



## **DISEGNO DI LEGGE**

**presentato dal Ministro degli affari esteri (FRATTINI)**

**di concerto con Ministro dell'interno (MARONI)**

**con il Ministro dell'economia e delle finanze (TREMONTI)**

**con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MATTEOLI)**

**e con il Ministro per le politiche europee (RONCHI)**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 SETTEMBRE 2009**

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo marittimo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica Araba d'Egitto, fatto a Roma il 3 dicembre 2008

## INDICE

Relazione .....	<i>Pag.</i>	3
Analisi tecnico-normativa e Analisi dell'impatto della regolamentazione .....	»	6
Disegno di legge .....	»	8
Testo dell'Accordo in lingua ufficiale e facente fede .....	»	9
Testo dell'Accordo prevalente in corso di divergenze .....	»	19

ONOREVOLI SENATORI. - L'Accordo in materia di navigazione e trasporto marittimo mercantile tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica Araba d'Egitto si inserisce nel contesto generale di ampliamento della rete di accordi concernenti la navigazione marittima commerciale stipulati dall'Italia con i Paesi terzi, e risulta quanto mai opportuno in vista degli ulteriori sviluppi che le relazioni tra i due Paesi in tale settore si apprestano a conoscere grazie ai progetti in corso di elaborazione delle «Autostrade del mare» e del «Corridoio verde».

Per quanto attiene agli aspetti tecnici più significativi dell'Accordo in esame, si rappresenta quanto segue.

La struttura convenzionale è modellata secondo lo schema base dei patti internazionali di specie, generalmente adottato dall'Amministrazione italiana per la conclusione di accordi di navigazione con gli Stati terzi, salvo marginali modificazioni che, in linea di massima, non ne alterano il contenuto sostanziale.

La sua sfera soggettiva di applicazione è costituita dal territorio di entrambe le parti contraenti, mentre, per quanto concerne la sfera oggettiva di applicazione, le sue disposizioni si rivolgono al trasporto marittimo internazionale tra le parti contraenti stesse, con la sola esclusione delle attività legalmente riservate, ed in particolar modo dei servizi portuali e marittimi specificati all'articolo 1, paragrafo 3.

La definizione di «nave di una parte contraente» di cui all'articolo 2, paragrafo 1 - così come l'elencazione delle categorie di unità espressamente escluse dal campo di applicazione dello strumento di cui trattasi (articolo 2, paragrafo 3) - ricalca di fatto quella

utilizzata in tutte le intese di specie concluse secondo il modello base predisposto dall'Italia: la medesima considerazione può essere estesa anche alle ulteriori definizioni di «nave utilizzata dalle società nazionali di navigazione di una parte contraente», di «società nazionale di navigazione» e di «membro di equipaggio», precisate nei successivi paragrafi 2, 4 e 6 del medesimo articolo.

Le autorità marittime nazionali competenti per le questioni relative all'implementazione del patto in epigrafe sono individuate rispettivamente (articolo 2, paragrafo 5) nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la Repubblica italiana e nell'autorità nazionale competente, nel settore del trasporto marittimo ed autorità marittima, nonché nell'Autorità egiziana per la sicurezza marittima per la Repubblica Araba d'Egitto.

Il principio della libertà di navigazione marittima (articolo 3) viene riaffermato al fine di garantire l'effettiva applicazione dell'Accordo, unitamente all'impegno ad adottare tutte le misure appropriate allo scopo di eliminare ogni ostacolo suscettibile di limitare l'attività delle navi di ciascuna delle due parti contraenti.

Relativamente al trattamento delle navi nei porti, l'articolo 4 dispone che ciascuna parte contraente riserverà alle navi dell'altra parte contraente, che facciano scalo nei suoi porti, lo stesso trattamento riservato alle proprie navi nazionali, alla luce del principio di reciprocità ed indipendentemente dagli obblighi giuridici interni. Le due parti adotteranno, nel rispetto delle proprie leggi e regolamenti nazionali, tutte le misure idonee ad evitare ritardi alle medesime unità nei porti ed a semplificare, per quanto possibile, il disbrigo delle formalità di frontiera, doganali, sanitarie o di altra natura applicabili nei porti

stessi, mentre, in virtù del successivo articolo 5, esse riconosceranno la nazionalità delle navi dell'altra parte contraente comprovata dai documenti che si trovano a bordo, emessi e riconosciuti dalle rispettive autorità marittime nazionali competenti in conformità alle proprie leggi e regolamenti.

I documenti d'identità dei marittimi, accettati da ciascuna delle parti, sono individuati, in base all'articolo 6, nel «libretto di navigazione» rilasciato dalle competenti autorità italiane e nel «passaporto dei marittimi» o «passaporto» rilasciato dalle competenti autorità egiziane.

I membri di equipaggio - cittadini di una parte contraente, ovvero di Paesi terzi, e titolari dei predetti documenti d'identità - sono autorizzati (articolo 7) a scendere a terra, nel territorio dell'altra parte, se muniti di visti di ingresso, salvo i casi di esenzione previsti per lo Stato di appartenenza nell'ipotesi di personale marittimo proveniente da Paesi terzi.

Per quanto riguarda il diritto di transito e di soggiorno dei marittimi (articolo 8), è stato pattuito che i titolari dei documenti d'identità di cui all'articolo 6, che siano cittadini di una delle due parti, ovvero di Paesi terzi, abbiano il permesso di passare in transito attraverso il territorio dell'altra parte contraente alle condizioni e per le finalità indicate nell'articolo stesso. Nell'ipotesi, in particolare, in cui il titolare dei suddetti documenti d'identità non sia un cittadino italiano o egiziano, egli dovrà esibire anche un passaporto in corso di validità, oppure un altro documento di identità ammesso ai fini dell'ingresso nel territorio di una delle due parti contraenti, ed essere in possesso dell'eventuale autorizzazione che si renda necessaria in base alla legislazione nazionale vigente, salvi i casi di esenzione previsti per lo Stato di nazionalità del marittimo di volta in volta considerato. Condizioni di particolare favore sono tratteggiate, inoltre, dal patto internazionale in esame per il caso in cui il titolare di un documento d'identità ri-

conosciuto sbarchi in porto e soggiorni nel territorio di una delle due parti per ragioni di salute (articolo 8, paragrafo 4).

Relativamente ai procedimenti giudiziari contro i membri dell'equipaggio, è stato stabilito che, nell'ipotesi in cui un membro di equipaggio di una nave di una parte contraente commetta un reato a bordo della nave mentre quest'ultima si trova nelle acque territoriali dell'altra parte contraente, le disposizioni dell'articolo 27 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS, 1982) regolarmente ratificata dall'Italia ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689, troveranno applicazione.

La disciplina dettata dall'articolo 10 dell'Accordo di cui trattasi per l'ipotesi in cui una nave di una delle parti contraenti subisca un sinistro marittimo nelle acque territoriali, nei porti o sulle coste dell'altra parte ricalca lo schema in genere adottato dall'Italia in intese similari, con riguardo a tale fattispecie. Nel caso in cui si verifichi la citata eventualità, è disposto che le autorità competenti - nel cui territorio l'evento ha avuto luogo - forniranno, per il soccorso dell'equipaggio e dei passeggeri ed il salvataggio delle merci che si trovano a bordo della nave in difficoltà, la stessa assistenza riservata alle proprie navi.

È fatto obbligo, inoltre, alle suddette autorità di notificare immediatamente il sinistro occorso al più vicino rappresentante consolare dell'altra parte contraente, di procedere ad un'inchiesta sulle cause dell'evento marittimo e di fornire ogni possibile assistenza per il suo svolgimento, nel rispetto della legislazione nazionale in vigore presso ciascuna delle parti (articolo 10, paragrafo 2).

L'articolo 11 contempla delle previsioni specifiche in materia di esercizio delle attività di rappresentanza marittima nel territorio dei due Stati contraenti, allo scopo di promuovere ulteriormente lo sviluppo dei rapporti nel settore della navigazione marittima e commerciale ed in conformità ai regolamenti nazionali rispettivi in vigore.

In base all'articolo 12, ciascuna parte concederà alle società di navigazione marittima dell'altra il diritto di utilizzare i redditi e gli altri profitti realizzati nel proprio territorio, a seguito delle attività svolte in applicazione dell'Accordo in commento, per coprire le spese effettuate in quel territorio, ma senza pregiudizio, ad ogni modo, del rispetto degli obblighi fiscali cui tali redditi e profitti sono comunque assoggettati, in conformità alla propria legislazione in vigore ed alle previsioni della Convenzione per evitare la doppia imposizione relativamente alle imposte sui redditi e per prevenire l'evasione fiscale, conclusa tra i Governi dei due Stati a Roma il 7 maggio 1979 (e successivi emendamenti), di cui alla legge 25 maggio 1981, n. 387. È stabilito, inoltre, che ciascuna parte concederà alle compagnie di navigazione dell'altra il diritto di trasferire liberamente i suddetti redditi e profitti sul territorio di quest'ultima parte contraente, senza ritardo ingiustificato rispetto alla data di presentazione della relativa domanda da parte delle medesime società.

Il successivo articolo 13 disciplina le modalità di consultazione tra i due Stati - nella cornice di un commissione marittima mista, istituita dalle due parti - al fine di assicurare l'applicazione dell'intesa, nonché i contatti che dovessero rendersi necessari allo scopo di comporre le eventuali divergenze derivanti dall'interpretazione o dall'implementazione dell'Accordo stesso, fatto sempre salvo il ricorso alla via diplomatica nell'ipotesi in cui una soluzione concordata non venga raggiunta (articolo 13, paragrafo 4).

In base all'articolo 14, il patto internazionale in questione potrà essere modificato di comune accordo, su richiesta di una delle due parti, notificata all'altra per le vie diplomatiche: tale revisione entrerà in vigore alla

data in cui le parti contraenti si saranno notificate l'avvenuto compimento delle procedure interne previste dalle loro legislazioni.

Così delineati i tratti rilevanti dell'Accordo di navigazione marittima tra l'Italia e l'Egitto, si segnala, infine, che la sua entrata in vigore (articolo 15) avverrà alla data della ricezione, dalle parti contraenti stesse, della seconda delle due notifiche degli strumenti di ratifica, attestante il completamento delle rispettive procedure interne, annullando e sostituendo in tale modo il precedente Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica Araba d'Egitto relativo alla navigazione ed al trasporto marittimo, sottoscritto dalle due parti il 7 aprile 1976, di cui alla legge 7 novembre 1987, n. 1008.

Talune previsioni del citato articolo 4, tuttavia, concernenti specificamente il pagamento della tassa di ancoraggio e degli altri oneri e diritti tariffari in ambito portuale, sulla base del principio di reciprocità, saranno effettive, su precisa richiesta della controparte egiziana, entro un periodo non superiore a diciotto mesi dopo la data di entrata in vigore dell'Accordo stesso, a seguito della sua ratifica. Esso avrà la durata di tre anni, essendo poi rinnovato per tacita riconduzione, salvo denuncia dell'uno o dell'altro Stato.

Le disposizioni del patto internazionale in epigrafe, al pari di quelle contenute nelle altre intese di specie stipulate dall'Italia con i Paesi terzi, non comportano oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

In particolare, si precisa che agli oneri derivanti dalle riunioni della commissione marittima mista di cui all'articolo 13 dell'Accordo si provvederà nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA  
E ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

L'opportunità di procedere alla negoziazione di un accordo in materia di trasporto marittimo mercantile deriva dall'esigenza di disciplinare, in modo puntuale, gli aspetti più rilevanti delle attuali relazioni marittime, a carattere economico e commerciale, tra l'Italia e l'Egitto.

Per quanto di spettanza del Ministero degli affari esteri, risulta che le disposizioni del patto internazionale in esame, al pari di quelle presenti nelle altre intese di specie stipulate dall'Italia con i Paesi terzi, comportino la necessaria ratifica nel sistema giuridico interno, ma non anche la predisposizione di ulteriori norme di adeguamento all'ordinamento nazionale stesso.

L'Accordo italo-egiziano in materia di Navigazione marittima corrisponde - salvo marginali emendamenti che non ne alterano, in linea di massima, il contenuto sostanziale - al modello base che l'Amministrazione italiana generalmente utilizza per la conclusione di accordi similari con gli Stati terzi. Tale schema è stato approvato da tutti i Dicasteri ed enti nazionali al riguardo interessati, nell'ambito di una apposita riunione di coordinamento interministeriale, ed ha successivamente ricevuto il parere favorevole della Commissione europea, cui il testo è stato inviato per un utile esame. Alla luce di quanto precede, si segnala, pertanto, che non si rilevano nell'articolato in commento profili di incompatibilità con la normativa comunitaria, né si ritiene che la sua entrata in vigore possa avere alcuna incidenza sull'attuale ordinamento dell'Unione europea: va sottolineato, tra l'altro, che le sue previsioni tengono espressamente conto anche della competenza riservata alla Commissione europea, in materia di *security* marittima, dal regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, nonché di quanto disciplinato dal regolamento (CE) n. 415/2003 del Consiglio, del 27 febbraio 2003, relativamente al rilascio di visti in frontiera, inclusi quelli concessi al personale marittimo in transito.

Come gli altri patti internazionali bilaterali, anche l'intesa in materia di trasporto marittimo mercantile tra l'Italia e l'Egitto non inciderà sulle competenze delle regioni e sulle fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni medesime e agli altri enti locali.

È inserita, nel relativo testo, una disposizione abrogativa, all'articolo 15, paragrafo 2: al momento della sua entrata in vigore, infatti, l'Accordo in epigrafe annullerà e sostituirà il precedente Accordo tra l'Italia e l'Egitto relative al trasporto marittimo, sottoscritto dalle due parti a Roma il 7 aprile 1976.

Le definizioni normative in esso utilizzate, infine, non si discostano, nella sostanza, da quelle adottate nei precedenti accordi di navigazione già attualmente vigenti in Italia.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

*(Autorizzazione alla ratifica)*

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo marittimo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica Araba d'Egitto, fatto a Roma il 3 dicembre 2008.

### 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 15 dell'Accordo stesso.

### Art. 3.

*(Entrata in vigore)*

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



**ACCORDO MARITTIMO  
TRA  
IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
ED  
IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ARABA D'EGITTO**

Il Governo della Repubblica Italiana

ed

il Governo della Repubblica Araba d'Egitto,

QUI DI SEGUITO denominati le "Parti Contraenti",

DESIDEROSI di sviluppare la cooperazione nel campo del trasporto marittimo tra i due Paesi e con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo del trasporto marittimo internazionale, sulla base del principio della libertà della navigazione mercantile e dell'uguaglianza e dei reciproci vantaggi;

TENENDO in mente i principi stabiliti dal Diritto internazionale e, in particolare, dalle Convenzioni marittime internazionali delle quali entrambi i Paesi sono parte;

HANNO convenuto quanto segue:

**ARTICOLO 1  
Campo di applicazione**

1. Il presente Accordo si applica al territorio della Repubblica Italiana ed al territorio della Repubblica Araba d'Egitto.
2. Le disposizioni del presente Accordo si applicano al trasporto marittimo internazionale tra le Parti Contraenti.
3. Le disposizioni del presente Accordo non si applicano alle attività di trasporto legalmente riservate a ciascuna Parte Contraente, ed in particolare ai servizi portuali (quali il rimorchio, il salvataggio ed il pilotaggio), alla navigazione costiera ed al cabotaggio, alla pesca marittima, alla navigazione in acque interne ed alla navigazione nel Canale di Suez.

## ARTICOLO 2

### Definizioni

Ai fini del presente Accordo:

1. L'espressione "nave di una Parte Contraente" indica ogni nave immatricolata nel Registro o Registri navali di quella Parte Contraente e battente la sua bandiera, di proprietà o utilizzata da persone fisiche o giuridiche che abbiano la nazionalità di quella Parte Contraente.
2. L'espressione "nave utilizzata dalle Società nazionali di Navigazione di una Parte Contraente" indica ogni nave di una Parte Contraente, nonché ogni nave noleggiata dalle sue Società nazionali di Navigazione, con l'eccezione delle navi che fanno parte delle seguenti categorie indicate da a) a j).
3. Le espressioni "nave di una Parte Contraente" e "nave utilizzata dalle Società nazionali di Navigazione di una Parte Contraente", in particolare, non includono:
  - a) le navi da guerra;
  - b) ogni altra nave utilizzata dalle Forze Armate ed ogni altra nave dove si trova personale militare in servizio;
  - c) le navi governative adibite a scopi non commerciali;
  - d) le navi per la ricerca idrografica, oceanografica e scientifica;
  - e) le navi ospedale;
  - f) le navi da pesca;
  - g) le navi destinate all'esercizio dei servizi marittimi nei porti, nelle rade e sulle spiagge, compreso il rimorchio, il pilotaggio, l'assistenza, il salvataggio e la lotta all'inquinamento marino;
  - h) le navi scuola o di addestramento;
  - i) le unità da diporto; e:
  - j) le navi adibite al trasporto di rifiuti tossici.
4. L'espressione "Società nazionale di Navigazione" indica ogni Società di Navigazione mercantile dichiarata tale dall'Autorità marittima nazionale competente, in conformità alla propria legislazione nazionale.
5. L'espressione "Autorità marittima nazionale competente" indica:
  - a) per la Repubblica Italiana, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
  - b) per la Repubblica Araba d'Egitto, l'Autorità Nazionale Competente; il Settore del Trasporto Marittimo e l'Autorità Marittima; l'Autorità Egiziana per la Sicurezza Marittima.
6. L'espressione "membro di equipaggio" indica il Comandante ed ogni altra persona che sia impiegata a bordo della nave, il cui nome figuri nel ruolo di equipaggio e che

eserciti funzioni relative alla direzione, alla manutenzione ed alla gestione della nave medesima.

### **ARTICOLO 3**

#### **Libertà di navigazione**

1. Per garantire l'effettiva attuazione del presente Accordo, le Parti Contraenti riconfermano la loro osservanza del principio di libertà della navigazione marittima e si adopereranno al fine di eliminare ogni ostacolo che possa in qualche modo impedire lo sviluppo della navigazione tra le due Parti. Esse si asterranno, altresì, dall'adottare misure che possano limitare l'attività delle navi utilizzate dalle Società di Navigazione delle due Parti Contraenti.
2. Ciascuna Parte Contraente non impedirà alle navi utilizzate dalle Società nazionali di Navigazione dell'altra Parte Contraente di trasportare merci tra i porti di quella Parte Contraente ed i porti di Paesi terzi. Ciascuna delle due Parti Contraenti non impedirà alle navi delle Società di Navigazione di Paesi terzi di trasportare merci tra i porti di ciascun Paese.
3. Ambedue le Parti Contraenti si sforzeranno di attuare i principali strumenti internazionali concernenti la sicurezza delle navi, la protezione dell'ambiente marino, la "security" marittima (Codice ISPS), nonché le condizioni sociali dei marittimi. Nel campo della "security" marittima, la competenza riservata alla Commissione Europea dal Regolamento (CE) 725/2004 del Consiglio dell'Unione Europea, in data 31 marzo 2004, sarà sempre rispettata dalla Parte italiana, in virtù della sua appartenenza alle Comunità Europee. Entrambe le Parti incoraggeranno, inoltre, la cooperazione tra le loro Autorità competenti per l'applicazione delle norme e dei regolamenti in materia di ricerca e soccorso della vita umana in mare, sicurezza della navigazione, protezione dell'ambiente marino e soppressione degli atti illeciti contro la navigazione marittima.

**ARTICOLO 4****Trattamento delle navi nei porti**

1. Alla luce del principio di reciprocità e nonostante gli obblighi giuridici interni, ciascuna Parte Contraente riserverà alle navi dell'altra Parte Contraente, che facciano scalo nei suoi porti, lo stesso trattamento riservato alle proprie navi di bandiera, ivi compreso:
  - a) la libertà d'ingresso nei porti;
  - b) lo scalo e la partenza dai porti;
  - c) il pagamento delle tasse e delle tariffe, nonché dei diritti marittimi, riferiti ai servizi portuali;
  - d) i diritti e le tasse portuali;
  - e) l'utilizzo di attrezzature portuali per le operazioni connesse al carico ed allo scarico;
  - f) l'utilizzo di impianti e servizi portuali destinati al carico ed allo scarico dei rifiuti di bordo;
  - g) l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, dell'equipaggio e delle merci.
2. Per quanto riguarda la tassa di ancoraggio, l'utilizzo di fari e di segnalazioni marittime o similari, il trattamento nazionale verrà applicato soltanto alle navi battenti bandiera delle Parti Contraenti.
3. Ciascuna Parte Contraente adotterà, in conformità alle proprie leggi e regolamenti nazionali, tutte le misure appropriate per evitare ritardi alle navi nei porti e semplificare, per quanto possibile, il disbrigo delle formalità di frontiera, doganali, sanitarie e delle altre formalità applicabili nei porti.
4. Le disposizioni del presente Accordo non pregiudicano i diritti delle Autorità locali e delle Autorità marittime e portuali nell'applicazione delle leggi e dei regolamenti in materia doganale, di sanità pubblica, di sicurezza delle navi e dei porti, di tutela contro l'inquinamento marino, di salvaguardia della vita umana, di trasporto di merci pericolose e di sostanze tossiche, loro identificazione, nonché di ammissione degli stranieri.
5. Ciascuna Parte Contraente notificherà all'altra Parte Contraente la propria legislazione ed i regolamenti nazionali concernenti le materie del presente articolo. In relazione all'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea, l'Italia notificherà all'Egitto anche le norme comunitarie in vigore nelle materie di cui sopra.

**ARTICOLO 5****Nazionalità delle navi e documenti di bordo**

1. Ciascuna Parte Contraente riconosce la nazionalità delle navi dell'altra Parte Contraente comprovata dai documenti che si trovano a bordo delle navi medesime e che sono rilasciati e riconosciuti dalle rispettive Autorità marittime nazionali competenti, in conformità alle proprie leggi e regolamenti.

2. Le navi di ciascuna Parte Contraente provviste di certificato di stazza, rilasciato in ottemperanza alla Convenzione Internazionale sulla Stazzatura delle Navi del 1969 o in ottemperanza alla legislazione vigente, saranno esentate da ulteriori stazzature nei porti dell'altra Parte Contraente. Ciascuna Parte Contraente informerà l'altra Parte Contraente di ogni modifica nel proprio sistema di stazzatura, al fine di mettere in grado quest'ultima di determinare le condizioni di equivalenza.

## ARTICOLO 6

### Documenti d'identità dei marittimi

1. Ciascuna Parte Contraente riconosce i documenti d'identità dei marittimi rilasciati dalle Autorità marittime nazionali competenti dell'altra Parte Contraente.
2. I documenti d'identità dei membri di equipaggio sono:
  - a) per la Repubblica Italiana, il "*Libretto di Navigazione*";
  - b) per la Repubblica Araba d'Egitto, il "*Passaporto dei Marittimi*" o "*Passaporto*".

## ARTICOLO 7

### Diritti ed obblighi dei marittimi nei porti di scalo

1. I membri di equipaggio, cittadini della Parte Contraente, titolari dei documenti d'identità di cui all'articolo 6, sono autorizzati a scendere a terra se muniti di visto di ingresso. Qualora ne risultino sprovvisti, l'Autorità di frontiera, se consentito dalla legislazione corrente nazionale ed internazionale, rilascerà visti o altra autorizzazione di ingresso il prima possibile, a condizione che detti marittimi siano iscritti nella lista dei membri di equipaggio della nave.
2. Nelle questioni disciplinate dal presente articolo, la Parte italiana, in virtù della sua appartenenza all'Unione Europea, assicurerà sempre il rispetto del Regolamento (CE) 415/2003 del Consiglio dell'Unione Europea in data 27 febbraio 2003, concernente il rilascio di visti in frontiera, inclusi quelli concessi ai marittimi in transito. Il principio di reciprocità sarà applicato per quanto riguarda il trattamento dei marittimi nei porti di entrambe le Parti Contraenti.
3. I membri di equipaggio, cittadini di altri Paesi terzi, titolari dei citati documenti d'identità, sono altresì autorizzati a scendere a terra. In tal caso, detti stranieri devono essere muniti di visto d'ingresso, salvo i casi di esenzione previsti per lo Stato di appartenenza. Qualora i predetti stranieri risultino sprovvisti di tale visto, l'Autorità di frontiera, se consentito dalla legislazione corrente nazionale ed internazionale, rilascerà visti o altra autorizzazione di ingresso, a condizione che i marittimi interessati siano iscritti nella lista dei membri di equipaggio della nave.

4. I marittimi sopra menzionati possono soggiornare ovvero transitare, nel rispetto della legislazione vigente, nel territorio della Parte Contraente ove ha sede il porto.

## ARTICOLO 8

### **Diritti di transito e di soggiorno degli operatori di bordo non iscritti nella lista dei membri di equipaggio**

1. Gli operatori di bordo, cittadini di una Parte Contraente, titolari dei documenti di identità rilasciati da ciascuna Parte Contraente e citati all'articolo 6, che non risultino iscritti nella lista dei membri di equipaggio, possono transitare attraverso il territorio dell'altra Parte Contraente, allo scopo di raggiungere la nave, di essere trasferiti su di un'altra nave, ovvero di far rientro nel proprio Paese, solo se muniti di visto. L'Autorità di frontiera, se consentito dalla legislazione corrente nazionale ed internazionale, rilascerà visti o altra autorizzazione di ingresso, in caso di necessità ed urgenza. In tale caso, detti stranieri dovranno esibire, unitamente al citato documento, il passaporto in corso di validità o altro documento di identità riconosciuto valido per l'ingresso nello Stato Contraente.
2. Nelle questioni disciplinate dal presente articolo, la Parte italiana, in virtù della sua appartenenza all'Unione Europea, assicurerà sempre il rispetto del menzionato Regolamento (CE) 415/2003 del Consiglio dell'Unione Europea.
3. Gli operatori, citati al paragrafo 1, cittadini di altri Paesi terzi, sono altresì autorizzati a transitare attraverso il territorio dell'altra Parte Contraente, allo scopo di raggiungere la nave, di essere trasferiti su di un'altra nave, ovvero di far rientro nel proprio Paese. Detti operatori dovranno esibire, unitamente al ricordato documento, il passaporto in corso di validità o altro documento riconosciuto valido per l'ingresso nello Stato Contraente, corredato di visto, salvo i casi di esenzione previsti per lo Stato di appartenenza. Qualora i predetti stranieri risultino sprovvisti di tale visto, l'Autorità di frontiera, se consentito dalla legislazione corrente nazionale ed internazionale, rilascerà visti o altra autorizzazione di ingresso, in caso di necessità e di urgenza.
4. Se una persona titolare dei documenti di identità di cui all'articolo 6 sbarca nel porto di una delle Parti Contraenti per ragioni di salute, le Autorità competenti di quella Parte concederanno le autorizzazioni necessarie affinché la persona interessata possa soggiornare nel proprio territorio nell'ipotesi di un suo ricovero e rientrare nel proprio Paese di origine o raggiungere un altro porto di imbarco, con qualsiasi mezzo di trasporto.
5. Le Parti Contraenti si riservano il diritto di negare l'ingresso nei rispettivi territori ad ogni persona che, seppure titolare dei documenti sopraindicati, sia ritenuta indesiderabile dalle Parti stesse.
6. Le Parti Contraenti cooperano in ampia misura per prevenire e reprimere il contrabbando di migranti per via marittima, in conformità al diritto internazionale del mare.

**ARTICOLO 9****Procedimenti giudiziari contro un membro di equipaggio**

1. Se un membro di equipaggio di una nave di una Parte Contraente commette un reato a bordo della nave mentre quest'ultima si trova nelle acque territoriali dell'altra Parte Contraente, le disposizioni dell'articolo 27 della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto Internazionale del Mare (UNCLOS, 1982) saranno applicate.

**ARTICOLO 10****Sinistri marittimi**

1. Se una nave di una delle due Parti Contraenti fa naufragio, si incaglia, subisce un'avaria od ogni altro sinistro marittimo nelle acque territoriali, nei porti o sulle coste dell'altra Parte Contraente, le Autorità competenti di quest'ultima forniranno la stessa assistenza, per il salvataggio dell'equipaggio, dei passeggeri e delle merci che si trovano a bordo della nave in difficoltà, riservata alle proprie navi ed ai carichi nazionali.
2. Le Autorità competenti della Parte Contraente nel cui territorio la nave dell'altra Parte Contraente sia incorsa in un sinistro (avaria, naufragio, affondamento od ogni altro sinistro) notificheranno immediatamente l'evento al più vicino rappresentante consolare dell'altra Parte Contraente, avvieranno un'indagine sulle cause del sinistro e provvederanno ad ogni possibile assistenza per lo svolgimento di tale indagine, nel rispetto delle disposizioni nazionali vigenti presso ciascuna Parte Contraente.
3. Il carico e le parti scaricati o recuperati dalla nave precisata al paragrafo 1 di questo articolo, purché essi non siano destinati all'utilizzo ed al consumo nel territorio dell'altra Parte Contraente e soggetti a liquidazione doganale, non saranno sottoposti ad alcuna tassa doganale. Una notifica dell'evento sarà data alle Autorità doganali il prima possibile al fine di una supervisione di detto carico e degli oggetti.
4. Le operazioni di salvataggio e la loro organizzazione saranno sottoposte alle leggi dello Stato che le ha organizzate.
5. Le operazioni di prevenzione e lotta all'inquinamento marino, conseguenti a sinistri marittimi ovvero ad atti involontari o deliberati, saranno sottoposte alle leggi dello Stato che ha organizzato e diretto l'operazione.
6. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le leggi ed i regolamenti del Paese in cui la nave ha fatto naufragio relativi al deposito temporaneo dei carichi in porti determinati.

## **ARTICOLO 11**

### **Uffici di rappresentanza**

1. Per consentire un ulteriore sviluppo dei rapporti nel settore della navigazione marittima e commerciale, le competenti Autorità di ciascuna Parte consentiranno l'istituzione nel proprio territorio di Uffici di rappresentanza marittima dell'altra Parte Contraente, in conformità ai regolamenti nazionali delle Parti Contraenti stesse, al fine di agevolare le operazioni connesse alla presenza delle proprie navi nei porti dell'altra Parte.
2. Le Parti Contraenti faciliteranno la concessione di visti e di permessi di soggiorno per motivi di lavoro al personale e agli ispettori delle Società di Navigazione.

## **ARTICOLO 12**

### **Trasferimento dei redditi**

1. Ciascuna Parte Contraente concederà alle Società di Navigazione marittima dell'altra Parte Contraente il diritto di utilizzare i redditi e gli altri profitti realizzati nel proprio territorio a seguito delle attività svolte in applicazione del presente Accordo, per coprire le spese da effettuarsi sul posto.
2. Ciascuna Parte Contraente concederà alle stesse Società il diritto di trasferire liberamente tali redditi e profitti sul territorio dell'altra Parte Contraente.
3. L'utilizzo ed il trasferimento dei redditi e dei profitti effettuati dalle stesse Società dovranno rispettare tutti gli obblighi fiscali, in conformità alle procedure stabilite, previsti dalla legge dello Stato Contraente sul territorio del quale esse esercitano le loro attività.
4. Le disposizioni della Convenzione tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Araba d'Egitto per evitare la Doppia Imposizione relativamente alle Imposte sui Redditi e per prevenire l'Evasione Fiscale, firmata a Roma il 7 maggio 1979, e successivi emendamenti, prevarranno.
5. I trasferimenti citati al paragrafo 2 saranno effettuati nel più breve tempo possibile, e senza altre limitazioni, in valuta convertibile, al tasso ufficiale di cambio previsto nel giorno in cui tali trasferimenti vengono richiesti. In assenza di tasso di cambio ufficiale, tali trasferimenti saranno effettuati al cambio di mercato prevalente per le transazioni correnti.



### **ARTICOLO 13**

#### **Commissione Marittima Mista**

1. Allo scopo di assicurare l'effettiva applicazione del presente Accordo, è costituita una Commissione Marittima Mista, composta da esperti designati dalle Autorità competenti di ciascuna Parte Contraente.
2. La Commissione Marittima Mista esaminerà questioni di reciproco interesse nel campo della navigazione ed affronterà ogni problema persistente che dovesse sorgere nel corso dell'applicazione del presente Accordo.
3. La Commissione si riunisce una volta all'anno, o più se necessario, alternativamente in ciascun Paese, su richiesta di ognuna delle Parti Contraenti.
4. Ogni controversia circa l'interpretazione o l'esecuzione del presente Accordo sarà risolta dalla Commissione. Se quest'ultima non riuscisse a raggiungere nessuna conclusione, la contestazione sarà risolta attraverso i canali diplomatici.

### **ARTICOLO 14**

#### **Revisione**

1. Il presente Accordo potrà essere modificato o revisionato su richiesta di ciascuna Parte Contraente, notificata all'altra Parte Contraente per iscritto e per le vie diplomatiche.
2. Tali modifiche o revisioni saranno approvate dalle Autorità marittime nazionali competenti dell'altra Parte Contraente e formalizzate mediante uno Scambio di Note tramite i canali diplomatici.
3. Tali emendamenti entreranno in vigore il giorno in cui ciascuna Parte Contraente notifica all'altra Parte Contraente, attraverso i canali diplomatici, l'espletamento delle proprie procedure interne. La data in cui l'ultima notifica viene ricevuta è la data di entrata in vigore.

### **ARTICOLO 15**

#### **Entrata in vigore, durata e scadenza**

1. Il presente Accordo entrerà in vigore alla data della ricezione della seconda delle due notifiche con cui le Parti Contraenti si saranno comunicate ufficialmente l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure interne. Le previsioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere c) e d), e paragrafo 2, saranno effettive entro un periodo non superiore a 18 (diciotto) mesi dopo l'entrata in vigore del presente Accordo, a seguito della sua ratifica.
2. Alla data in cui il presente Accordo entra in vigore, il precedente Accordo firmato il 7 aprile 1976 tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica

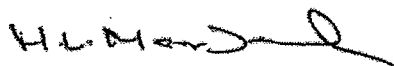
Araba d'Egitto sulla Navigazione ed il Trasporto marittimo terminerà e cesserà di essere in vigore.

3. Il presente Accordo rimarrà in vigore per tre anni e sarà rinnovato tacitamente per ulteriori identici periodi.
4. Il presente Accordo potrà essere denunciato, da ciascuna Parte Contraente, per le vie diplomatiche. In tal caso, l'Accordo terminerà sei mesi dopo la ricezione della notifica data dall'altra Parte Contraente.

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

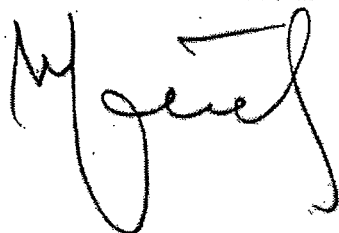
Fatto a Roma, il 3 dicembre 2008, in due originali, ciascuno nelle lingue italiana, araba ed inglese, i tre testi facenti ugualmente fede. In caso di divergenze nell'interpretazione, il testo in lingua inglese prevarrà.

**PER IL GOVERNO DELLA  
REPUBBLICA ITALIANA**

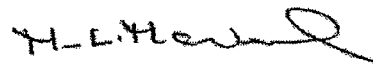


**ALTERO MATTEOLI**

**MINISTRO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

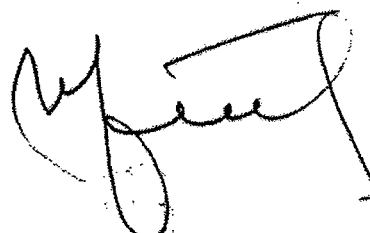


**PER IL GOVERNO DELLA  
REPUBBLICA ARABA  
D'EGITTO**



**MOHAMED LOTFY MANSOUR**

**MINISTRO DEI TRASPORTI**



**MARITIME AGREEMENT  
BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE ITALIAN REPUBLIC  
AND  
THE GOVERNMENT OF THE ARAB REPUBLIC OF  
EGYPT**

The Government of the Italian Republic

and

The Government of the Arab Republic of Egypt,

HEREINAFTER referred to as "the Contracting Parties",

DESIROUS of developing the cooperation in the field of maritime transport between the two Countries and with a view to contributing to the development of international shipping, on the basis of the principle of freedom of merchant navigation and of equality and mutual benefits;

BEARING in mind the principles laid down in international Law and, particularly, in international maritime Conventions to which both Countries are parties;

HAVE agreed as follows:

**ARTICLE 1  
Scope of application**

1. This Agreement shall apply to the territory of the Italian Republic and to the territory of the Arab Republic of Egypt.
2. The provisions of this Agreement shall apply to the international shipping between the Contracting Parties.
3. The provisions of this Agreement shall not apply to the activities of transport legally reserved to each Contracting Party, namely to port services (such as towage, salvage and pilotage), coastal shipping and cabotage, sea fishing, inland waterway navigation and navigation in the Suez Canal.

## ARTICLE 2

### Definitions

For the purposes of this Agreement:

1. The term “vessel of a Contracting Party” shall mean any vessel registered in the shipping Register or Registers of that Contracting Party and flying its flag, and owned or operated by physical or legal bodies that have the nationality of that Contracting Party.
2. The term “vessel operated by the national shipping Companies of a Contracting Party” shall mean any vessel of a Contracting Party, as well as any vessel chartered by its national shipping Companies, with the exception of the ships falling under the following categories indicated from a) to j).
3. The terms “vessel of a Contracting Party” and “vessel operated by the national shipping Companies of a Contracting Party”, in particular, shall not mean:
  - a) warships;
  - b) any other vessel used by the Armed Forces and any other vessel where there is military personnel on duty;
  - c) Government ships, affected to non commercial purposes;
  - d) vessels for hydrographic, oceanographic and scientific research;
  - e) hospital ships;
  - f) fishing boats;
  - g) vessels providing for port, roadstead and beach services, including towage, pilotage, assistance, rescue at sea and struggle against marine pollution;
  - h) school or training ships;
  - i) pleasure ships; and:
  - j) vessels for the transport of toxic waste.
4. The term “national shipping Company” shall mean any merchant shipping Company declared as such by the relevant national Maritime Authority, in compliance with its respective national legislation.
5. The term “relevant national Maritime Authority” shall mean:
  - a) for the Italian Republic, the Ministry of Infrastructures and Transport;
  - b) for the Arab Republic of Egypt, the National Competent Authority; the Maritime Transport Sector and the Maritime Authority; the Egyptian Authority for Maritime Safety.
6. The term “crew member” shall mean the Master and any other person who is employed on board the vessel, whose name is entered on the crew list and who carries out tasks related to the command, maintenance and management of the vessel itself.

### **ARTICLE 3**

#### **Freedom of navigation**

1. In order to ensure the actual implementation of this Agreement, the Contracting Parties reaffirm their compliance with the principle of freedom of maritime navigation and will endeavour so as to remove all obstacles which may somehow hamper the development of navigation between the two Parties. They shall also refrain from taking any measure which may limit the activities of the vessels operated by the shipping Companies of the two Contracting Parties.
2. Neither Contracting Party shall prevent the vessels operated by the national shipping Companies of the other Contracting Party from carrying goods between the ports of that Contracting Party and the ports of third Countries. Neither of the Contracting Parties shall prevent the vessels of shipping Companies of third Countries from carrying goods between the ports of either Country.
3. Both Contracting Parties shall endeavour to implement the relevant international instruments concerning the safety of ships, the protection of marine environment, maritime security (ISPS Code), as well as social conditions of seamen. In the field of maritime security, the competence reserved to the European Commission by the Regulation 725/2004(EC) of the Council of the European Union, dated March 31<sup>st</sup>, 2004, will always be complied with by the Italian side, due to its membership to the European Communities. Both Parties will also encourage the cooperation between their relevant Authorities in order to apply the rules and regulations on search and rescue of the human life at sea, safety of navigation, marine environment protection and suppression of unlawful acts against maritime navigation.

### **ARTICLE 4**

#### **Treatment of vessels in the ports**

1. In light of the principle of reciprocity and notwithstanding domestic legal obligations, each Contracting Party shall grant to the vessels of the other Contracting Party calling at its ports the same treatment granted to its own flag vessels, which includes:
  - a) freedom of access to ports;
  - b) call and departure from ports;
  - c) payment of duties and tariffs, as well as maritime fees, ensuing from port services;
  - d) port dues and taxes;
  - e) use of port facilities for operations related to loading and unloading;
  - f) use of port facilities and services for loading and unloading of waste;
  - g) embarkation and disembarkation of passengers, crew and goods.

2. As to anchorage dues, use of lighthouses and maritime signals or similar, the national treatment shall be applied only to vessels flying the flag of the Contracting Parties.
3. Each Contracting Party shall take, in compliance with its national laws and regulations, all the appropriate measures to avoid delays to vessels in ports and expedite as much as possible the performance of administrative formalities of frontier, customs, sanitary and other formalities applicable in ports.
4. The provisions of this Agreement do not prejudice the rights of the local Authorities and of the maritime and Port Authorities to apply laws and regulations related to customs, public health, safety of ships and ports, protection against sea pollution, safeguard of human lives, transport of dangerous goods and toxic substances, their identification, as well as the admission of foreigners.
5. Each Contracting Party shall notify to the other Contracting Party its legislation and national regulations concerning matters provided for by this article. As a result of Italy's membership to the European Union, Italy will also notify to Egypt the EU rules in force regarding these matters.

#### ARTICLE 5

##### **Nationality of ships and shipboard documents**

1. Each Contracting Party shall recognize the nationality of the vessels of the other Contracting Party as certified by the documents which are on board the said vessels and are issued and recognized by their respective relevant national Maritime Authorities, in compliance with their laws and regulations.
2. The vessels of each Contracting Party provided with tonnage certificates, issued in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships of 1969 or in accordance with the legislation in force, shall be exempted from new tonnage measurements in the ports of the other Contracting Party. Each Contracting Party shall inform the other Contracting Party of any change in its system of tonnage measurements, in order to enable the latter to determine the conditions of equivalence.

#### ARTICLE 6

##### **Identity documents of the crew**

1. Each Contracting Party shall recognize the crew's identity documents issued by the relevant national Maritime Authorities of the other Contracting Party.
2. The crew's identity documents are as follows:
  - a) for the Italian Republic, the "*Libretto di Navigazione*";
  - b) for the Arab Republic of Egypt, the "*Seamen's Passport*" or "*Passport*".

**ARTICLE 7****Rights and obligations of the crew in the ports of call**

1. The crew members, nationals of the Contracting Party and holding the identity documents referred to in article 6, are authorized to go ashore when provided with a visa. In the case they are not provided with such a visa, the frontier Authority, if allowed by current national and international legislation, shall issue visas or other entry authorization as soon as possible, upon the condition that the seamen concerned appear on the crew list of the ship.
2. In the matters disciplined by the present article, the Italian side, due to its membership to the European Union, will always comply with the Regulation 415/2003(EC) of the Council of the European Union dated February 27<sup>th</sup>, 2003, concerning the issue of frontier visas, including those released to seafarers in transit. The principle of reciprocity will be applied as regards the treatment of seafarers in the ports of both Contracting Parties.
3. The crew members, nationals of other third Countries, holding the said identity documents, are also authorized to go ashore. In this case, those foreigners are requested to be provided with a visa, except for the cases of exemption foreseen for the State to which they belong. If they are not provided with such a visa, the frontier Authority, if allowed by current national and international legislation, shall issue visas or other entry authorization, upon the condition that the seamen concerned appear on the crew list of the ship.
4. The above mentioned seamen may stay or transit, in respect of the legislation in force, in the territory of the Contracting Party where the port is located.

**ARTICLE 8****Rights of transit and stay of the onboard operators who do not appear on the crew list**

1. The onboard operators, nationals of a Contracting Party, holding the identity documents issued by either Contracting Party and referred to in article 6, who do not appear on the crew list, are authorized to travel through the territory of the other Contracting Party, with a view to joining their vessel, being transferred to another one or repatriating, only when provided with a visa. The frontier Authority, if allowed by current national and international legislation, shall issue visas or other entry authorization, in case of necessity and urgency. In such a case, those foreigners will have to show, in addition to the above mentioned document, a valid passport or another identity document recognized as valid for the entry into the Contracting State.

2. In the matters disciplined by the present article, the Italian side, due to its membership to the European Union, will always comply with the above mentioned Regulation 415/2003(EC) of the Council of the European Union.
3. The operators, referred to in paragraph 1, nationals of other third Countries, are also authorized to travel through the territory of the other Contracting Party, with a view to joining their vessel, being transferred to another one or repatriating. These operators will have to show, in addition to the above mentioned document, a valid passport or another identity document recognized as valid for the entry into the Contracting State, provided with a visa, except for the cases of exemption foreseen for the State to which they belong. If the above mentioned persons are not provided with such a visa, the frontier Authority, if allowed by current national and international legislation, shall issue visas or other entry authorization, in case of necessity and urgency.
4. If any person holding the identity documents referred to in article 6 is disembarked at a port of either Contracting Party for health reasons, the relevant Authorities of that Party shall provide the necessary authorization for the person concerned to remain in its territory in the event of his hospitalization and to return to his Country of origin or proceed to another port of embarkation, by any means of transport.
5. The Contracting Parties reserve their right to deny the access to their respective territories to any person who, though holding the above stated documents, is considered undesirable by them.
6. The Contracting Parties cooperate to the largest extent to prevent and restrain the illegal transportation of immigrants by sea, according to the international maritime Law.

#### **ARTICLE 9**

##### **Legal proceedings against a crew member**

1. If a member of the crew of a vessel of one Contracting Party commits an offence on board of the vessel while the latter is within the territorial waters of the other Contracting Party, the provisions of the article 27 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS, 1982) will be applied.

#### **ARTICLE 10**

##### **Maritime accidents**

1. Should any vessel of either Contracting Party be wrecked, run aground, suffer damage or be involved in any other maritime accident in the territorial waters, ports or coasts of the other Contracting Party, the relevant Authorities of the latter shall provide the same assistance for the rescue of the crew, passengers and cargoes which are on board the vessel in difficulty as provided to their national vessels and cargoes.



2. The relevant Authorities of the Contracting Party in the territory of which the ship of the other Contracting Party had an accident (damage, shipwreck, sinking or any other accident) shall immediately report it to the nearest consular representative of the other Contracting Party, start an investigation into the causes of the accident and provide any possible assistance to carry out this investigation, in the respect of the national provisions in force in each Contracting Party.
3. The cargo and the parts unloaded or saved from the vessel specified in paragraph 1 of this article, provided they are not delivered for use or consumption in the territory of the other Contracting Party and will not have a custom clearance, shall not be liable to any customs duties. Notification of the accident shall be given to the customs Authorities as soon as possible for the purpose of supervision of this cargo and these items.
4. The rescue operations and their organization shall be subject to the laws of the State which organized them.
5. The operations of prevention and struggle to marine pollution, subsequent to maritime accidents or to involuntary or deliberate acts, will be subject to the laws of the State which has organized and directed the operation.
6. The provisions of this article do not prejudice the laws and regulations of the Country where the ship foundered which are related to the temporary deposit of cargoes in specific ports.

#### **ARTICLE 11**

##### **Shipping representatives**

1. In order to allow a further development of the relations in the field of maritime and commercial navigation, the relevant Authorities of each Party will allow shipping representatives of the other Contracting Party to stay in their own territory, in compliance with the national regulations of the Contracting Parties themselves, with a view to facilitating the operations connected with the presence of their own ships in the ports of the other Party.
2. The Contracting Parties shall facilitate the issue of visas and residence permits for work to the personnel and the inspectors of shipping Companies.

#### **ARTICLE 12**

##### **Transfer of revenues**

1. Each Contracting Party shall grant to the shipping Companies of the other Contracting Party the right to use the revenues and the other profits accruing in its own territory from the activities carried out in compliance with this Agreement, in order to cover the expenses to be made on the spot.
2. Each Contracting Party shall grant to the said Companies the right to transfer freely these revenues and profits to the territory of the other Contracting Party.

3. The revenues and profits utilization and transfers made by those same Companies shall have to comply with all the fiscal obligations, according to the relevant procedures, as provided by the law of the Contracting State on the territory of which they carry out their activities.
4. The provisions of the Convention between the Italian Republic and the Arab Republic of Egypt for the Avoidance of Double Taxation with respect to Taxes on Income and the Prevention of Fiscal Evasion, signed in Rome on May 7<sup>th</sup>, 1979, as it may be amended, shall prevail.
5. The transfers referred to in paragraph 2 shall be made as soon as possible, and without any other limitation, in convertible currency, at the official exchange rate of the day on which these transfers are requested. Should there be no official exchange rate, these transfers will be made at the prevailing market exchange rates for current transactions.

### **ARTICLE 13**

#### **Joint Maritime Committee**

1. For the purpose of ensuring the effective implementation of this Agreement, a Joint Maritime Committee is set up, composed by experts appointed by the relevant Authorities of each Contracting Party.
2. The Joint Maritime Committee shall consider matters of mutual interest in the field of shipping and deal with any persistent problem which may arise in the course of the application of this Agreement.
3. The Committee is convened once a year, or more if necessary, alternatively in each Country, at the request of either of the Contracting Parties.
4. Any dispute about the interpretation or application of the present Agreement shall be settled by the Committee. If the latter cannot reach any conclusion, the dispute shall be settled through the diplomatic channels.

### **ARTICLE 14**

#### **Revision**

1. This Agreement may be amended or revised upon the request of either Contracting Party, which shall notify the other Contracting Party by a written notice through the diplomatic channels.
2. These amendments or revisions shall be adopted by the relevant national Maritime Authorities of the other Contracting Party and be formalized by an exchange of notes through the diplomatic channels.
3. These amendments shall enter into force on the day in which each Contracting Party notifies to the other Contracting Party, through the diplomatic channels, the fulfilment of its internal procedures. The date on which the last notification is received is the date of entry into force.

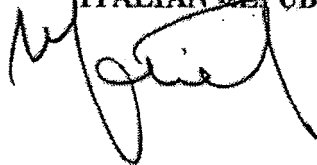
**ARTICLE 15****Entry into force, duration and termination**

1. This Agreement shall enter into force on the date of receipt of the last of the two notifications by which the two Contracting Parties shall have officially communicated to each other that their respective procedures have been completed. The terms of article 4, paragraph 1, letters c) and d), and paragraph 2, shall be effective in a period not exceeding 18 (eighteen) months after the entry into force of this Agreement, following its ratification.
2. On the date in which this Agreement enters into force, the previous Agreement signed on April 7<sup>th</sup>, 1976, between the Government of the Italian Republic and the Government of the Arab Republic of Egypt on Shipping and Maritime Transport will be terminated and will cease to be into force.
3. This Agreement shall remain in force for three years and will be renewed tacitly for further identical periods.
4. This Agreement may be denounced, by either Contracting Party, through the diplomatic channels. In this case, the Agreement shall terminate six months after the receipt of the notice given by the other Contracting Party.

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

Done in duplicate in Rome, on December 3<sup>rd</sup>, 2008, in the Italian, Arabic and English languages, the three texts being equally authentic. In case of any divergence in the interpretation, the English text shall prevail.

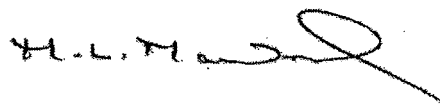
FOR THE GOVERNMENT OF THE  
ITALIAN REPUBLIC



ALTERO MATTEOLI

MINISTER FOR  
INFRASTRUCTURES AND TRANSPORT

FOR THE GOVERNMENT OF  
THE ARAB REPUBLIC OF  
EGYPT



MOHAMED LOTFY MANSOUR

MINISTER FOR TRANSPORT

