annex 1 and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing.
2. On receipt of such a designation the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
 - a) in the case of an airline designated by the Italian Republic:
 - (i) it is established in the territory of Italy under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.
 - b) in the case of an airline designated by the Republic of Seychelles:
 - (i) it is established in the territory of the Republic of Seychelles and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Seychelles; and
 - (ii) the Republic of Seychelles has and maintains effective regulatory control of the airline:
and

- iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Republic of Seychelles and/or by its nationals.
 - c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied – in conformity with the provisions of the Convention - to the operation of international air services by the Party receiving the designation.
3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 8 - WITHDRAWAL, REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATIONS

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
- a) in the case of an airline designated by Italian Republic
 - (i) it is not established in the territory of the Italian Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of European Union or the European Free Trade Association and/or by national of such States.
 - b) in the case of an airline designated by the Republic of Seychelles:
 - (i) it is not established in the territory of the Republic of Seychelles, or is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Seychelles; or
 - (ii) the Republic of Seychelles is not maintaining effective regulatory control of the airline is; or
 - (iii) the airline is not owned directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Republic of Seychelles and/or by 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 Chicago Convention to the operation of international air services by the Party receiving the designation; or
 - d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
 - e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 20 of this Agreement.

ARTICLE 9 - AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of Italy, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Union and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that Country, including, in the case of Italy, European Union law.
Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

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

ARTICLE 10 - RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the Italian Republic, the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated are equal or above the minimum standards established under the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party.

ARTICLE 11 - AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1. that meet the Standards established at that time pursuant to the *Convention on International Civil Aviation* (Doc 7300), the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be subject of a check by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.
5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4. above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2. above, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

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

ARTICLE 12 - EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts including engines, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) as well as printed stock, airway bills, computers and ticket printers used by the designated airline for reservation and ticketing, any printed material which bears the insignia of the designated airline printed thereon and usual publicity and promotional materials to be distributed free of charge which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party from all kinds of customs duties, inspection fees and other fiscal charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.
2. They shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed, for:
 - a) fuel lubricants, aircraft stores, spare parts including engines and regular airborne equipment introduced in the territory of one Contracting Party by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party and exclusively intended for use by aircraft of the said airline.
 - b) fuel lubricants, aircraft stores, spare parts including engines and regular airborne equipment taken on board in the territory of each Contracting Party by the aircraft of the designated airlines of one Contracting Party, while operating the agreed services, within the limits and conditions fixed by the competent Authorities of the said other Contracting Party, and intended solely for use and consumption during the flight.
3. The materials enjoying the exemptions from customs duties and other fiscal charges, provided for in the preceding paragraphs will not be used for purposes other than international air services and must be re-exported if not used, unless their transfer to other international airline is granted, or their permanent importation is permitted, in accordance with the provisions in the territory of the interested Contracting Party.
4. The exemption set out in this Article, applicable also to the part of the above mentioned materials used or consumed during the flight over the territory of the Contracting Party granting the exemptions, are granted on a reciprocal basis and may be subject to compliance with the specific formalities generally applied in the said territory, including customs controls.
5. Nothing in this Agreement shall prevent:
 - the Italian Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees, or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of Republic of Seychelles that operates between a point in the territory of Italy and another point in the territory of Italy or in the territory of another European Union Member State.
 - the Republic of Seychelles from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees, or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the Italian Republic that operates between a point in the territory

of Seychelles and another point in the territory of Seychelles or in the territory of another Indian Ocean Commission Member State.

6. The exemptions provided by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 and 2 of this Article.

ARTICLE 13 - USER CHARGES

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

ARTICLE 14 - COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The designated airline(s) of one Contracting Party shall have the right to maintain its own representation in the territory of the other Contracting Party.
2. The designated airline(s) of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.
3. In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.
4. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations.

ARTICLE 15 - COOPERATIVE ARRANGEMENTS

1. The specific operational terms of cooperative arrangements, such as block space and/or code sharing arrangements, are provided in Annex II to this Agreement. Modifications may be agreed in writing between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 16 - GROUND HANDLING

1. Subject to the policies, laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of Italy, the law of the European Union, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option,

the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 17 - CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES

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

ARTICLE 18 - TARIFFS

1. For the purposes of this Agreement, the term "tariff" means the price to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.
2. Each contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for the services covered by this Agreement.
3. Each Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by its own designated airline or airlines. Neither Contracting Party shall require notification 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 5 or 6 below.
4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - (a) The protection of consumers from tariffs that are excessive, due to the abuse of market power;
 - (b) The prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.
5. Each Contracting Party may unilaterally disallow any tariff filed or charged by one of its own designated airlines. However, such intervention shall be made only if it appears to the Aeronautical Authority of that Contracting Party that a tariff charged or proposed to be charged meets either of the criteria set out in paragraph 4 above.

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

ARTICLE 19 - SUPPLY OF STATISTICS

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

ARTICLE 20 - CONSULTATIONS AND AMENDMENTS

1. Either Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.
2. A consultation requested by one of the Contracting Parties or its Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.
3. This Agreement may be modified by mutual consent by the Contracting Parties. Any modification to this Agreement shall enter into force on the date of the last notification whereby the Contracting Parties notify each other in writing, through the diplomatic channel, of the fulfilment of their legal procedures for its entry into force.
4. Notwithstanding the provisions of paragraph (3) 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 21 - CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

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

ARTICLE 22 - SETTLEMENT OF DISPUTES

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

ARTICLE 23 - TERMINATION

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

ARTICLE 24 - REGISTRATION

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

ARTICLE 25 - ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement shall enter into force on the date of the last notification whereby the Contracting Parties notify each other in writing, through the diplomatic channel, of the fulfillment of their legal procedures for its entry into force.
2. In witness thereof, the undersigned being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

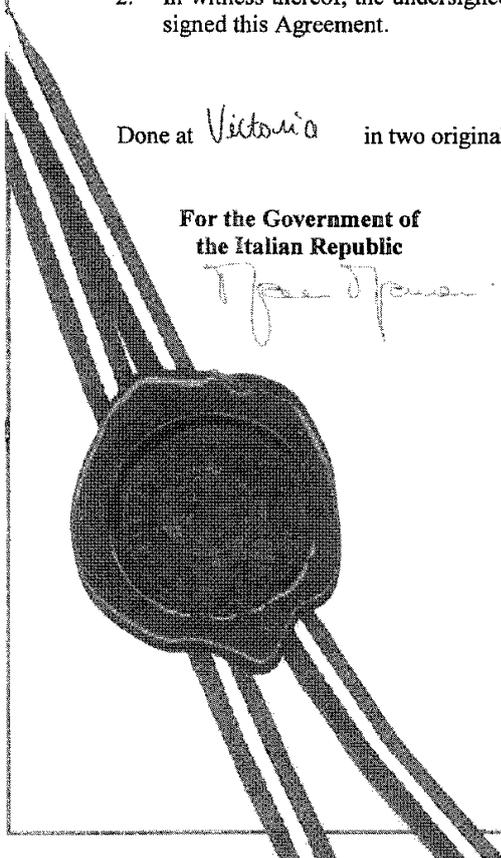
Done at *Victoria* in two original copies, on *1st April 2016*, in the English language.

**For the Government of
the Italian Republic**

[Signature]

**For the Government of
the Republic of Seychelles**

[Signature]



[Small handwritten mark]

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 Seychelles	Points Beyond
Points in Italy	Any points	Mahe, Praslin and any other points to be freely selected	Any points

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

Points of departure	Intermediate points	Points in Italy	Points Beyond
Points in Seychelles	Any points	Rome, Milan, and three other points to be freely selected	Any points

Notes:**Operation of Agreed Services:**

1. The designated airline(s) of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, serve intermediate points or points beyond on the routes in any combination and in any order without any directional or geographical constraint.
2. The designated airline(s) may omit calling at any intermediate or beyond point provided that the services originate or terminate in its home country.
3. The services shall be operated with third and fourth freedom traffic rights. Fifth freedom traffic rights will be exchanged on the basis of agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. No cabotage will be allowed.
4. Notwithstanding the provisions set forth in point 3 above, each designated airline is granted fifth freedom traffic rights on either one intermediate or beyond point, either in Eastern Africa/Northern Africa or Indian Ocean (except Mauritius) or Middle East or Europe, in this last case only for codesharing services between airlines designated by the Contracting Parties. Each designated airline is able to choose or modify such point provided that the respective Authorities are notified sixty (60) days in advance.
5. Stopover rights will be determined by the aeronautical authorities through exchange of correspondence.
6. The designated airline(s) may transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route as well as combine different flight numbers within one aircraft operation.

ANNEX II

COOPERATIVE ARRANGEMENTS

1. When operating or holding out agreed services on the specified routes, the designated airlines of both Contracting Parties shall be entitled to enter into cooperative arrangements, with any kind of aircraft (owned or leased also from Third Countries) without geographical constraints, such as, but not limited to, blocked space and/or code share arrangements, with:
 - (a) an airline or airlines of the same Contracting Party; and/or
 - (b) an airline or airlines of the other Contracting Party; and/or
 - (c) an airline or airlines from a third country which has the authority to operate
2. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible in respect of the liability and on consumer related matters, security, safety and facilitation. The agreement setting out these terms shall be filed with both Aeronautical Authorities before implementation of the code share arrangements.
3. Such arrangements shall be accepted by the Aeronautical Authorities concerned, provided that all airlines in these arrangements have the underlying traffic rights.
4. In the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made 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.
5. The designated airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to enter, as marketing carrier, into arrangements with the designated airline(s) of the other Party for domestic sector code-share services to be operated in the territory of the other Contracting Party. The domestic sector code-share services may be conducted between the points of destination as specified in the Route Schedule, as well as between the mentioned points of destination and three (3) additional domestic points to be freely selected, provided that such services form part of a through international journey.
6. Where a designated airline operates the agreed services under code-sharing arrangements as the operating airline, the operated capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said airline. Capacity offered by a designated airline acting as the marketing airline on the code-share services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said marketing airline.

ANNEX III**INTERMODAL TRANSPORTATION**

1. The designated airline(s) 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 applicable laws and regulations.
2. Such airline(s) may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers and/or ground service providers. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of such transportation.

7

M

TRADUZIONE NON UFFICIALE

ACCORDO SUI SERVIZI AEREI

TRA

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

E

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DELLE SEYCHELLES

INDICE

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

Il Governo della Repubblica delle Seychelles e il Governo della Repubblica Italiana 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 facilitare, promuovere e contribuire alla espansione dell'offerta servizi aerei internazionali;

Riconoscendo ad un servizio aereo internazionale efficiente e competitivo la capacità di incrementare il commercio, il benessere e la crescita economica;

Desiderando porre i vettori aerei nella condizione di offrire una gamma di opzioni di servizi di trasporto e di spedizione con l'auspicio di incoraggiare i singoli vettori aerei a sviluppare ed applicare prezzi innovativi e competitivi;

Essendo entrambi intenzionati a concludere un Accordo allo scopo di stabilire ed operare servizi aerei di linea tra i propri rispettivi territori ed oltre;

Hanno concordato quanto segue:

ARTICOLO 1 – DEFINIZIONI

Per le finalità del presente Accordo, a meno che il contesto non richieda una diversa interpretazione:

- (a) "la Convenzione di Chicago" indica la Convenzione sulla Aviazione Civile Internazionale aperta alla firma il 7 dicembre 1944 e include: (i) ogni emendamento ad essa apportato entrato in vigore ai sensi dell'Articolo 94(a) della stessa e ratificato da entrambe le Parti Contraenti; e (ii) ogni Annesso o emendamento apportato alla stessa ai sensi dell'Articolo 90 di detta Convenzione, nella misura in cui tale emendamento o annesso sia in qualsiasi momento vigente per entrambe le Parti Contraenti;
- (b) "Autorità Aeronautiche" indica, nel caso del Governo della Repubblica Italiana, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e/o l'Autorità Italiana per l'Aviazione Civile (ENAC) e, nel caso del Governo della Repubblica delle Seychelles, il Ministero responsabile del Trasporto e/o l'Autorità per l'Aviazione Civile delle Seychelles (SCAA), o, in entrambi i casi, altro soggetto o ente autorizzato ad espletare le funzioni attualmente esercitabili dalle summenzionate autorità o funzioni simili;
- (c) con "servizi concordati" si indicano i servizi aerei di linea sulle rotte specificate nell'Annesso 1 del presente Accordo per il trasporto di passeggeri, merci e posta, separatamente o in combinazione
- (d) "vettore aereo designato" indica un vettore aereo designato ed autorizzato ai sensi dell'Articolo 7 del presente Accordo;
- (e) il termine "territorio" in relazione ad uno Stato reca il significato ad esso attribuito dall'Articolo 2 della Convenzione di Chicago;

- (f) i termini "servizio aereo", "servizio aereo internazionale", "vettore aereo" e "scalo non commerciale" recano il significato ad essi attribuiti dall'Articolo 96 della Convenzione di Chicago;
- (g) "il presente Accordo" include gli Annessi del presente documento e tutti gli emendamenti ad essi o al presente Accordo;
- (h) 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;
- (i) "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.
- (j) 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.;
- (k) con "provviste di bordo" si indicano i beni di consumo pronti all'uso da utilizzare o vendere a bordo di un aeromobile durante il volo, comprese le forniture di magazzino;
- (l) con "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;
- (m) "rotte specificate" sono le rotte specificate all'Annesso 1 del presente Accordo
- (n) il termine "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.
- (o) il termine "Stato Membro UE" indica gli Stati Membri dell'Unione Europea e il termine "Trattati UE" indica il "Trattato sull'Unione Europea" e il "Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea";
- (p) con "Paesi EFTA" si indicano i Paesi Membri dell'Associazione Europea di Libero Scambio (European Free Trade Association) e comprendono la Repubblica di Islanda, il Principato del Liechtenstein, il Regno di Norvegia (in quanto firmatari dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo); la Confederazione Elvetica (in quanto firmataria dell'Accordo sul Trasporto Aereo tra la Comunità Economica e la Confederazione Elvetica);
- (q) nel presente Accordo ogni riferimento a vettori della Repubblica Italiana deve essere inteso come relativo ai vettori designati dalla Repubblica Italiana;
- (r) nel presente Accordo ogni riferimento a cittadini della Repubblica italiana deve essere inteso come relativo a cittadini di Stati Membri dell'Unione Europea.
- (s) nel presente Accordo ogni riferimento a stati membri della Commissione dell'Oceano Indiano deve essere inteso come relativo agli stati membri della regione occidentale dell'Oceano Indiano che comprende Comoros, Madagascar, Mauritius, Isola di Reunion.

ARTICOLO 2 - DISCIPLINA DELLA CONCORRENZA

1. In deroga a quanto diversamente disposto, nulla nel presente Accordo è inteso:
 - (i) richiedere o favorire l'adozione di accordi tra imprese, determinazioni da parte di associazioni di imprese o pratiche concertate volte a prevenire, distorcere o limitare la concorrenza; o
 - (ii) consolidare gli effetti di un tale accordo, determinazione o pratica concertata; o
 - (iii) delegare ad operatori economici privati la responsabilità di adottare azioni volte a prevenire, distorcere o limitare la concorrenza.

ARTICOLO 3 – APPLICABILITA' DELLA CONVENZIONE DI CHICAGO

1. 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 4 – CONCESSIONE DI DIRITTI

1. Ciascuna Parte Contraente concede all'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 i diritti di seguito specificati nel presente Accordo allo scopo di operare servizi aerei internazionali sulle rotte specificate nella Tabella delle Rotte annessa al presente Accordo. Tali servizi e rotte sono di seguito indicati rispettivamente come "i servizi concordati" e "le rotte specificate".
3. Nell'operare un servizio concordato su una rotta specificata, il vettore aereo o i vettori aerei designati da ciascuna Parte Contraente godono, oltre ai diritti specificati al paragrafo (1) del presente Articolo, il diritto di effettuare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente nei punti specificati per tale rotta nella Tabella allegata al presente Accordo allo scopo di prendere a bordo o scaricare passeggeri e merce, ivi inclusa la posta.
4. Nulla di quanto disposto al paragrafo (2) 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 o merce, ivi inclusa la posta, trasportati 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.

6. I vettori aerei designati hanno il diritto di utilizzare tutte le aerovie e aeroporti specificati nella Tabella delle Rotte e le altre strutture messe a disposizione dalle Parti Contraenti su base non discriminatoria nel rispetto delle leggi e dei regolamenti vigenti nei rispettivi territori delle Parti Contraenti.

ARTICOLO 5 – PRINCIPI CHE REGOLANO LA CAPACITA' E L'ESERCIZIO DEI DIRITTI

1. Al vettore designato (vettori designati) delle Parti Contraenti viene garantito un trattamento pari ed equo tale da porli in condizione di godere di pari opportunità nell'esercizio dei servizi concordati sulle rotte specificate.
2. Le disposizioni relative al trasporto di passeggeri, merci e posta presi a bordo e scaricati nei punti sulle rotte da specificare nei territori di stati diversi da quelli che hanno designato il vettore (i vettori) sono oggetto di accordo tra le Autorità Aeronautiche delle due Parti Contraenti. La capacità, ivi compresa la frequenza dei servizi, offerta dal vettore designato (dai vettori designati) delle Parti Contraenti sui servizi concordati è oggetto di accordo tra le Autorità Aeronautiche.
3. Il vettore designato (i vettori designati) di ciascuna Parte Contraente sottopone all'approvazione delle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente la tabella oraria dei voli almeno trenta (30) giorni prima della introduzione dei servizi sulle rotte specificate. Ciò vale, allo stesso modo, per le modifiche successive. In casi particolari tale limite temporale può essere ridotto previa approvazione delle dette Autorità.

ARTICOLO 6 – APPLICABILITA' DELLE LEGGI E DEI REGOLAMENTI

1. Le leggi, i regolamenti e le procedure 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 devono essere rispettate dai vettori aerei designati dell'altra Parte Contraente all'entrata, durante la permanenza e alla partenza da detto territorio.
2. Le leggi e i regolamenti di una Parte Contraente disciplinanti l'ingresso, lo sdoganamento, la permanenza o il transito, l'emigrazione, l'immigrazione, i passaporti, la dogana e la quarantena debbono essere rispettati dal vettore aereo designato o dai vettori aerei designati dell'altra Parte Contraente nonché dall'equipaggio, dai passeggeri, merci e posta o per conto dei medesimi, che siano in transito, in ingresso, durante la permanenza e alla partenza dal territorio di tale Parte Contraente.
3. Nel rispetto di leggi e regolamenti in materia di sicurezza, 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. I bagagli e le merci in transito diretto sono esenti dal pagamento di dazi doganali ed altre imposte simili.

ARTICOLO 7 – DESIGNAZIONE ED AUTORIZZAZIONI DI ESERCIZIO

1. Ciascuna Parte 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 ricevuta tale designazione 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 degli Stati Membri dell'Associazione Europea di Libero Scambio (EFTA) e/o di cittadini di tali Stati.
 - b) nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica delle Seychelles:
 - (i) il vettore aereo sia stabilito nel territorio della Repubblica delle Seychelles e sia autorizzato ai sensi della legge applicabile della Repubblica delle Seychelles; e
 - (ii) l'effettivo controllo regolatorio sul vettore aereo sia esercitato e mantenuto dalla Repubblica delle Seychelles; 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 delle Seychelles 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 – all'esercizio di servizi aerei Internazionali.
3. Una volta ricevuta l'autorizzazione di esercizio di cui al paragrafo 2, 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 8 – RITIRO, REVOCA O SOSPENSIONE DELLE AUTORIZZAZIONI DI ESERCIZIO

1. Ciascuna Parte Contraente può revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o i permessi tecnici di un vettore aereo designato dall'altra Parte 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 a Stati Membri della Associazione Europea di Libero Scambio (EFTA) e/o a cittadini di tali Stati o non sia soggetto al loro controllo effettivo.
 - b) nel caso di un vettore aereo designato dalla Repubblica delle Seychelles:
 - (i) il vettore aereo non sia stabilito nel territorio della Repubblica delle Seychelles, o non sia autorizzato ai sensi della normativa applicabile della Repubblica delle Seychelles; o
 - (ii) la Repubblica delle Seychelles non mantenga l'effettivo controllo regolatorio sul vettore aereo; 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 delle Seychelles 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 di Chicago 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 20 del presente Accordo.

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, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili firmata all'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971 e del Protocollo 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 dalla Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile ed indicate come Annessi alla Convenzione di Chicago nella misura in cui tali disposizioni siano applicabili alle Parti Contraenti; 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 dell'Italia, gli operatori di aeromobili stabiliti nel territorio italiano ai sensi del Trattato istitutivo dell'Unione Europea 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.
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.
5. Qualora si verifichi la cattura illegittima di un aeromobile civile, o si verifichino altri atti illegittimi contro la sicurezza di tale aeromobile, dei passeggeri e dell'equipaggio, di aeroporti o strutture di navigazione aerea, o si verifichino minacce in tal senso nel territorio di una Parte Contraente, 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.

6. 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 – RICONOSCIMENTO DEI CERTIFICATI E DELLE LICENZE

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

ARTICOLO 11 – SICUREZZA AEREA

1. In qualsiasi momento ciascuna Parte Contraente ha la facoltà di richiedere consultazioni in merito agli standard di sicurezza adottati dall'altra Parte Contraente relativamente all'equipaggio di bordo, all'aeromobile e al funzionamento dell'aeromobile. Tali consultazioni avranno luogo entro trenta (30) giorni dalla richiesta.
2. Ove, a seguito di tali consultazioni, una Parte Contraente rilevi che l'altra Parte Contraente 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 sull'Aviazione Civile Internazionale* (Doc 7300), l'altra Parte Contraente viene informata di tali rilievi e delle azioni ritenute necessarie per aderire agli standard minimi 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 Contraente possa, mentre si trova nel territorio dell'altra Parte Contraente, essere soggetto ad un controllo a bordo dell'aeromobile ed esternamente ad esso 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 di Chicago, 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 precedente paragrafo 2, ove si stabilisca che, una volta trascorso il periodo di tempo concordato, una Parte Contraente continui ad essere inadempiente rispetto agli Standard ICAO, la questione dovrebbe essere riferita al 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 12 – 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) e il materiale stampato, le lettere di trasporto aereo, i computer e biglietti stampati utilizzati dal vettore aereo designato per le attività di prenotazione e ed emissione di biglietti, tutto il materiale recante le insegne del vettore aereo designato e i materiali ordinari finalizzati alla pubblicità e promozione destinati alla distribuzione gratuita 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. 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 non ne venga consentita l'importazione permanente, secondo le disposizioni vigenti nel territorio della Parte Contraente interessata.

4. Le esenzioni stabilite nel presente Articolo, applicabili anche alla parte dei materiali summenzionati utilizzati o consumati durante il volo sul territorio della Parte Contraente concedente le esenzioni, sono concesse a condizione di reciprocità e possono essere soggette al rispetto delle specifiche formalità normalmente applicate in detto territorio, ivi compresi i controlli doganali.
5. Nulla di quanto disposto nel presente Accordo impedisce:
 - alla Repubblica Italiana di imporre, su base non discriminatoria, tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito nel proprio territorio per essere utilizzato da un aeromobile di un vettore aereo designato della Repubblica delle Seychelles che operi tra un punto del territorio italiano e un altro punto nel territorio italiano o nel territorio di un altro Stato Membro dell'Unione Europea.
 - alla Repubblica delle Seychelles di imporre, su base non discriminatoria, tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito nel proprio territorio per essere utilizzato da un aeromobile di un vettore aereo designato della Repubblica Italiana che operi tra un punto nel territorio delle Seychelles e un altro punto nel territorio delle Seychelles o nel territorio di un altro Stato Membro della Commissione dell'Oceano Indiano.
6. Le esenzioni disposte nel presente Articolo valgono anche nelle situazioni in cui i Vettori Aerei Designati delle Parti Contraenti abbiano sottoscritto accordi con un altro vettore aereo che, similmente, goda di tali esenzioni concesse dall'altra Parte Contraente, per il prestito o il trasferimento nel territorio dell'altra Parte Contraente degli articoli specificati ai paragrafi 1 e 2 del presente Articolo.

ARTICOLO 13 – ONERI D'USO

1. Nessuna Parte Contraente impone o consente che siano imposti al vettore aereo designato dell'altra Parte Contraente oneri d'uso superiori a quelli imposti ai propri vettori aerei che operano servizi aerei internazionali simili.
2. Ciascuna Parte Contraente incoraggia le consultazioni tra 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 14 – OPPORTUNITA' COMMERCIALI

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

2. Il vettore aereo designato (i vettori aerei designati) di una Parte Contraente può, nel rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari dell'altra Parte in materia di ingresso, residenza ed impiego, portare e mantenere nel territorio dell'altra Parte Contraente personale specializzato di profilo dirigenziale, commerciale, tecnico, operativo ed altro richiesto per l'esercizio dei servizi aerei.
3. Nel caso di designazione di un agente generale o di un agente generale di vendita, tale agente viene nominato in conformità alle pertinenti leggi e regolamenti applicabili di ciascuna Parte Contraente.
4. Ciascun vettore aereo designato ha il diritto di provvedere alla vendita di trasporto aereo nel territorio dell'altra Parte Contraente, direttamente o attraverso propri agenti e chiunque è libero di acquistare tale trasporto nel rispetto delle leggi e dei regolamenti pertinenti applicabili.

ARTICOLO 15 – ACCORDI DI COOPERAZIONE

1. Le specifiche condizioni operative degli accordi di cooperazione quali il *block space* e/o gli accordi di *code sharing*, sono stabilite nell'Annesso II al presente Accordo. Eventuali modifiche possono essere concordate per iscritto tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti.

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

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

ARTICOLO 17 – CONVERSIONE E TRASFERIMENTO DELLE ENTRATE

1. Ciascuna Parte consente al vettore aereo (vettori aerei) dell'altra Parte di convertire e trasferire all'estero tutte le entrate ottenute in loco dalla vendita di servizi di trasporto aereo e attività associate direttamente collegate al trasporto aereo, al netto degli esborsi sostenuti localmente, tramite la pronta conversione e rimessa senza limiti al tasso di cambio applicabile alla data della richiesta di conversione o rimessa.
2. La conversione e rimessa di tali entrate sono consentite in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili e non sono soggette ad alcun onere amministrativo o di cambio, ad eccezione degli oneri normalmente applicati dalle banche per l'espletamento di tali operazioni di conversione o rimessa.

3. Le disposizioni del presente Articolo non esentano i vettori aerei di entrambe le Parti dal pagamento dei dazi, tasse e contributi cui sono soggetti.
4. Nella misura in cui i servizi di pagamento tra le Parti sono disciplinati da un accordo speciale, detto accordo prevale.

ARTICOLO 18 – TARIFFE

1. Per le finalità del presente Accordo il termine “tariffa” indica il prezzo da pagare per il trasporto di passeggeri, bagagli e merci e le condizioni in base alle quali tale prezzo si applica, ivi compresi i costi e le condizioni di agenzia e di altri servizi ancillari, escludendo la remunerazione o le condizioni per il trasporto di posta.
2. Ciascuna Parte Contraente acconsente che le tariffe per i servizi aerei vengano stabilite da ciascuna compagnia aerea designata sulla base di proprie considerazioni commerciali e di mercato. Nessuna delle Parti Contraenti richiede 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.
3. Ciascuna Parte Contraente ha facoltà di richiedere la notifica o la registrazione di ogni tariffa intesa essere imposta dalla propria compagnia aerea o compagnie aeree. Nessuna delle Parti Contraenti richiede la notifica o la registrazione di tariffe intese essere imposte dalla compagnia aerea o dalle compagnie aeree dell'altra Parte Contraente. Le Tariffe possono rimanere in vigore a meno che non siano successivamente disapprovate ai sensi dei seguenti paragrafi 5 o 6.
4. L'intervento delle Parti Contraenti è limitato alla:
 - (a) tutela dei consumatori da tariffe eccessive, dovute ad abuso di posizione dominante;
 - (b) prevenzione di tariffe la cui applicazione costituisce un comportamento anticoncorrenziale o sia potenzialmente o intenzionalmente volta a prevenire, limitare o distorcere la concorrenza o ad escludere un concorrente dalla rotta.
5. Ciascuna Parte Contraente può unilateralmente bloccare una tariffa registrata o imposta da una delle proprie compagnie aeree designate. 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 4.
6. 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 una compagnia aerea dell'altra Parte Contraente. Qualora una Parte Contraente ritenga che tale tariffa sia incoerente con le considerazioni di cui al precedente paragrafo 3, essa può richiedere una consultazione e notificare all'altra Parte Contraente le motivazioni di tale insoddisfazione. Le consultazioni avranno luogo entro 14 giorni dal ricevimento della richiesta. In assenza di un accordo reciproco la tariffa entra o rimane in vigore.

ARTICOLO 19 – STATISTICHE

1. 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 20 – CONSULTAZIONI ED EMENDAMENTI

1. Ciascuna Parte Contraente o le Autorità Aeronautiche di questa possono, in qualsiasi momento, richiedere consultazioni con l'altra Parte Contraente o con le Autorità Aeronautiche di questa.
2. La consultazione richiesta da una Parte Contraente o dalle Autorità Aeronautiche di questa ha inizio entro un periodo di sessanta (60) giorni dalla data di ricevimento della richiesta.
3. Il presente Accordo può essere modificato con il reciproco consenso delle Parti Contraenti. Le modifiche apportate al presente Accordo entrano in vigore alla data dell'ultima delle notifiche scritte intercorse tra le Parti Contraenti a mezzo canali diplomatici, attestante l'avvenuto espletamento delle procedure legali finalizzate all'entrata in vigore delle stesse.
4. In deroga alle disposizioni del paragrafo (3) 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 21 – CONFORMITA' A CONVENZIONI MULTILATERALI

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

ARTICOLO 22 - COMPOSIZIONE DELLE CONTROVERSIE

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

ARTICOLO 23 - RECESSO

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

(ICAO). In tal caso, il presente accordo cesserà di produrre effetti dodici (12) mesi dopo il ricevimento della notifica resa dall'altra Parte Contraente, a meno che tale notifica non sia revocata di comune intesa fra le Parti prima dello scadere di questo termine. Se l'altra Parte Contraente non attesta di aver ricevuto la notifica, questa si reputa pervenuta quattordici (14) giorni dopo che l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale ne ha ricevuto comunicazione.

ARTICOLO 24 - REGISTRAZIONE

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

ARTICOLO 25 – ENTRATA IN VIGORE

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

Fatto in Victoria, il 1° aprile 2016, in duplice originale in lingua inglese.

**Per il Governo
della Repubblica Italiana**

**Per il Governo
della Repubblica delle Seychelles**

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 nelle Seychelles	Punti oltre
Punti in Italia	Tutti i punti	Mahe, Praslin ed altri punti da scegliere liberamente	Tutti i punti

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

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Italia	Punti oltre
Punti nelle Seychelles	Tutti i punti	Roma, Milano ed altri tre punti da scegliere liberamente	Tutti i punti

Note:**Esercizio dei Servizi Concordati:**

1. il vettore o i vettori aerei designati di entrambe le Parti Contraenti possono, su alcuni o tutti i voli e a loro scelta, servire punti intermedi o punti oltre sulle rotte in ogni combinazione ed ordine, senza limiti direzionali o geografici.
2. Il vettore o i vettori aerei designati possono omettere lo scalo su alcuni o tutti i punti intermedi o oltre a condizione che i servizi abbiano origine o terminino all'interno del territorio del Paese del vettore.
3. I servizi sono operati con diritti di terza e quarta libertà. I diritti di traffico di quinta libertà sono vicendevolmente concessi sulla base di accordi tra le autorità aeronautiche di entrambe le Parti Contraenti. Non è consentito il cabotaggio.
4. In deroga alle disposizioni stabilite al precedente punto 3, a ciascun vettore aereo designato vengono concessi diritti di quinta libertà su un punto intermedio o su un punto oltre in Africa Orientale/Africa Settentrionale o nell'Oceano Indiano (ad eccezione delle Mauritius) o in Medio Oriente o in Europa. In quest'ultimo caso esclusivamente per servizi in *code-sharing* tra vettori aerei designati dalle Parti Contraenti. Ciascun vettore aereo designato ha facoltà di scegliere o modificare tale punto previo preavviso di sessanta (60) giorni alle rispettive Autorità.
5. Il diritto di effettuare scali non commerciali verrà determinato dalle autorità aeronautiche tramite scambio di lettere.
6. Il vettore o i vettori aerei designati possono trasferire traffico da un aeromobile utilizzato dallo stesso ad un altro aeromobile in qualsiasi punto o punti sulla rotta nonché combinare diversi numeri di volo all'interno di un'unica operazione dell'aeromobile.

ANNESSE II

ACCORDI DI COOPERAZIONE

1. Nell'esercizio o nell'offerta dei servizi concordati sulle rotte specificate, i vettori aerei di entrambe le Parti Contraenti sono autorizzati a concludere accordi di cooperazione con qualsiasi tipo di aeromobile (di proprietà o in regime di locazione anche da Paesi Terzi) senza restrizioni di carattere geografico come, in via non esaustiva, accordi di *blocked space* o di *code-sharing* con:
 - a) uno o più vettori aerei della stessa Parte Contraente; e/o
 - b) uno o più vettori aerei dell'altra Parte Contraente; e/o
 - c) uno o più vettori aerei di un paese terzo che disponga delle autorizzazioni ad operare.
2. Prima di operare servizi in *code-sharing*, i firmatari dell'accordo di *code-sharing* stabiliranno di comune accordo in capo a quale parte ricada la responsabilità e concorderanno materie attinenti al consumatore, alla sicurezza, alla tutela e alla facilitazione. L'accordo con cui vengono stabiliti tali termini viene registrato presso entrambe le Autorità Aeronautiche prima di procedere all'applicazione degli accordi di *code-sharing*.
3. Tali accordi vengono accettati dalle Autorità Aeronautiche interessate, a condizione che tutte le compagnie aeree coinvolte in tali accordi dispongano dei necessari diritti ed autorizzazioni di traffico o di rotta.
4. In caso di accordi di *code-sharing*, la compagnia aerea che vende i servizi (*marketing airline*) deve, in relazione ad ogni biglietto venduto, accertarsi che sia chiaro all'acquirente al momento della vendita quale compagnia aerea opererà effettivamente ciascun segmento del servizio e con quale compagnia aerea o compagnie aeree l'acquirente stia stipulando una relazione contrattuale.
5. Il vettore o i vettori aerei designati di ciascuna Parte Contraente possono sottoscrivere, in qualità di vettore che vende i servizi (*marketing carrier*), accordi con i vettori aerei dell'altra Parte Contraente per servizi in *code-sharing* domestici tra punti nel territorio dell'altra Parte Contraente. I servizi in *code-sharing* domestico possono essere operati tra i punti di destinazione specificati nella Tabella delle Rotte nonché tra detti punti di destinazione e tre (3) punti domestici aggiuntivi da selezionare liberamente, a condizione che tali servizi formino parte di un viaggio internazionale.
6. Ove un vettore designato operi i servizi concordati ai sensi di accordi di *code-sharing* in qualità di vettore che opera i servizi (*operating airline*), la capacità operata verrà calcolata sui titoli di capacità accordati alla Parte Contraente che ha designato tale vettore aereo. La capacità offerta da un vettore designato in qualità di vettore che vende il servizio (*marketing airline*) sui servizi in *code-sharing* operati da altri vettori aerei non viene calcolata sui titoli di capacità accordati alla Parte Contraente che designa detto vettore aereo che opera il servizio (*marketing airline*).

ANNESSE III

TRASPORTO INTERMODALE

1. Ai Vettori Aerei Designati delle Parti Contraenti è consentito, impiegare, in coincidenza al trasporto aereo di passeggeri e merci, qualsiasi trasporto intermodale avente destinazione o origine in tutti i punti del territorio dell'altra Parte Contraente, nel rispetto delle leggi e dei regolamenti applicabili.
2. I vettori aerei possono scegliere di effettuare il trasporto intermodale in proprio o di ricorrere ad accordi, ivi compresi accordi di *code-sharing*, con altri vettori e/o gestori di assistenza a terra. Tali servizi intermodali possono essere offerti come servizio diretto ad un prezzo unico, comprendente il trasporto aereo e il trasporto intermodale in combinazione, a condizione che i passeggeri e gli spedizionieri siano informati rispetto ai fornitori di tale trasporto.

€ 4,00