

**Messaggio
concernente diversi accordi sul traffico di linea
e la modificazione di quattro accordi sul traffico
aereo di linea**

del 12 febbraio 1992

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, i disegni dei due decreti federali seguenti:

- decreto federale concernente diversi accordi sul traffico aereo di linea;
- decreto federale concernente la modificazione di quattro accordi sul traffico aereo di linea;

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

12 febbraio 1992

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Felber

Il cancelliere della Confederazione, Couchepin

Compendio

L'esercizio del traffico aereo internazionale regolare è retto principalmente da convenzioni multilaterali e da accordi bilaterali. Le prime, come sistema globale coordinato, costituiscono il quadro giuridico in cui si inseriscono gli accordi bilaterali; quest'ultimi, fissando le condizioni a cui soggiace l'esercizio delle linee aeree, nonchè la capacità di trasporto degli aeromobili che servono dette linee e le relative tariffe, istituiscono le norme giuridiche generali alle quali sottostà il traffico aereo internazionale.

In materia di trasporti aerei, la Svizzera persegue da sempre una politica liberistica; da un lato s'associa attivamente agli sforzi volti ad elaborare disposizioni quadro multilaterali e, dall'altro, si sforza di sviluppare il traffico aereo proveniente o a destinazione del suo territorio tramite conclusione di accordi bilaterali. Per ciascuna Parte, la conclusione di tali accordi risponde il più sovente alla necessità di preservare un interesse particolare o alla volontà dell'altra Parte. In certi casi, trattasi anzitutto di creare riserve di diritti di traffico che saranno esercitati più tardi.

I nuovi accordi, oggetto del presente messaggio, vale a dire quelli che sono stati firmati con Oman, Hong Kong, Emirati Arabi Uniti, Zimbabwe, Australia, Venezuela e Yemen, tendono a mantenere e rafforzare misuratamente la posizione che occupa la Svizzera nel traffico aereo internazionale. Inoltre permettono al nostro Paese di adattarsi ragionevolmente all'evoluzione in questo campo.

Per quanto concerne la modifica degli accordi conclusi con il Brasile, il Messico, gli Stati Uniti e il Pakistan, si tratta di un nuovo articolo sulle misure di sicurezza nell'aviazione civile internazionale; esso è stato elaborato dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) che ha raccomandato susseguentemente agli Stati membri di inserirlo negli accordi bilaterali. Benché la Svizzera abbia aderito a molte Convenzioni multilaterali per unificare il diritto internazionale in questo campo, è opportuno introdurre queste disposizioni negli accordi bilaterali esistenti. In tal modo la sicurezza aerea contro gli atti illeciti si troverà garantita in una forma giuridicamente più ampia.

Messaggio

1 Parte generale

11 Situazione

111 Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale

La Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Convenzione), firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, costituisce la base tecnico-giuridica che si è rivelata indispensabile allo sviluppo dei trasporti aerei internazionali dopo il secondo conflitto mondiale. Giusta l'articolo 44 della convenzione, l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) ha per scopo di elaborare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, nonché di promuovere la pianificazione e lo sviluppo dei trasporti aerei internazionali, tanto sul piano tecnico quanto su quello economico. L'OACI raggruppa attualmente 164 Stati. Per la Svizzera la convenzione è entrata in vigore il 4 aprile 1947 (RU 1971 1299).

L'articolo 1 della convenzione sancisce la sovranità assoluta ed esclusiva di ogni Stato sullo spazio aereo al di sopra del proprio territorio. L'articolo 6 precisa che nessun servizio aereo regolare internazionale può essere esercitato al di sopra del territorio o all'interno di uno Stato contraente, senza un permesso speciale di quest'ultimo.

A parte i disciplinamenti della Comunità europea e i passi intrapresi nel quadro dello Spazio economico europeo, tutti i tentativi di disciplinare su base multilaterale i diritti di traffico in materia di trasporti aerei internazionali sono stati vani e rischiano di rimanere tali a causa dei numerosi interessi contrastanti. Pertanto, gli Stati desiderosi di organizzare e di sviluppare le loro linee aeree si attribuiscono reciprocamente i diritti di traffico necessari alla realizzazione dei loro progetti concludendo accordi bilaterali.

112 Accordi bilaterali di traffico aereo

Nella maggior parte dei casi, le questioni da disciplinare mediante accordi bilaterali sono quasi sempre identiche; i negoziati si svolgono quindi sulla base di testi normalizzati sottoposti dall'una o dall'altra Parte. Il testo normalizzato svizzero la cui più recente revisione, volta a soddisfare le nuove esigenze, risale al 1987 prevede le principali clausole seguenti:

- normativa liberale dei diritti di traffico basata sul principio di possibilità concorrenziali equivalenti, senza predeterminazione dell'offerta di capacità ammessa (frequenza dei voli, tipo d'aeromobile, numero dei posti, ecc.);
- esonero reciproco dei dazi doganali per gli aeromobili impiegati;
- riconoscimento reciproco dei certificati di navigabilità, dei brevetti di idoneità e delle licenze;
- approvazione reciproca delle tariffe applicabili;
- libero trasferimento degli introiti;
- provvedimenti reciproci di sicurezza;

- composizione delle controversie da parte di un tribunale arbitrale;
- applicabilità provvisoria dell'accordo dal giorno della fine del medesimo;
- possibilità d'adeguare l'accordo agli sviluppi futuri e ai bisogni del traffico aereo, fermo restando che i particolari saranno disciplinati mediante allegati.

I diritti di traffico (libertà del traffico aereo) che le Parti contraenti s'attribuiscono reciprocamente possono essere suddivisi in due categorie: le libertà dette tecniche e quelle commerciali. Le libertà tecniche autorizzano le Parti a sorvolare i rispettivi territori senza atterrarvi (1^a libertà) e ad effettuarvi scali tecnici senza scopo commerciale (2^a libertà). Un vasto numero di Stati si sono accordati reciprocamente questi privilegi sulla base di una convenzione multilaterale; si tratta dell'Accordo del 7 dicembre 1944 concernente il transito dei servizi aerei internazionali (CS 13 601), entrato in vigore per la Svizzera il 6 luglio 1945. Le libertà commerciali permettono di trasportare a titolo commerciale passeggeri, carico e invii postali non solo dal proprio territorio a quello dello Stato partecipante o viceversa (3^a e 4^a libertà, traffico diretto), ma anche dal territorio di uno Stato terzo a quello di uno Stato partecipante o viceversa (5^a libertà, traffico intermedio).

A livello mondiale, la Svizzera figura tra gli Stati che hanno concluso il maggior numero d'accordi sul traffico aereo. Sino ad ora ne ha concluso 102 di cui 93 in vigore, 6 firmati e 3 parafati. Tale politica attiva in materia di trasporti aerei ha contribuito in modo decisivo ad assicurare al nostro Paese un posto preminente nel traffico internazionale. Attualmente, gli aeromobili di 72 compagnie estere toccano gli aeroporti svizzeri mentre Swissair assicura collegamenti nel mondo intero con 110 città di 68 Paesi.

I sette accordi che sottoponiamo alla vostra approvazione col presente messaggio contribuiranno parimenti a sviluppare in misura adeguata il traffico aereo che tocca la Svizzera e ad adattarlo ragionevolmente all'evoluzione internazionale in questo campo. Trattasi dei sette accordi seguenti:

- Accordo firmato il 27 settembre 1986 con il Sultanato di Oman;
- Accordo firmato il 26 gennaio 1988 con il Governo di Hong Kong;
- Accordo firmato il 13 marzo 1989 con gli Emirati Arabi Uniti;
- Accordo firmato il 22 febbraio con la Repubblica dello Zimbabwe;
- Accordo firmato il 17 ottobre 1990 con l'Australia;
- Accordo firmato il 9 agosto 1991 con la Repubblica del Venezuela;
- Accordo firmato il 19 dicembre 1991 con la Repubblica dello Yemen.

113 Modifica degli accordi esistenti

La modifica degli accordi conclusi con il Brasile (RU 1969 746), il Messico (RU 1967 1267), gli Stati Uniti d'America (CS 13 631) e il Pakistan (RU 1953 1289) che vi sottoponiamo parimenti per approvazione col presente messaggio si riferisce a un articolo sulla sicurezza dell'aviazione civile, segnatamente all'entrata in vigore definitiva di disposizioni contrattuali applicate a titolo provvisorio. L'OACI, che ha elaborato la versione di questa disposizione alcuni anni fa, ha raccomandato agli Stati membri di inserirla negli accordi bilaterali. In occasione della 26^a assemblea plenaria dell'OACI, tenutasi nel settembre 1986, la

Svizzera ha sottoscritto una risoluzione in tal senso; già nel 1987, ha ripreso questa disposizione nel testo normalizzato. La nuova clausola di sicurezza figura negli accordi bilaterali di traffico aereo conclusi da quel momento.

L'accordo concluso con il Messico è inoltre completato da una disposizione di traslazione finanziaria per permettere alla Swissair di trasferire in Svizzera l'eccedenza degli introiti. Per altro, le autorità aeronautiche sono abilitate a stabilire direttamente tra di loro qualsiasi modificazione successiva dell'allegato all'accordo. Di norma, queste due disposizioni figurano negli accordi di traffico aereo.

12 Risultati della procedura preliminare

La Commissione federale della navigazione aerea ha approvato i diversi accordi sul traffico aereo.

2 Parte speciale Commento dei differenti accordi sul traffico aereo di linea

21 Accordo con il Sultanato di Oman

211 Situazione iniziale

Nel 1982, le autorità del Sultanato dell'Oman hanno espresso il desiderio di concludere un accordo aeronautico con il nostro Paese. Una delegazione omanese di alto rango che si trovava in Svizzera nel 1983 per negoziati commerciali ha ribadito ancora una volta l'importanza dei collegamenti aerei e ha espresso il desiderio di regolare le relazioni aeronautiche mediante un accordo. Benché la Swissair non avesse un interesse immediato a servire Muscat, è parso opportuno avviare trattative allo scopo di creare una riserva di diritti di traffico. I negoziati si sono svolti a Oman nel marzo del 1984 ed in seguito in Svizzera. L'accordo è stato parafato il 21 settembre 1984 e infine firmato il 27 settembre 1986.

212 Commento di certe clausole dell'accordo

L'accordo diverge dal testo normalizzato svizzero sui principali punti seguenti:

Articolo 8

I certificati di navigabilità, i brevetti d'idoneità e le autorizzazioni saranno riconosciuti da una delle due Parti contraenti soltanto se corrisponderanno alle esigenze minime dell'OACI.

Articolo 9

L'esonero daziario è limitato alle merci importate dalle imprese designate.

Articolo 12

La vendita dei titoli di trasporto è sottoposta alla legislazione nazionale.

Articolo 20

La rescissione ha effetto dopo 12 mesi.

Tavola delle linee

La tavola delle linee si limita allo scambio di diritti per il traffico diretto. Le linee sono limitate a punti prestabiliti.

213 Valutazione

L'accordo costituisce un'adeguata base legale per stabilire e sviluppare relazioni aeronautiche bilaterali. Le divergenze nei confronti del testo normalizzato svizzero sono minime e pertanto accettabili anche perché l'offerta di trasporto non soggiace a nessuna limitazione sia per quanto concerne i tipi d'aeromobili che il numero di frequenze settimanali. Ci si può nondimeno rammaricare per l'assenza di diritti nel traffico intermedio. Per il momento Swissair non intende servire Oman.

22 Accordo con il Governo di Hong Kong

221 Situazione iniziale

L'accordo concluso il 5 aprile 1950 con la Gran Bretagna costituisce la base legale su cui poggiano le nostre relazioni di traffico aereo con Hong Kong. Nella prospettiva di un ritorno di Hong Kong alla Repubblica popolare di Cina, la Gran Bretagna ha firmato con quest'ultima, il 19 dicembre 1984, la dichiarazione intitolata «Joint Declaration of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the People's Republic of China on the Question of Hong Kong». L'accordo, che fissa il rispetto degli obblighi contrattuali da parte della Cina per una durata di 50 anni, contiene segnatamente disposizioni sulla creazione di collegamenti aerei internazionali. Hong Kong diventa una «special administrative region» (SAR), posta sotto sovranità della Cina. Le autorità di tale regione godono della competenza esclusiva di concludere accordi con altri Stati o modificare quelli esistenti quando si limitino a Hong Kong.

Su richiesta delle autorità britanniche, nel 1986 sono stati condotti negoziati allo scopo di trasportare in due accordi separati le attuali basi giuridiche comuni alla Gran Bretagna e a Hong Kong. Dopo aspri negoziati, l'accordo per la futura SAR è stato parafato il 5 maggio 1987 e firmato il 26 gennaio 1988.

222 Commento di talune clausole dell'accordo

Il nuovo accordo riprende per l'essenziale i principi liberali di quello del 1959 concluso con la Gran Bretagna. Le limitazioni di traffico esistenti sono state

fissate in accordi aggiuntivi. Le disposizioni citate qui di seguito si scostano dal testo standard attuale.

Articolo 1

Il termine «zona» (area) sostituisce quello di «territorio» (territory).

Articolo 3

I diritti di quinta libertà possono essere esercitati unicamente se convenuti tra le autorità aeronautiche.

Articolo 4

Prevede la possibilità di designare parecchie imprese per esercitare i servizi convenuti.

Articolo 9

Di norma si terrà conto degli interessi degli utenti al momento di fissare le tariffe.

Articolo 11

Il testo dell'articolo sulla sicurezza è più severo di quello raccomandato dall'OACI.

Articolo 14

Le disposizioni di diritto nazionale sono applicabili all'attività commerciale delle rappresentanze.

Articolo 21

Non è prevista l'applicazione provvisoria dell'accordo a partire dalla data della sua firma.

223 Valutazione

Il nuovo accordo garantisce all'impresa svizzera di proseguire il suo programma di volo con la possibilità di adattare l'offerta di trasporto all'evoluzione del traffico. Nei confronti dello statu quo non è stato modificato nulla tranne la separazione giuridica. La Gran Bretagna in passato ha sempre preteso dalla Svizzera controprestazioni per concessioni riguardanti Hong Kong. Sulla base di una valutazione globale della situazione attuale concernente i diritti di traffico di Swissair in Gran Bretagna, si riscontra una certa disuguaglianza a scapito dell'impresa svizzera. Occorrerà tenerne conto al momento di futuri negoziati.

23 Accordo con gli Emirati Arabi Uniti

231 Situazione iniziale

Dal 1975 la Swissair serve Abu Dhabi e Dubai, due dei sette Stati che formano dal 1971 la Federazione degli Emirati Arabi Uniti (FEA). Questi voli sono as-

sicurati sulla base di un documento intitolato «operating permit», limitato a un anno. Di fronte a questa situazione poco soddisfacente dal punto di vista giuridico, la Svizzera si è impegnata a concludere un accordo sul traffico aereo di linea con la FEA. Dato che la Federazione non è dotata di un organismo centrale abilitato a trattare problemi di diritto aereo internazionale e che ogni Stato è competente a tal fine, si sarebbe dovuto concludere in linea di massima un accordo con ciascuno di loro. Diverse ragioni ci hanno costretto a rinunciare a tale procedura. La situazione essendosi nel frattempo modificata, nel 1985, la Federazione propose alla Svizzera di avviare negoziati restando inteso che la FEA sarebbe stata l'unico partner contrattuale del nostro Paese. La Svizzera accettò la proposta e i negoziati furono portati a termine; l'accordo venne parafato l'8 maggio 1986 e in seguito firmato il 13 marzo 1989.

232 Commento di talune clausole dell'accordo

Articolo 3

Prevede la possibilità di designare parecchie imprese di trasporto aereo.

Articolo 13

Il trasferimento dell'eccedenza degli introiti avviene conformemente alla legislazione nazionale.

Articolo 14

Il personale sarà assunto conformemente alle disposizioni del diritto nazionale.

Articolo 16

Le controversie saranno risolte senza ricorrere a un tribunale arbitrale.

Articolo 21

Non è prevista l'applicazione provvisoria dell'accordo a partire dalla data della sua firma.

233 Valutazione

L'accordo disciplina in modo esauriente i reciproci diritti e obblighi delle Parti Contraenti, delle autorità aeronautiche e delle imprese designate. Costituisce un'adeguata base giuridica atta a garantire il mantenimento delle relazioni aeronautiche bilaterali. Inoltre contiene clausole evolutive che permetteranno di adattarsi tempestivamente alle nuove necessità di trasporto.

24 Accordo con la Repubblica dello Zimbabwe

241 Situazione iniziale

Gli sforzi della Svizzera intesi a concludere un accordo di traffico aereo con lo Zimbabwe risalgono all'epoca immediatamente successiva all'accessione al-

l'indipendenza di questo Paese, il 18 aprile 1980. Una prima richiesta svizzera per l'apertura di consultazioni era stata rifiutata. Sulla base di un'autorizzazione d'esercizio limitata nel tempo, Swissair poté nondimeno aprire un collegamento con Harare il 6 agosto 1982, ma dovette interrompere l'esercizio nel marzo 1984 per mancanza di redditività. Nel 1986, le autorità dello Zimbabwe dichiararono di essere disposte ad aprire negoziati a livello governativo, che purtroppo fallirono a motivo delle eccessive pretese finanziarie di detto Paese. Dopo vari tentativi svizzeri per rilanciare il dibattito, furono avviate, nell'autunno 1987, nuove trattative. L'accordo è stato parafato il 9 ottobre dello stesso anno e in seguito firmato il 22 febbraio 1990.

242 Commento di talune clausole dell'accordo

Il testo standardizzato svizzero, che è servito di base ai negoziati, ha potuto essere ripreso per la maggior parte quanto al contenuto. Le disposizioni seguenti se ne scostano:

Articolo 11

Disposizione restrittiva applicabile all'attività commerciale dell'impresa. Impossibilità di acquistare titoli di trasporto e messi in valuta estera, liberamente convertibile.

Articolo 17

Il non rispetto delle decisioni del tribunale arbitrale permette di revocare interamente o provvisoriamente i diritti concessi.

Tavola delle linee

Nella tavola delle linee sono specificati unicamente i diritti per il traffico diretto. Per contro viene garantita la possibilità di scegliere liberamente queste linee.

243 Valutazione

L'accordo permette a Swissair di ripristinare in ogni momento i propri collegamenti aerei con Harare. Tuttavia occorrerà soddisfare parecchie esigenze commerciali che comporteranno in parte il versamento di indennizzi considerevoli. Swissair prevede di includere di nuovo lo Zimbabwe nella propria rete a partire dall'inverno 1992/1993.

25 Accordo con l'Australia

251 Situazione iniziale

I primi contatti con le autorità australiane volti alla conclusione di un accordo sul traffico aereo risalgono al 1969. Una prima richiesta presentata a quell'epoca dalla Svizzera per l'apertura di negoziati a livello governativo era stata re-

spinta. Fallirono pure gli sforzi successivi intrapresi a intervalli regolari per rilanciare il dibattito. Nel 1987 una nuova domanda di consultazioni ha lasciato intravedere i primi segni di cambiamento nella politica aeronautica seguita fino allora dall'Australia. L'apertura tanto attesa si è concretata nel 1988, quando questo Stato si è dichiarato disposto ad avviare negoziati con la Svizzera. Questi ultimi si sono svolti nel marzo 1988 e successivamente nel maggio e dicembre 1989. L'accordo è stato parafato il 7 dicembre 1989 e firmato il 17 ottobre 1990.

252 *Commento di talune clausole dell'accordo*

I tre negoziati sono stati estremamente difficili. Benché disposta al dialogo, l'Australia ha sempre cercato di rimettere in questione la necessità di concludere un accordo internazionale con il nostro Paese. La delegazione svizzera è nondimeno riuscita a convincere i suoi interlocutori sull'atteggiamento adottato dal nostro Paese e a persuaderli a concludere un accordo. Quest'ultimo, che si basa su testi standardizzati svizzeri e australiani, è conforme per l'essenziale alla nostra concezione; si scosta dal testo standardizzato svizzero nei punti seguenti:

Articolo 3

Riesame a intervalli regolari della capacità offerta.

Articolo 5

Il testo dell'articolo sulla sicurezza è più severo di quello raccomandato dall'OACI.

Articolo 11

Le disposizioni del diritto nazionale sono applicabili all'assunzione del personale per le rappresentanze, nonché per i trasferimenti delle eccedenze di in-troiti.

Articolo 12

Occorrerà tenere conto degli interessi degli utenti al momento della determinazione delle tariffe.

Articolo 20

Non è prevista l'applicazione provvisoria dell'accordo dal momento della sua firma.

Tavola delle linee

Sidney può essere servita unicamente in combinazione con un altro punto in Australia. Inoltre, durante il primo anno d'esercizio questa destinazione può essere servita, durante ogni volo di andata e ritorno, una volta come punto di destinazione e una volta come punto di partenza.

253 Valutazione

Malgrado le limitazioni applicabili durante il primo anno d'esercizio in materia di diritti di traffico, l'accordo può essere considerato una base giuridica equilibrata per stabilire le relazioni aeronautiche tanto auspiccate dalla Svizzera. Il quadro contrattuale permette di aprire collegamenti aerei a condizioni economiche ragionevoli. Tenuto conto dell'evoluzione, esso offre parimenti la possibilità d'adattare le condizioni operative ai bisogni futuri delle compagnie. Swissair prevede di servire l'Australia non prima del 1993/94 sia per motivi economici sia per mancanza di piloti e di velivoli.

26 Accordo con il Venezuela

261 Situazione iniziale

I primi sforzi per concludere un accordo con il Venezuela risalgono al 1968. È soltanto più tardi, quando Swissair serviva Caracas già da un anno, che le autorità aeronautiche dei due Stati hanno convenuto di elaborare un protocollo d'accordo, che avrebbe dovuto costituire da un canto la base giuridica per la prosecuzione dell'esercizio di volo e dall'altro prevedere la conclusione di un accordo internazionale vero e proprio. I negoziati si sono conclusi nel 1988 e 1991. L'accordo è stato parafato il 27 marzo 1991 e in seguito firmato il 9 agosto 1991.

262 Commento di talune clausole dell'accordo

Le disposizioni contrattuali corrispondono materialmente e per l'essenziale al testo standardizzato svizzero. Esse vi derogano principalmente nei punti seguenti:

Articolo 13

Il trasferimento dell'eccedenza degli introiti sarà effettuato conformemente alla legislazione nazionale.

Tavola delle linee

Scambio dei diritti di traffico di 3^a e 4^a libertà. La libertà di scegliere le linee è limitata ai punti intermedi.

263 Valutazione

L'accordo internazionale formale che sostituisce l'accordo amministrativo conferisce, ai fini della salvaguardia della sicurezza giuridica, la base legale necessaria per le future relazioni aeronautiche. Di fatto, Swissair ha rinunciato temporaneamente a servire Caracas a partire dal 31 dicembre 1992 per ragioni economiche. Un'eventuale ripresa dipenderà dall'evoluzione della domanda. L'accordo crea così una riserva di diritti di traffico che potranno essere riesercitati in qualsiasi momento.

27 Accordo con la Repubblica dello Yemen

271 Situazione iniziale

I negoziati intrapresi dalle autorità yemenite allo scopo di concludere un accordo aeronautico risalgono al 1976. Tenuto conto dello scarso interesse di Swissair per l'apertura di un collegamento a destinazione di Sanaa e ritenendo prematuro creare a quell'epoca una riserva di traffico, il nostro Paese non aveva dato seguito alla richiesta. Successivamente, visto che la situazione si era modificata a causa della crescente importanza economica della penisola araba, la Svizzera ritenne opportuno chiedere la riapertura dei negoziati. Essi ebbero luogo a due riprese, nel 1987 e nel 1988, e l'accordo fu parafato il 10 settembre 1988 e firmato il 19 dicembre 1991.

272 Commento di talune clausole dell'accordo

Salvo alcune modificazioni puramente redazionali, l'accordo corrisponde in linea di massima al testo standardizzato svizzero. Le disposizioni seguenti se ne scostano:

Articolo 11

La creazione e l'importanza delle rappresentanze delle imprese di trasporto aereo soggiacciono alle rispettive legislazioni nazionali.

Tavola delle linee

I diritti di traffico convenuti si limitano ai diritti per il traffico aereo diretto.

273 Valutazione

L'accordo costituisce la base giuridica che permette a Swissair di aprire in qualsiasi momento collegamenti a destinazione di Sanaa. È vantaggioso sotto l'aspetto dei diritti di traffico e a causa dell'elasticità che offre in materia di pianificazione di futuri servizi. Swissair non prevede tuttavia per il momento di aprire una linea a destinazione dello Yemen.

3 Conseguenze

31 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale

311 Confederazione

Il progetto non comporta nessuna spesa supplementare per la Confederazione né ripercussioni sull'effettivo del personale.

312 Cantoni e Comuni

Il progetto non comporta nessuna spesa per Cantoni e Comuni.

313 Altre conseguenze

Nessuna.

4 Programma di legislatura

Il progetto è previsto nel programma di legislatura 1991 - 1995.

5 Conformità con il diritto europeo

Gli sforzi della Svizzera di concludere con la CE un accordo sul traffico aereo, fuori o nel quadro dell'accordo SEE, non ostacolano l'approvazione dei diversi accordi conclusi con Stati non europei.

6 Basi giuridiche

61 Costituzionalità

I disegni di decreto allegati sono conformi all'articolo 8 della Costituzione federale che conferisce alla Confederazione il diritto di concludere trattati con l'estero. L'Assemblea federale è competente per approvarli giusta l'articolo 85 numero 5 della Costituzione federale.

62 Forma dell'atto

Sia i nuovi accordi sia le modificazioni oggetto del presente messaggio non soggiacciono al referendum previsto all'articolo 89 capoverso 3 della Costituzione federale, dacchè possono essere denunciati in qualsiasi momento, non prevedono l'adesione a un'organizzazione internazionale né implicano un'unificazione multilaterale del diritto.

**Decreto federale
concernente diversi accordi
sul traffico aereo di linea**

Disegno

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 8 della Costituzione federale;
visto il messaggio del Consiglio federale del 12 febbraio 1992¹⁾,
decreta:

Art. 1

- ¹ Sono approvati i seguenti accordi relativi al traffico aereo di linea:
- a. accordo firmato il 27 settembre 1986 con il Sultanato di Oman;
 - b. accordo firmato il 26 gennaio 1988 con il Governo di Hong Kong;
 - c. accordo firmato il 13 marzo 1989 con la Federazione degli Emirati Arabi Uniti;
 - d. accordo firmato il 22 febbraio 1990 con lo Zimbabwe;
 - e. accordo firmato il 17 ottobre 1990 con l'Australia;
 - f. accordo firmato il 9 agosto 1991 con la Repubblica del Venezuela;
 - g. accordo firmato il 19 dicembre 1991 con la Repubblica dello Yemen.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarli.

Art. 2

Il presente decreto non sottostà al referendum.

4926

¹⁾ FF 1992 II 1022

**Decreto federale
concernente la modificazione di quattro accordi
sul traffico aereo di linea**

Disegno

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 8 della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 12 febbraio 1992¹⁾,

decreta:

Art. 1

¹ Sono approvate le seguenti modificazioni degli Accordi relativi al traffico aereo di linea:

- a. del 26 ottobre 1987 dell'accordo con il Brasile;
- b. del 10 dicembre 1990 dell'accordo con il Messico;
- c. del 14 luglio 1987 dell'accordo con gli Stati Uniti d'America;
- d. del 14 novembre 1991 dell'accordo con il Pakistan.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarle.

Art. 2

Il presente decreto non sottostà al referendum.

4927

¹⁾ FF 1992 II 1022

**Accordo
tra la Confederazione Svizzera
e il Sultanato di Oman
concernente il traffico aereo di linea**

Traduzione¹⁾

Considerando che *la Svizzera e il Sultanato di Oman* fanno parte della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944,

al fine di sviluppare la cooperazione internazionale nel campo dei trasporti aerei, e

al fine di creare le basi necessarie per stabilire servizi aerei regolari,

il Consiglio federale svizzero e il Governo del Sultanato di Oman hanno designato i loro plenipotenziari i quali, debitamente autorizzati, hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1 Definizioni

1. Per l'applicazione del presente Accordo e del suo Allegato:

- a. il termine «Convenzione» indica la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e include ogni allegato adottato giusta l'articolo 90 della Convenzione e ogni emendamento agli Allegati o alla Convenzione conformemente agli articoli 90 e 94 purché detti allegati e emendamenti siano applicabili dalle due Parti contraenti;
- b. la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e, per l'Oman, il Ministero delle Comunicazioni o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o ente autorizzato ad esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità;
- c. la locuzione «impresa designata» indica un'impresa di trasporti aerei che una Parte ha designato conformemente all'articolo 6 del presente Accordo per esercitare i servizi aerei convenuti;
- d. il termine «tariffa» indica il prezzo per il trasporto dei passeggeri, dei bagagli e delle merci e le condizioni d'applicazione, comprese le provvigioni e altre remunerazioni supplementari per l'emissione o la vendita di titoli di trasporto, eccettuate le remunerazioni e condizioni inerenti al trasporto degli invii postali.

2. L'Allegato è parte integrante del presente Accordo. Salvo che una disposizione contraria non lo preveda espressamente, qualsiasi riferimento all'Accordo concerne parimenti l'Allegato.

¹⁾ Dal testo originale francese.

Articolo 2 Concessione di diritti

1. Le Parti s'accordano l'un l'altra i diritti specificati nel presente Accordo per l'apertura dei servizi aerei sulle linee indicate nelle tavole dell'Allegato. Detti servizi e linee sono qui di seguito designati «servizi convenuti» e «linee indicate».

2. Salve restando le disposizioni del presente Accordo, l'impresa designata di ciascuna Parte fruisce, nell'esercizio dei servizi convenuti:

- a. del diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte;
- b. del diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;
- c. del diritto d'imbarcare e sbarcare, su qualsiasi punto delle linee indicate, passeggeri, bagagli, merci e invii postali, fatte salve le disposizioni dell'Allegato al presente Accordo.

3. Nessuno disposto del presente articolo conferisce all'impresa designata di una Parte il diritto di imbarcare sul territorio dell'altra, mediante remunerazione, passeggeri, bagagli, merci e invii postali destinati a un altro punto del territorio di quest'altra Parte.

Articolo 3 Principi per l'esercizio dei servizi convenuti

1. Le imprese designate fruiscono di possibilità pari ed eque per l'esercizio dei servizi convenuti tra i territori delle due Parti. Nessuna avrà il diritto di limitare unilateralmente l'esercizio dell'impresa designata dell'altra Parte, salvo secondo i termini del presente Accordo o a condizioni uniformi quali previste dalla Convenzione.

2. L'impresa designata di ciascuna Parte deve tener conto degli interessi dell'impresa designata dell'altra Parte, al fine di non pregiudicarne indebitamente i servizi convenuti.

3. I servizi convenuti assicurati dalle imprese designate delle Parti sono in stretto rapporto con le domande di trasporto del pubblico sulle linee indicate e hanno come scopo essenziale quello di offrire, per un coefficiente di carico ragionevole, una capacità adeguata alla domanda del momento e a quella ragionevolmente prevedibile in materia di trasporti di passeggeri, bagagli, merci e invii postali in provenienza o a destinazione del territorio della Parte che ha designato l'impresa. L'offerta di trasporto di passeggeri, bagagli, merci o invii postali imbarcati o sbarcati in punti previsti delle linee indicate e situati sui territori di Stati diversi da quello che ha designato l'impresa, sarà fatta conformemente ai principi generali che prevedono che la capacità sarà adattata:

- a. alla domanda di traffico da e verso il territorio della Parte che ha designato l'impresa;
- b. alla domanda di traffico della regione attraversata dai servizi convenuti, dopo aver tenuto conto degli altri servizi di trasporto garantiti da imprese degli Stati situati in questa regione e
- c. alle esigenze che impone l'esercizio dei servizi a lungo corso.

Articolo 4 Applicazione di leggi e regolamenti

1. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte, l'entrata e l'uscita degli aeromobili adibiti alla navigazione aerea internazionale, o i loro voli sopra detto territorio, sono applicabili all'impresa designata dell'altra Parte.

2. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte, l'entrata, la permanenza e l'uscita di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci o invii postali - in particolare quelli concernenti le modalità d'entrata, d'uscita, d'emigrazione e d'immigrazione, la dogana e i provvedimenti sanitari - sono applicabili ai passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e invii postali trasportati dagli aeromobili dell'impresa designata dell'altra Parte.

Articolo 5 Sicurezza dell'aviazione

Le Parti convengono di aiutarsi reciprocamente il più possibile al fine di prevenire i dirottamenti aerei e i sabotaggi contro gli aeromobili, gli aeroporti e le attrezzature di navigazione aerea, nonché le minacce contro la sicurezza dell'aviazione. Esse prenderanno in considerazione le disposizioni di sicurezza stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale. Ove si verificassero incidenti o minacce di dirottamenti o di sabotaggio contro aeromobili, aeroporti o attrezzature di navigazione aerea, le Parti si aiuteranno vicendevolmente facilitando provvedimenti volti a porre fine rapidamente e in modo decisivo a detti incidenti o minacce. Ciascuna Parte accoglierà favorevolmente provvedimenti speciali di sicurezza.

Articolo 6 Designazione e autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di designare un'impresa di trasporti aerei per l'esercizio dei servizi convenuti. La designazione è notificata per scritto fra le autorità aeronautiche delle due Parti.

2. Ricevuta la notificazione, le autorità aeronautiche di una Parte accordano senza indugio all'impresa designata dall'altra la necessaria autorizzazione d'esercizio, salve le disposizioni dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo.

3. Le autorità aeronautiche di una Parte possono esigere che l'impresa designata dall'altra provi d'essere in grado di soddisfare le condizioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti da loro normalmente applicati, conformemente alle disposizioni della Convenzione, per l'esercizio dei servizi aerei internazionali.

4. Ciascuna Parte può rifiutare di accordare l'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2 del presente articolo, oppure, nei limiti ch'essa ritenga necessari, condizionare l'attuazione dei diritti definiti nell'articolo 2 del presente Accordo, qualora non avesse la prova che una parte preponderante della proprietà nonché il controllo effettivo dell'impresa appartengano alla Parte che l'ha designata o a suoi cittadini.

5. Ricevuta l'autorizzazione d'esercizio prevista nel paragrafo 2 del presente articolo, l'impresa designata può in ogni momento esercitare qualsiasi servizio convenuto, sempreché sia in vigore una tariffa stabilita conformemente alle disposizioni dell'articolo 14 del presente Accordo.

Articolo 7 Revoca e sospensione dell'autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna parte ha il diritto di revocare un'autorizzazione d'esercizio o di sospendere l'esercizio, ad opera dell'impresa designata dell'altra, dei diritti menzionati nell'articolo 2 del presente Accordo, oppure di sottoporre l'attuazione alle condizioni ch'essa reputa necessarie se:

- a. questa impresa non può provare che una parte preponderante della proprietà nonché il controllo effettivo dell'impresa appartengono alla Parte che l'ha designata o a suoi cittadini, o se
- b. l'impresa ha disatteso o gravemente infranto le leggi e i regolamenti della Parte che ha accordato i diritti, o se
- c. l'impresa non esercita i servizi convenuti conformemente alle condizioni prescritte nel presente Accordo.

2. Tranne ove la revoca, la sospensione o il condizionamento di cui al paragrafo 1 del presente articolo risultassero immediatamente necessari per evitare altre infrazioni a leggi e regolamenti, tale diritto potrà essere esercitato solamente dopo consultazione con l'altra Parte.

Articolo 8 Riconoscimento di certificati e licenze

I certificati di navigabilità, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una Parte sono riconosciuti dall'altra durante la loro validità, se le condizioni che hanno disciplinato il rilascio o la convalida di questi certificati, brevetti o licenze sono equivalenti o superiori alle norme minime che potrebbero essere stabilite di tanto in tanto conformemente alla Convenzione.

Articolo 9 Esonero da dazi e tasse

1. Gli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata di una Parte, come anche le loro attrezzature normali, riserve di carburanti e lubrificanti, pezzi di ricambio e loro provviste di bordo, comprese le derrate alimentari, le bevande e i tabacchi, importati nel territorio dell'altra Parte o imbarcati a bordo degli aeromobili su questo territorio e destinati esclusivamente al rifornimento degli aeromobili o all'approvvigionamento a bordo, sono esonerati da ogni dazio, spese d'ispezione e diritti equivalenti o tasse anche se questi approvvigionamenti devono essere utilizzati per il volo sopra questo territorio.

2. Le riserve di carburanti, i lubrificanti, i pezzi di ricambio, gli equipaggiamenti normali e le provviste di bordo, comprese le derrate alimentari, le bevande e i tabacchi, che si trovano a bordo degli aeromobili dell'impresa designata

di una parte sono esonerati, sul territorio dell'altra, da dazi, spese d'ispezione e diritti equivalenti o tasse anche se detti approvvigionamenti devono essere utilizzati per il volo sopra questo territorio. Tutti questi prodotti potranno essere sbarcati soltanto con il consenso delle autorità doganali dell'altra Parte. I prodotti che saranno riesportati possono essere posti sotto sorveglianza doganale finché saranno riesportati sotto sorveglianza delle autorità doganali.

Articolo 10 Transitato diretto

I passeggeri, i bagagli e le merci in transito diretto sul territorio di una Parte, se rimangono nella zona dell'aeroporto loro riservata, sono sottoposti a un controllo il più semplificato possibile.

Articolo 11 Tasse d'utilizzazione

1. Ciascuna Parte si sforzerà di fare in modo che le tasse d'utilizzazione, imposte o imponibili dalle sue autorità competenti all'impresa designata dall'altra Parte, siano eque e ragionevoli. Dette tasse si fonderanno su principi di una sana economia.
2. Le tasse pagate per l'utilizzazione degli aeroporti e delle attrezzature e servizi di navigazione aerea, offerti da una delle Parti all'impresa designata dall'altra, non dovranno risultare superiori a quelle che devono essere pagate dagli aeromobili nazionali adibiti ai servizi internazionali regolari.

Articolo 12 Attività commerciali

1. L'impresa designata di una delle Parti ha il diritto di tenere sul territorio dell'altra rappresentanze per le sue attività commerciali legate ai servizi di trasporto aereo. Queste rappresentanze possono comprendere personale commerciale, operativo e tecnico, trasferito o assunto sul posto.
2. Per l'attività commerciale si applica il principio della reciprocità. Gli enti competenti di ciascuna Parte accordano, giusta le leggi e i regolamenti nazionali, l'appoggio necessario per il buon funzionamento delle rappresentanze dell'impresa designata dell'altra Parte.
3. Ciascuna Parte accorda, giusta le leggi e i regolamenti nazionali, all'impresa designata dell'altra il diritto di vendere titoli di trasporto aereo sul suo territorio, direttamente o per il tramite dei suoi agenti.

Articolo 13 Conversione e trasferimenti degli introiti

Ciascuna impresa designata ha il diritto di convertire e trasferire liberamente, all'aliquota ufficiale, le eccedenze d'introiti realizzate sulle spese locali col trasporto di passeggeri, bagagli, merci e invii postali.

Articolo 14 Tariffe

1. Le tariffe che ogni impresa designata deve applicare in connessione con i trasporti da o verso il territorio dell'altra Parte sono fissate ad aliquote ragionevoli, tenendo conto di tutti gli elementi determinanti, comprendenti le spese d'esercizio, un utile ragionevole e le tariffe riscosse da altre imprese di trasporti aerei.
2. Le tariffe di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono fissate quanto possibile mediante intesa fra le imprese designate delle due Parti e dopo consultazione delle altre imprese di trasporti aerei che servono, completamente o parzialmente, la stessa linea. Le imprese designate devono, per quanto possibile, applicare a tal fine la procedura d'allestimento delle tariffe definita dall'Associazione del Trasporto Aereo Internazionale (IATA) o da una associazione internazionale simile.
3. Le tariffe così fissate saranno sottoposte all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte almeno sessanta giorni prima della data prevista per la loro entrata in vigore. Questo termine può essere ridotto in casi speciali, con riserva del consenso di dette autorità. Se nessuna delle autorità aeronautiche notifica la sua non approvazione entro trenta giorni dalla data di sottoposizione, le tariffe sono considerate approvate.
4. Se le imprese designate non possono intendersi o se le autorità aeronautiche di una Parte non approvano le tariffe, le autorità aeronautiche delle Parti si sforzeranno di allestire la tariffa di comune intesa. I negoziati cominceranno entro trenta giorni a contare dal momento in cui sarà manifesto che le imprese designate non possono giungere a un'intesa o dopo che le autorità aeronautiche di una Parte avranno notificato alle autorità aeronautiche dell'altra la loro non approvazione delle tariffe.
5. Persistendo il disaccordo, la controversia è sottoposta alla procedura prevista nell'articolo 18 del presente Accordo.
6. Le tariffe già stabilite resteranno in vigore fino a quando, giusta il presente articolo o l'articolo 18 del presente Accordo, saranno fissate nuove tariffe, tuttavia non oltre dodici mesi a contare dal giorno della negata approvazione da parte delle autorità aeronautiche di una Parte.
7. Le autorità aeronautiche delle Parti si sforzeranno di assicurarsi che le imprese designate si conformino alle tariffe fissate e depositate presso le autorità aeronautiche delle Parti, e che nessuna impresa proceda illegalmente a qualsiasi riduzione, in qualunque modo, direttamente o indirettamente.

Articolo 15 Approvazione degli orari

Almeno trenta giorni prima dell'inizio dei servizi convenuti, l'impresa designata di una Parte sottopone i suoi orari, compresi i tipi d'aeromobile utilizzati, all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra. Lo stesso disciplinamento s'applica a qualsiasi successiva modificazione d'orario.

Articolo 16 Statistiche

Le autorità aeronautiche delle Parti si comunicano, a domanda, statistiche periodiche o altri dati analoghi concernenti il traffico sui servizi convenuti.

Articolo 17 Consultazioni

Ciascuna Parte può, in ogni momento, chiedere consultazioni su ogni problema relativo al presente Accordo. Dette consultazioni devono iniziare entro sessanta giorni dalla data di ricezione della domanda, salvo diverso accordo fra le Parti.

Articolo 18 Composizione delle controversie

1. Qualsiasi controversia inerente al presente Accordo, che non venisse composta mediante negoziati diretti o per via diplomatica, sarà sottoposta, a domanda di una delle Parti, a un tribunale arbitrale.
2. In tal caso, ciascuna Parte designerà un arbitro; i due arbitri coopteranno un Presidente, cittadino di uno Stato terzo. Se, entro un termine di due mesi a decorrere dal giorno in cui una delle Parti ha designato il proprio arbitro, l'altra non designa il proprio o se, nel corso del mese successivo alla designazione del secondo arbitro, gli arbitri non si accordano sulla designazione del Presidente, ciascuna Parte può chiedere al presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale di procedere alle designazioni necessarie.
3. Il tribunale arbitrale fisserà la propria procedura e deciderà la ripartizione delle spese da essa risultanti.
4. Le Parti s'impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione pronunciata in virtù del presente articolo.

Articolo 19 Modificazioni

1. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, altrove che nell'Allegato, tale modificazione, convenuta tra le parti, sarà applicata provvisoriamente dal giorno della firma. Essa entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle formalità costituzionali.
2. *L'Allegato potrà essere modificato per convenzione diretta tra le autorità aeronautiche delle Parti. Le modificazioni saranno applicate provvisoriamente dal giorno della convenzione e entreranno in vigore dopo essere state confermate per scambio di note diplomatiche.*
3. In caso di conclusione di una convenzione generale multilaterale relativa al trasporto aereo, che vincolasse ciascuna delle Parti, il presente Accordo sarebbe emendato al fine di essere conforme alle disposizioni di detta convenzione.

Articolo 20 Denuncia

1. Ciascuna Parte può, in ogni momento, notificare per scritto all'altra Parte la sua decisione di porre termine al presente Accordo; la notificazione va fatta simultaneamente all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.
2. La denuncia diverrà efficace trascorsi dodici mesi dalla sua ricezione. Nel frattempo, essa può essere tuttavia revocata di comune intesa.
3. Qualora l'altra Parte non ne attestasse la ricevuta, la notificazione si reputa pervenuta quattordici giorni dopo che l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale ne avrà ricevuto comunicazione.

Articolo 21 Registrazione presso l'OACI

Il presente Accordo, come anche tutti gli emendamenti successivi, sarà registrato presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

Articolo 22 Entrata in vigore

Il presente Accordo sarà applicato provvisoriamente dal giorno della firma. Esso entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate per via diplomatica l'adempimento delle rispettive formalità costituzionali concernenti la sua approvazione.

In fede di che, i plenipotenziari delle due Parti hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Muscat, il 27 settembre 1986, in doppio esemplare, nelle lingue araba, francese e inglese. In caso di disaccordo concernente l'interpretazione, fa stato il testo inglese.

Per il
Consiglio federale svizzero:
Guy Ducret

Per il Governo
della Repubblica del Sultanato d'Oman:
Maubarak Al Khadouri

Tavola delle linee

Tavola I

1. Linee che possono essere esercitate dall'impresa designata dalla Svizzera:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti a Oman	Punti oltre Oman
Punti in Svizzera	Vienna Belgado Atene Istambul Nicosia/Larnaca Il Cairo Beirut Damasco Amman Bagdad Kuwait Dhahran Bahrein Abu Dhabi Dubai Sharjah	Mascate	Karachi Bombay Colombo Kuala-Lumpur Singapore Djakarta Bankok Manila Hongkong Seul Tokyo Pechino

2. L'impresa designata dalla Svizzera può omettere qualsiasi punto durante tutti i voli o certi di essi purché i servizi convenuti sulle linee specificate inizino da un punto situato sul territorio svizzero.
3. I punti sulle linee specificate non devono essere necessariamente serviti nell'ordine indicato, a condizione che il servizio in questione venga esercitato su una linea più o meno diretta.
4. Ogni impresa designata può terminare sul territorio dell'altra Parte qualsiasi servizio convenuto.
5. Ogni impresa designata è autorizzata a servire punti intermedi o punti oltre, a condizione che non siano esercitati diritti di traffico tra questi punti e il territorio dell'altra Parte.

Tavola II

1. Linee che possono essere esercitate dall'impresa designata dal Sultanato di Oman:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Svizzera	Punti oltre la Svizzera
Punti a Oman	Roma	Ginevra	Parigi
	Atene	o	Nizza
	Nicosia/Larnaca	Zurigo	Londra
	Beirut	o	Manchester
	Damasco	Basilea	Birmingham
	Amman		Francoforte
	Bagdad		Monaco
	più nove altri punti		Vienna
			più quattro altri punti

2. L'impresa designata dal Sultanato di Oman può omettere qualsiasi punto durante tutti i voli o certi di essi purché i servizi convenuti sulle linee specificate inizino da un punto situato sul territorio del Sultanato di Oman.
3. I punti sulle linee specificate non devono essere necessariamente serviti nell'ordine indicato, a condizione che il servizio in questione venga esercitato su una linea più o meno diretta.
4. Ogni impresa designata può terminare sul territorio dell'altra Parte qualsiasi servizio convenuto.
5. Ogni impresa designata è autorizzata a servire punti intermedi o punti oltre, a condizione che non siano esercitati diritti di traffico tra questi punti e il territorio dell'altra Parte.

**Accordo
tra il Consiglio federale svizzero
e il Governo di Hong Kong
relativo ai servizi aerei**

Traduzione¹⁾

Il Consiglio federale svizzero

e

il Governo di Hong Kong,

desiderosi di concludere un accordo per strutturare i servizi aerei tra la Svizzera e Hong Kong,

hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1 Definizioni

Per l'applicazione del presente Accordo, a meno che il testo non disponga diversamente:

- a. la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e, per quel che concerne Hong Kong, il Direttore dell'aviazione civile o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o ente autorizzato a esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità o funzioni simili;
- b. la locuzione «impresa designata» indica un'impresa di trasporto aereo designata e autorizzata conformemente all'articolo 4 del presente Accordo;
- c. per quel che concerne la Svizzera, l'espressione «zona» ha il significato del termine «territorio» come è definito all'articolo 2 della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944 e per quel che concerne Hong Kong essa include l'isola di Hong Kong, Kowloon e i nuovi territori;
- d. le espressioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «impresa di trasporto aereo» e «scalo non commerciale» hanno il significato che dà loro l'articolo 96 della detta Convenzione;
- e. l'espressione «tassa d'utilizzazione» indica una tassa che viene imposta dalle competenti autorità alle imprese di trasporto aereo o la cui imposizione è autorizzata dalle competenti autorità per la fornitura dei terreni dell'aeroporto, delle attrezzature aeroportuali o di navigazione aerea, compresi i relativi servizi e le facilitazioni di cui beneficiano gli aeromobili, gli equipaggi, i passeggeri e la merce;
- f. l'espressione «presente Accordo» include l'Allegato e qualsiasi modificazione di quest'ultimo o di detto Accordo;
- g. l'espressione «leggi e regolamenti» di una Parte indica le leggi e i regolamenti vigenti in qualsiasi momento nella zona di detta Parte.

¹⁾ Dal testo originale francese.

Articolo 2 Disposizioni della Convenzione di Chicago applicabili ai servizi aerei internazionali

Applicando il presente Accordo, le Parti si conformeranno alle disposizioni della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944 e dei suoi Allegati, nella misura in cui queste disposizioni sono applicabili ai servizi aerei internazionali.

Articolo 3 Concessione di diritti

1. Ogni Parte accorda all'altra i diritti seguenti per l'esercizio dei suoi servizi aerei internazionali:

- a. il diritto di sorvolare la zona senza atterrarvi;
- b. il diritto di effettuare, su detta zona, scali non commerciali.

2. Ogni Parte accorda all'altra i diritti stipulati nel presente Accordo per esercitare servizi aerei internazionali sulle linee indicate nella sezione corrispondente che figura nell'Allegato al presente Accordo. Detti servizi e queste linee sono qui di seguito denominati «servizi convenuti» e «linee indicate». Nell'esercizio di un servizio convenuto su una linea indicata, le imprese di trasporto aereo designate da ogni Parte godranno, oltre che dei diritti specificati al numero 1 del presente articolo, del diritto di effettuare scali nella zona dell'altra Parte per imbarcare e sbarcare passeggeri, bagagli e merci compresi gli invii postali:

- a. a destinazione e in provenienza dalla zona della prima Parte, e
- b. a destinazione e in provenienza dai punti intermedi e dei punti oltre che saranno convenuti di volta in volta fra le autorità aeronautiche delle due Parti.

3. Nessuna disposizione del numero 2 del presente articolo viene ritenuta tale da conferire alle imprese designate di una Parte il diritto di imbarcare su un punto della zona dell'altra passeggeri e merci, compresi gli invii postali trasportati mediante remunerazione o in esecuzione di un contratto di locazione, destinati a un altro punto nella zona dell'altra Parte.

4. Se, in seguito a conflitto armato, a disordini o sviluppi politici o circostanze speciali e inconsuete, l'impresa designata di una Parte non è in grado di esercitare un servizio sulle linee normali, l'altra Parte si adopererà per facilitare il proseguimento dell'esercizio di tale servizio ripristinando provvisoriamente dette linee in modo appropriato.

Articolo 4 Designazione e autorizzazione delle imprese

1. Ogni Parte avrà il diritto di designare, con notificazione scritta all'altra, una o più imprese di trasporto aereo per esercitare i servizi convenuti sulle linee indicate. Detta Parte è parimenti autorizzata a ritirare o a modificare tali designazioni.

2. Salve restando le disposizioni dei numeri 3 e 4 del presente articolo, l'altra Parte che ha ricevuto una simile designazione accorderà senza indugio all'impresa o alle imprese designate le autorizzazioni d'esercizio appropriate.

3. Le autorità aeronautiche di una Parte possono esigere che un'impresa designata dall'altra provi che sia in grado di soddisfare le condizioni prescritte dalle leggi e regolamenti normalmente e ragionevolmente applicati da dette autorità per l'esercizio dei servizi aerei internazionali.

4. a. Il Governo di Hong Kong ha il diritto di rifiutare di accordare le autorizzazioni d'esercizio previste al numero 2 del presente articolo o di imporre siffatte condizioni che gli sembrano necessarie per l'esercizio dei diritti di cui all'articolo 3 numero 2 del presente Accordo da parte di un'impresa designata in ogni caso ove detto Governo non sia convinto che una parte sostanziale della proprietà e il controllo effettivo di detta impresa appartengano alla Parte svizzera o a cittadini svizzeri.

b. La Parte svizzera ha il diritto di rifiutare di accordare le autorizzazioni d'esercizio previste al numero 2 del presente articolo o di imporre siffatte condizioni che le sembrano necessarie per l'esercizio dei diritti di cui all'articolo 3 numero 2 del presente Accordo da parte di un'impresa designata in ogni caso ove detta Parte non sia convinta che questa impresa di trasporto aereo sia incorporata a Hong Kong e vi abbia il centro delle sue attività.

5. Dal momento che un'impresa di trasporto aereo sarà così designata e autorizzata, essa potrà esercitare i servizi convenuti, a condizione che si conformi alle disposizioni applicabili del presente Accordo.

Articolo 5 Applicazione delle leggi e regolamenti

1. Le leggi e i regolamenti di una Parte che si riferiscono, nella sua zona, all'entrata o uscita degli aeromobili adibiti alla navigazione aerea internazionale o alle operazioni e alla navigazione di detti aeromobili quando si trovano in questa zona, s'applicano agli aeromobili dell'impresa designata o alle imprese designate dell'altra Parte senza distinzione di nazionalità; dette leggi e regolamenti devono essere osservati da detti aeromobili al momento dell'entrata, uscita o soggiorno nella zona della prima Parte.

2. Le leggi e i regolamenti di una Parte che si riferiscono, nella sua zona, all'entrata o uscita dei passeggeri, equipaggi, merce o invii postali - quali i regolamenti in materia di formalità d'entrata, congedo, immigrazione, passaporti, dogana e misure sanitarie - dovranno essere osservati dai passeggeri e dagli equipaggi o rispettati nell'ambito del trasporto delle merci o invii postali dell'impresa o delle imprese designate dell'altra Parte al momento dell'entrata, uscita o soggiorno nella zona della prima Parte; lo stesso obbligo incombe alle persone che assumono la responsabilità di detti passeggeri, equipaggi, merci e invii postali.

3. Nessuna Parte accorderà un trattamento più favorevole alla sua o alle sue imprese rispetto all'impresa o alle imprese designate dell'altra nell'applicazione delle leggi e regolamenti citati nel presente articolo.

Articolo 6 Revoca o sospensione dell'autorizzazione d'esercizio

1. Ogni Parte ha il diritto di revocare o di sospendere un'autorizzazione d'esercizio o di sospendere l'esercizio, ad opera di un'impresa designata dell'altra Parte, dei diritti di cui all'articolo 3 numero 2 del presente Accordo, o di sottoporre l'esercizio di questi diritti alle condizioni che giudica necessarie:

- a. (i) per quel che concerne il Governo di Hong Kong, nel caso in cui non sia convinto che una parte essenziale della proprietà e il controllo effettivo di questa impresa appartengano alla Parte svizzera o a cittadini svizzeri;
- (ii) per quel che concerne la Parte svizzera, nel caso in cui non sia convinta che questa impresa è incorporata a Hong Kong e vi abbia il centro delle sue attività, o
- b. nel caso in cui detta impresa non abbia osservato le leggi e regolamenti della Parte che ha concesso questi diritti, o
- c. se in ogni altro modo detta impresa opera violando condizioni prescritte dal presente Accordo.

2. Un siffatto diritto può essere esercitato unicamente dopo consultazione con l'altra Parte, a meno che la revoca o la sospensione immediata dell'autorizzazione d'esercizio o la sospensione dell'esercizio dei diritti o la determinazione delle condizioni previste al numero 1 del presente articolo non siano necessarie per evitare nuove infrazioni alle leggi e regolamenti.

Articolo 7 Principi per l'esercizio dei servizi convenuti

1. Le imprese designate delle due Parti beneficeranno di possibilità pari ed eque per esercitare i servizi convenuti sulle linee indicate.

2. Nell'esercizio dei servizi convenuti, le imprese designate di ciascuna Parte prendono in considerazione gli interessi delle imprese designate dell'altra, per non pregiudicare indebitamente i servizi che dette imprese esercitano su tutte o parti delle medesime linee.

3. I servizi convenuti assicurati dalle imprese designate delle Parti saranno in stretto rapporto con i bisogni di trasporto pubblico sulle linee indicate; il loro primo obiettivo sarà, al riguardo di un coefficiente di carico ragionevole, di offrire una capacità atta a soddisfare i bisogni correnti e ragionevolmente prevedibili per il trasporto di passeggeri e merci, compresi gli invii postali da o verso la zona della Parte che ha designato l'impresa. L'offerta per il trasporto dei passeggeri e delle merci, compresi gli invii postali imbarcati o sbarcati sulle linee indicate su punti diversi da quelli nella zona della Parte che ha designato l'impresa, dovrà essere fatta conformemente ai principi generali secondo cui la capacità deve essere adattata:

- a. alla domanda di traffico in provenienza e a destinazione della zona della Parte che ha designato l'impresa;

- b. alla domanda di traffico della regione che il servizio attraversa, tenuto conto degli altri servizi aerei esercitati dalle imprese di trasporto degli Stati situati nella regione;
- c. alle esigenze dell'esercizio di un servizio a lungo corso.

Articolo 8 Approvazione degli orari

1. Le imprese designate delle Parti sottopongono gli orari previsti per i servizi convenuti nonché qualsiasi cambiamento d'orario all'approvazione delle autorità aeronautiche delle due Parti almeno trenta giorni prima della data proposta per la loro entrata in vigore.
2. Le imprese designate delle Parti possono, su una base ad hoc, effettuare voli complementari rispetto ai servizi convenuti. Le domande d'approvazione relative a detti voli vengono sottoposte alle autorità aeronautiche delle due Parti almeno tre giorni feriali prima della data proposta per l'operazione.

Articolo 9 Tariffe

1. L'espressione «tariffa» significa:
 - a. i prezzi percepiti da un'impresa per il trasporto di passeggeri e dei loro bagagli sui servizi aerei regolari nonché le spese e condizioni applicabili ai servizi attinenti a un siffatto trasporto;
 - b. la tariffa sulle merci riscossa da un'impresa per il trasporto delle merci sui servizi aerei regolari, salvo il trasporto degli invii postali;
 - c. le condizioni che disciplinano la disponibilità o l'applicabilità di detti prezzi o tariffa sulle merci, compresi i relativi utili, e
 - d. il saggio della provvigione pagato da un'impresa ad un agente per la vendita di biglietti o per l'allestimento di titoli di trasporto su servizi aerei regolari.
2. Le tariffe applicate dall'impresa designata di una Parte per il trasporto verso o da una zona dell'altra vengono fissate a aliquote ragionevoli, tenuto conto di tutti gli elementi determinanti, compresi i costi d'esercizio, gli interessi degli utenti, un utile ragionevole, le caratteristiche di ogni servizio e le tariffe riscosse da altre imprese di trasporto aereo.
3. Le tariffe di cui al numero 2 del presente articolo possono essere convenute dalle imprese designate che ne domandano l'approvazione dopo aver consultato le altre imprese. Se l'impresa designata non ha potuto ottenere l'accordo delle altre imprese designate per quanto concerne le tariffe o se nessun'altra impresa designata serve la stessa linea, l'impresa designata non si vedrà tuttavia impedita di sottoporre le tariffe all'autorità aeronautica e questa non sarà impedita di approvarle. In questo contesto «la stessa linea» significa la linea servita e non la linea indicata.
4. Le tariffe di cui al numero 3 del presente articolo sono sottoposte all'approvazione delle autorità aeronautiche delle Parti almeno sessanta giorni prima della data prevista per la loro introduzione. Se nessuna delle due autorità aeronautiche notifica il suo dissenso alle altre autorità aeronautiche entro il termine

di trenta giorni dopo la loro notifica, dette tariffe saranno considerate approvate. In casi speciali, questi termini potranno essere ridotti, fatto salvo l'accordo di dette autorità.

5. Se una tariffa non è stata approvata dalle autorità aeronautiche di una delle Parti giusta il numero 4 del presente articolo, le autorità aeronautiche delle due Parti si sforzeranno di fissare detta tariffa di comune accordo. I negoziati cominceranno entro trenta giorni dalla data della notifica del dissenso delle autorità aeronautiche di una Parte alle autorità aeronautiche dell'altra. Nel caso di mancata intesa, la controversia verrà sottoposta alla procedura prevista all'articolo 17 del presente Accordo.

6. Una volta stabilita, una tariffa resterà in vigore fintanto che ne verrà fissata una nuova conformemente alle disposizioni del presente articolo o dell'articolo 17 del presente Accordo, ma al massimo fino a dodici mesi a partire dalla data alla quale le autorità aeronautiche di una delle Parti hanno rifiutato l'approvazione.

7. Le autorità aeronautiche di ogni Parte si sforzeranno di accertarsi che le imprese designate si conformino alle tariffe fissate e sottoposte alle autorità aeronautiche delle Parti e che nessuna impresa proceda illegalmente a qualsivoglia riduzione su queste tariffe, con qualsiasi mezzo, direttamente o indirettamente.

Articolo 10 Dazi

1. Gli aeromobili impiegati nel servizio aereo internazionale dall'impresa designata di una Parte, come anche le loro attrezzature normali, riserve di carburanti e lubrificanti, i pezzi di ricambio, compresi i motori, e le provviste di bordo, comprese le derrate alimentari, le bevande e i tabacchi, nonché altri oggetti, che si trovano a bordo, sono esonerati dall'altra Parte, su base reciproca, da qualsiasi dazio, contributi indiretti, tributi e tasse simili che non si basano sui costi dei servizi procurati all'arrivo, a condizione che questi equipaggiamenti e riserve restino a bordo degli aeromobili.

2. Le attrezzature normali, pezzi di ricambio, riserve di carburante e di lubrificante, provviste, partite di biglietti di passaggio stampati, titoli di trasporto aereo, stampe che portano l'intestazione di una delle imprese designate dell'una o dell'altra Parte e il materiale corrente di pubblicità distribuito gratuitamente da detta impresa designata, che sono stati trasferiti nella zona dell'altra Parte dall'impresa designata o per conto suo oppure presi a bordo di un aeromobile utilizzato dall'impresa designata e destinati unicamente ad essere utilizzati a bordo nelle operazioni dei servizi internazionali, saranno esonerati dall'altra Parte, su base di reciprocità, da qualsiasi dazio, contributi indiretti, tributi e tasse simili che non si basano sui costi dei servizi procurati all'arrivo anche nel caso in cui dette riserve debbano essere utilizzate durante una parte del viaggio che ha luogo al di sopra della zona della Parte contraente ove sono state caricate a bordo.

3. Può essere preteso che gli oggetti di cui ai numeri 1 e 2 del presente articolo siano posti sotto la sorveglianza o il controllo delle competenti autorità.

4. L'equipaggiamento aereo normale, pezzi di ricambio, riserve di carburante e di lubrificante e provviste di bordo, che sono a bordo dell'aeromobile di un'impresa designata di una delle Parti, possono essere scaricati nella zona dell'altra unicamente con l'approvazione delle autorità doganali di quest'ultima, che possono domandare che questo materiale sia sottoposto alla loro sorveglianza fintanto che non venga riesportato o disposto in un'altra maniera conformemente alle prescrizioni doganali.

5. Le esenzioni previste dal presente articolo sono parimenti accordate, nel caso in cui un'impresa designata abbia concluso degli accomodamenti con una o altre imprese, per il noleggio o il trasferimento nella zona dell'altra Parte degli oggetti di cui ai numeri 1 e 2 del presente articolo, a condizione che la detta o dette imprese beneficino parimenti di siffatte esenzioni rispetto all'altra Parte.

Articolo 11 Sicurezza dell'aviazione

1. Le Parti riaffermano che i loro obblighi reciproci di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile contro gli atti d'intervento illeciti fanno parte integrante del presente Accordo. Le Parti agiscono in particolare conformemente alle disposizioni sulla sicurezza dell'aviazione della Convenzione concernente le infrazioni 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 e della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971.

2. Le Parti si accordano mutuamente, su richiesta, tutta l'assistenza necessaria per prevenire gli atti di cattura illecita d'aeromobili civili e altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri e equipaggi, degli aeroporti e delle attrezzature e servizi della navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

3. Nei loro rapporti reciproci, le Parti si conformano alle disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e designate come *Allegati alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale*, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944. Dette Parti esigono che gli esercenti degli aeromobili immatricolati nei loro propri registri o che hanno il centro delle loro attività o la loro residenza permanente nella loro zona, nonché gli esercenti d'aeroporti situati nella loro zona, si conformino a dette disposizioni concernenti la sicurezza dell'aviazione.

4. Ogni Parte conviene che detti esercenti possono essere tenuti ad osservare le disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione di cui al numero 3 del presente articolo, stipulate dall'altra Parte per entrare nella sua zona, uscirne o soggiornarvi. Ogni Parte vigilerà affinché vengano applicati provvedimenti

adeguati ed efficaci nella sua zona per proteggere qualsiasi aeromobile e per garantire l'ispezione dei passeggeri, dell'equipaggio, dei bagagli a mano, dei bagagli merce e delle provviste di bordo prima e durante l'imbarco e il carico. Ogni Parte esamina anche con spirito favorevole qualsiasi richiesta dell'altra di prendere ragionevolmente provvedimenti speciali di sicurezza per fronteggiare una particolare minaccia.

5. In caso d'incidente o minaccia d'incidente, di cattura illecita d'aeromobili civili o di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri o equipaggi, degli aeroporti o delle attrezzature e servizi di navigazione aerea, le Parti si adopereranno per facilitare le comunicazioni e altri provvedimenti appropriati, destinati a porre fine con rapidità e sicurezza a questo incidente o minaccia d'incidente.

Articolo 12 Statistiche

Le autorità aeronautiche di una Parte forniranno alle autorità dell'altra dati periodici o altre informazioni statistiche che possano essere ragionevolmente richieste per riesaminare la capacità offerta sui servizi convenuti dalle imprese designate della Parte citata all'inizio del presente articolo. Tali dati comprendono qualsiasi informazione chiesta per determinare il volume del traffico convolato da queste imprese sui servizi convenuti.

Articolo 13 Trasferimento degli introiti

Un'impresa designata da Hong Kong avrà il diritto di convertire e di trasferire a Hong Kong, su richiesta, i proventi locali eccedenti le spese locali. Un'impresa designata dalla Svizzera avrà il diritto di convertire e di trasferire in Svizzera, su richiesta, i proventi locali eccedenti le spese locali. La conversione e il trasferimento saranno ammessi senza limitazione, al tasso di cambio applicato alle transazioni correnti vigente al momento in cui questi proventi sono presentati per la conversione e il trasferimento.

Articolo 14 Rappresentanza delle imprese

L'impresa designata o le imprese designate di una Parte hanno il diritto, conformemente alle leggi e regolamenti dell'altra concernenti l'entrata, il soggiorno e l'impiego, d'introdurre e mantenere nella zona dell'altra le persone che, tra il loro personale dirigente, tecnico, operativo nonché specializzato, siano necessarie per garantire l'offerta dei servizi aerei.

Articolo 15 Tasse d'utilizzazione

1. Nessuna Parte imporrà o ammetterà che siano imposte all'impresa o alle imprese designate dell'altra Parte tasse d'utilizzazione più alte di quelle imposte alle sue proprie imprese per l'esercizio di servizi aerei internazionali simili.

2. Ogni Parte favorirà le consultazioni tra le sue competenti autorità in materia di tasse e le imprese che utilizzano i servizi e le installazioni; dette consultazioni possono aver luogo tramite le organizzazioni in seno alle quali sono rappresentate le imprese. Prima di introdurre modificazioni relative alle tasse di utilizzazione, occorre informare convenientemente gli utenti affinché siano in grado di esprimere i propri punti di vista sulle proposte presentate. Ogni Parte si adopererà per indurre le autorità competenti in materia di tasse e le imprese a procedere a scambi d'informazioni opportuni in merito alle tasse di utilizzazione.

Articolo 16 Consultazioni

Ogni Parte può, in ogni momento, chiedere consultazioni concernenti la realizzazione, l'interpretazione, l'applicazione o la modificazione del presente Accordo. Siffatte consultazioni, che possono aver luogo tra le autorità aeronautiche, devono iniziare entro un termine di sessanta giorni a contare dalla data alla quale l'altra Parte ha ricevuto la domanda scritta, a meno che le Parti non abbiano convenuto diversamente.

Articolo 17 Composizione delle controversie

1. Se interviene una controversia tra le Parti in merito all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo, esse si adopereranno anzitutto per comporla mediante negoziati.

2. Permanendo il disaccordo, la controversia può essere sottoposta a una persona o a un ente scelto di comune intesa o, su richiesta di una Parte, deferita alla decisione di un tribunale arbitrale trimembre, costituito nel modo seguente:

- a. entro il termine di trenta giorni dopo ricevimento della domanda di arbitrato, ogni Parte designa un arbitro. Un cittadino di uno Stato considerato neutro nei confronti della controversia presiederà il tribunale e sarà designato congiuntamente dai due arbitri come terzo arbitro; detta designazione interverrà entro un termine di sessanta giorni dopo la scelta del secondo;
- b. se entro i termini di cui sopra, non ha avuto luogo nessuna designazione, l'una o l'altra Parte può domandare al presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale di procedere alla designazione necessaria entro un termine di trenta giorni. Se il presidente valuta che il Paese di cui è cittadino non può essere ritenuto neutro per risolvere la controversia, la persona più anziana fra i vicepresidenti procederà alla designazione nella misura in cui lui stesso non debba ricusarsi per la ragione di cui in precedenza.

3. Salvo quanto qui appresso previsto dal presente articolo o a meno che le Parti non abbiano convenuto altrimenti, il tribunale determina i limiti della sua competenza e stabilisce la propria procedura. Su iniziativa del tribunale o a richiesta di una delle Parti verrà tenuta una conferenza al più tardi trenta

giorni dopo la costituzione integrale del tribunale per determinare l'oggetto esatto della controversia da arbitrare e le particolari procedure da seguire.

4. A meno che le Parti non abbiano convenuto altrimenti o che il tribunale non abbia disposto diversamente, ogni Parte rimette un memorandum entro quarantacinque giorni dopo la costituzione integrale del tribunale. Le repliche devono essere depositate entro i sessanta giorni seguenti. Su richiesta di una Parte o se lo ritiene opportuno, il tribunale procederà a un'udienza entro i trenta giorni che seguono la data alla quale le repliche hanno dovuto essere depositate.

5. Il tribunale si adopererà per emanare una decisione scritta entro trenta giorni dalla fine dell'udienza o, nel caso che non ci fosse stata udienza, dopo la data della consegna delle due repliche. La decisione verrà presa con la maggioranza dei voti.

6. Entro quindici giorni dal ricevimento della decisione, le Parti possono depositare domande per ottenere schiarimenti in merito e le spiegazioni saranno date nei quindici giorni successivi.

7. La decisione del tribunale vincola le Parti.

8. Ogni Parte si assumerà le spese dell'arbitro da essa designato. Le altre spese saranno messe a carico per metà ad ogni Parte, comprese le spese causate dall'intervento del presidente o vicepresidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, in applicazione delle procedure previste al numero 2 lettera b del presente articolo.

Articolo 18 Modificazioni

Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una disposizione qualsiasi del presente Accordo e per quanto siffatta modificazione sia accettata dalle due Parti, essa può essere applicata provvisoriamente a contare dalla data alla quale è stata stipulata e entrerà in vigore appena le due Parti l'avranno confermata per iscritto.

Articolo 19 Denuncia

Ogni Parte può in ogni momento notificare per iscritto all'altra la sua decisione di porre termine al presente Accordo. Il presente Accordo termina alla mezzanotte (nel luogo del ricevimento della notifica) immediatamente prima che sia trascorso un anno dalla data del ricevimento della notifica, a meno che questa non venga ritirata di comune accordo prima della fine di questo periodo.

Articolo 20 Registrazione presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

Il presente Accordo, come anche tutti gli emendamenti successivi, sarà registrato presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

Articolo 21 Entrata in vigore

Il presente Accordo entrerà in vigore non appena le Parti si saranno notificate per iscritto l'adempimento delle formalità procedurali, nella misura in cui sono necessarie.

In fede di che, i sottoscritti debitamente autorizzati a tale effetto dai loro rispettivi governi hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Hong Kong, il 26 gennaio 1988, in doppio esemplare, nelle lingue inglese e francese, i due testi facendo parimenti fede.

Per il Consiglio federale svizzero:

E. Aebi

Per il Governo di Hong Kong:

Anson Chan

Tavole delle linee

Sezione I

Linee che possono essere esercitate dall'impresa o dalle imprese designate da Hong Kong:

Hong Kong - punti intermedi - un punto in Svizzera - punti oltre.

Note

1. L'impresa o le imprese designate da Hong Kong possono omettere punti citati sulle linee menzionate in precedenza durante tutti i voli o certi di essi e possono servirle in qualsiasi ordine a condizione che i servizi convenuti su dette linee inizino a Hong Kong.
2. A meno che di tanto in tanto le autorità aeronautiche delle Parti non convengano altrimenti, nessun traffico potrà essere imbarcato su un punto intermedio o su un punto oltre Hong Kong e sbarcato in Svizzera o viceversa. Questa limitazione è parimenti applicabile a ogni sorta di traffico cosiddetto stopover.
3. Nessun punto situato nella Cina continentale potrà essere servito come punto intermedio o punto oltre.

Sezione II

Linee che possono essere esercitate dall'impresa o dalle imprese designate dalla Svizzera:

Punti in Svizzera - punti intermedi - Hong Kong - punti oltre.

Note

1. L'impresa o le imprese designate dalla Svizzera possono omettere punti citati sulle linee menzionate in precedenza durante tutti i voli o certi di essi e possono servirle in qualsiasi ordine a condizione che i servizi convenuti su dette linee inizino su punti in Svizzera.
2. A meno che di tanto in tanto le autorità aeronautiche delle Parti non convengano altrimenti, nessun traffico potrà essere imbarcato su un punto intermedio o su un punto oltre la Svizzera e sbarcato a Hong Kong o viceversa. Questa limitazione è parimenti applicabile a ogni sorta di traffico cosiddetto stopover.
3. Nessun punto situato nella Cina continentale potrà essere servito come punto intermedio o punto oltre.

**tra la Confederazione Svizzera e gli Emirati Arabi Uniti
concernente i servizi aerei regolari tra e oltre
i loro territori**

La Confederazione Svizzera

e

gli Emirati Arabi Uniti

Atteso che sono entrambi Stati-parte della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, animati dal desiderio di concludere un accordo aggiuntivo a detta Convenzione volto ad organizzare servizi aerei regolari tra e oltre i rispettivi territori, hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1 Definizioni

Per l'applicazione del presente Accordo, tranne ove il contesto richieda una diversa accezione:

1. il termine «Convenzione» indica la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e include ogni allegato adottato giusta l'articolo 90 della Convenzione e ogni emendamento agli Allegati o alla Convenzione conformemente agli articoli 90 e 94 purché detti allegati e emendamenti divengano effettivi o siano stati adottati dalle due Parti contraenti;
2. la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile o qualsiasi persona o ente autorizzato a esercitare qualsivoglia funzione attribuita a delle autorità nell'ambito dell'Accordo e, per gli Emirati Arabi Uniti, il Ministro delle Comunicazioni o qualsiasi persona o ente autorizzato ad esplicare qualsivoglia funzione attualmente attribuita al Ministro nel campo dell'aviazione civile;
3. la locuzione «impresa designata» indica un'impresa di trasporto aereo che è stata designata e autorizzata conformemente all'articolo 4 del presente Accordo;
4. il termine «territorio» di uno Stato ha il senso che gli attribuisce l'articolo 2 della Convenzione;
5. le locuzioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «impresa di trasporti aerei» e «scalo non commerciale» hanno il senso che assegna loro l'articolo 96 della Convenzione;

¹⁾ Dal testo originale francese.

6. il termine «Allegato» indica gli Allegati al presente Accordo che fanno parte di quest'ultimo; qualsiasi riferimento all'Accordo concerne parimenti gli Allegati, salvo esplicita disposizione contraria.

Articolo 2 Diritti di traffico

1. Ogni Parte accorda all'altra i diritti seguenti per i servizi aerei internazionali regolari:

- a. il diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il suo territorio;
- b. il diritto di effettuare scali non commerciali sul suo territorio.

2. Ogni Parte accorda all'altra i diritti specificati nel presente Accordo per organizzare servizi aerei internazionali regolari sulle linee indicate nella sezione corrispondente delle tavole allegate al presente Accordo. Questi servizi e queste linee sono denominati qui di seguito «servizi convenuti» e «linee indicate». Per l'esercizio dei servizi convenuti su una linea indicata, le imprese designate avranno, a parte i diritti accordati nel paragrafo 1 del presente articolo, il diritto di effettuare scali commerciali sul territorio dell'altra sui punti specificati per questa linea nelle tavole allegate al presente Accordo per imbarcare e sbarcare passeggeri, bagagli, merci e invii postali.

3. Nessun disposto del presente articolo conferisce all'impresa designata di una Parte il diritto di imbarcare sul territorio dell'altra, mediante remunerazione, passeggeri, bagagli, merci e invii postali destinati a un altro punto del territorio di quest'altra Parte.

Articolo 3 Designazione delle imprese

1. Ogni Parte ha il diritto di designare per iscritto una o più imprese di trasporti aerei per esercitare i servizi convenuti sulle linee indicate.

2. Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo, le autorità aeronautiche che hanno ricevuto una siffatta designazione accordano senza indugio all'impresa designata l'autorizzazione d'esercizio necessaria.

3. Ogni Parte può esigere che l'impresa designata dall'altra Parte provi che è in grado di soddisfare le condizioni prescritte dalle leggi e regolamenti normalmente e ragionevolmente applicati da dette autorità per l'esercizio dei servizi aerei internazionali conformemente alle disposizioni della Convenzione.

4. Ogni Parte ha il diritto di rifiutare di accordare l'autorizzazione d'esercizio prevista nel paragrafo 2 del presente articolo o di imporre le condizioni che le sembrano necessarie per l'esercizio da parte dell'impresa designata dei diritti di cui all'articolo 2 del presente Accordo, qualora essa non possieda la prova che una parte essenziale della proprietà e il controllo effettivo di detta impresa appartengono alla Parte che l'ha designata o a cittadini di quest'ultima.

5. Non appena designata e autorizzata, l'impresa potrà in ogni momento esercitare qualsiasi servizio convenuto, a condizione che sia in vigore per questo servizio una tariffa stabilita conformemente all'articolo 11 del presente Accordo.

Articolo 4 Revoca e sospensione dell'autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare un'autorizzazione d'esercizio o di sospendere l'esercizio, ad opera dell'impresa designata dell'altra, dei diritti menzionati nell'articolo 2 del presente Accordo, oppure di subordinarne l'attuazione alle condizioni che essa reputa necessarie per l'esercizio di detti diritti in ognuno dei casi seguenti:

- a. essa non ha la prova che una parte preponderante della proprietà nonché il controllo effettivo dell'impresa appartengono alla Parte che l'ha designata o a suoi cittadini,
- b. l'impresa ha disatteso le leggi e i regolamenti della Parte che ha accordato i diritti,
- c. l'impresa non osserva in ogni altra maniera le condizioni prescritte dal presente Accordo.

2. Tranne ove la revoca, la sospensione o il condizionamento di cui al paragrafo 1 del presente articolo risultassero immediatamente necessari per evitare altre infrazioni a leggi e regolamenti, tale diritto potrà essere esercitato solamente dopo consultazione con l'altra Parte.

Articolo 5 Riconoscimento di certificati e licenze

1. I certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una Parte sono riconosciuti validi dall'altra durante il periodo della loro validità.

2. Tuttavia ogni Parte si riserva il diritto di non riconoscere, per la circolazione sopra il proprio territorio, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati ai suoi cittadini dall'altra Parte o da qualsiasi altro Stato.

Articolo 6 Esonero da dazi e tasse

1. Gli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata di una Parte, come anche le loro attrezzature normali, riserve di carburanti e lubrificanti e loro provviste di bordo, comprese le derrate alimentari, le bevande e i tabacchi, sono, all'entrata nel territorio dell'altra Parte, esonerati da ogni dazio, spesa d'ispezione, tasse e altri emolumenti analoghi, a condizione che dette attrezzature e riserve rimangano a bordo degli aeromobili sino a riesportazione avvenuta o al loro consumo a bordo degli aeromobili sulla parte del percorso effettuato sopra detto territorio.

2. Sono parimenti esenti da questi stessi dazi, spese, tasse e altri emolumenti, salvo gli emolumenti riscossi per servizi resi:

- a. le provviste di bordo prese sul territorio di una Parte, nei limiti fissati dalle sue autorità, per essere consumate a bordo degli aeromobili impiegati in servizio aereo internazionale dall'impresa designata dell'altra Parte;
- b. i pezzi di ricambio importati sul territorio di una Parte per la manutenzione o la riparazione degli aeromobili impiegati in servizio aereo internazionale dall'impresa designata dell'altra Parte;

c. i carburanti e lubrificanti forniti agli aeromobili impiegati in servizio aereo internazionale dall'impresa designata di una Parte, anche se detti approvvigionamenti sono utilizzati dagli aeromobili in volo sopra il territorio della Parte ove furono imbarcati.

I prodotti citati in precedenza alle lettere a, b e c possono essere posti sotto vigilanza o controllo delle autorità doganali.

3. Le attrezzature normali di bordo come anche i prodotti e gli approvvigionamenti a bordo degli aeromobili impiegati dall'impresa designata di una Parte possono essere sbarcati sul territorio dell'altra Parte solamente con il consenso delle autorità doganali di questo. In tal caso essi possono essere posti sotto la vigilanza di dette autorità fintanto che non siano riesportati o adibiti ad altro uso, conformemente ai regolamenti doganali.

4. Le tasse imposte o che possono essere imposte da una Parte per l'utilizzazione degli aeroporti e delle attrezzature di navigazione aerea offerte dall'altra Parte non saranno superiori a quelle che dovrebbero essere pagate dagli aeromobili nazionali destinati ai servizi aerei internazionali regolari.

5. Gli esoneri previsti dal presente articolo sono parimenti applicabili qualora l'impresa designata di una Parte ha concluso accordi con una o più imprese sul noleggio o il trasferimento, nel territorio dell'altra, degli oggetti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo, a condizione che detta o dette imprese beneficino parimenti di tali esoneri da parte di quest'altra Parte.

Articolo 7 Applicazione della legislazione nazionale

1. Le leggi e i regolamenti di una Parte che regolano sul suo territorio l'entrata e l'uscita dei passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e invii postali, come quelli che concernono le formalità d'entrata, d'autorizzazione, d'immigrazione, passaporti, dogana, valute, salute e misure sanitarie, si applicheranno ai passeggeri, equipaggi, bagagli e merci al momento della loro entrata o uscita o quando questi si trovano su detto territorio.

2. Le leggi e regolamenti di una Parte che regolano sul suo territorio l'entrata e l'uscita degli aeromobili adibiti alla navigazione aerea internazionale o all'esercizio e alla navigazione degli aeromobili dell'altra Parte s'applicano agli aeromobili quando quest'ultimi si trovano su detto territorio.

3. Le competenti autorità di una Parte hanno il diritto di ispezionare, all'atterraggio e alla partenza, senza causare ritardi irragionevoli, gli aeromobili dell'altra Parte e di esaminare i certificati e altri documenti prescritti dal presente Accordo.

Articolo 8 Principi applicabili all'esercizio dei servizi convenuti

1. Le imprese designate di ciascuna Parte beneficino di possibilità pari ed eque per esercitare i servizi convenuti sulle linee indicate fra i rispettivi territori.

2. L'impresa designata di ciascuna Parte prende in considerazione gli interessi dell'impresa designata dell'altra Parte per non danneggiare indebitamente i ser-

vizi convenuti che quest'ultima impresa offre su tutte o parti delle medesime linee.

3. I servizi convenuti garantiti dalle imprese designate delle Parti sono in stretto rapporto con le domande di trasporto del pubblico sulle linee indicate e hanno come oggetto sostanziale di offrire, per un coefficiente di carico ragionevole, una capacità adeguata alla domanda del momento e a quella ragionevolmente prevedibile in materia di trasporto di passeggeri, bagagli e merci nonché di invii postali da o verso il territorio della Parte che ha designato l'impresa. L'offerta di trasporto di passeggeri, bagagli e merci nonché di invii postali imbarcati o sbarcati su punti previsti sulle linee indicate e situati sui territori di Stati diversi da quello che ha designato l'impresa, verrà fatta conformemente ai principi generali secondo i quali la capacità dev'essere adattata:

- a. alla domanda di traffico da e verso il territorio della Parte che ha designato l'impresa;
- b. alla domanda di traffico della regione che i servizi convenuti attraversano, dopo aver tenuto in considerazione gli altri servizi di trasporto garantiti da imprese degli Stati situati in questa regione, e
- c. alle esigenze che impone l'esercizio di servizi a lungo corso.

Articolo 9 Presentazione delle informazioni d'esercizio

1. L'impresa designata di una Parte sottopone in anticipo i suoi orari, comprese le informazioni concernenti il tipo d'aeromobile da utilizzare all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte il più rapidamente possibile, ma almeno trenta giorni prima della messa in esercizio dei servizi convenuti.

2. Le prescrizioni del presente articolo s'applicano parimenti ad ogni cambiamento dei servizi convenuti.

3. L'impresa designata di una Parte deve richiedere l'autorizzazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte per i voli aggiuntivi che desidera effettuare sui servizi convenuti al di fuori degli orari approvati. Di norma, una siffatta domanda deve essere fatta almeno due giorni feriali prima dell'inizio del volo.

Articolo 10 Sicurezza dell'aviazione

1. Le Parti convengono di aiutarsi a vicenda il più possibile per prevenire i dirottamenti e i sabotaggi diretti contro la sicurezza o gli aeroporti e le attrezzature di navigazione aerea. Le Parti si impegneranno ad osservare le disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili, conclusa a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, conclusa all'Aia il 16 dicembre 1970, e della Convenzione per la repressione d'atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, conclusa a Montreal il 23 settembre 1971.

2. Le due Parti prendono in considerazione le disposizioni di sicurezza stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale. Se accadono incidenti

o vi sono minacce di dirottamento o di sabotaggio contro aeromobili, contro aeroporti o attrezzature di navigazione aerea, le Parti si aiuteranno vicendevolmente per facilitare la comunicazione dei provvedimenti atti a porre termine con rapidità e sicurezza a questi incidenti o minacce.

Articolo 11 Tariffe

1. Per l'applicazione dei paragrafi seguenti, il termine «tariffa» indica i prezzi che devono essere pagati per il trasporto dei passeggeri, bagagli e merci nonché le condizioni alle quali questi prezzi sono applicabili, compresi i prezzi e le condizioni per l'agenzia di vendita e per altri servizi ausiliari, ad eccezione delle remunerazioni e condizioni relative al trasporto degli invii postali.

2. Le tariffe che ogni impresa designata deve applicare in connessione con i trasporti da o verso il territorio dell'altra Parte sono fissate a aliquote ragionevoli, tenendo conto di tutti gli elementi determinanti, comprendenti le spese d'esercizio, un utile ragionevole e le tariffe riscosse da altre imprese di trasporti aerei.

3. Le tariffe di cui al paragrafo 2 del presente articolo sono fissate, nel limite del possibile, di comune accordo dalle imprese designate dalle due Parti e dopo consultazione delle altre imprese di trasporti aerei che servono completamente o parzialmente la stessa linea. L'accordo dovrà essere quanto possibile concreto applicando a tal fine le procedure dell'Associazione internazionale di trasporto aereo (IATA) che formula proposte in merito.

4. Le tariffe così fissate sono sottoposte all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte almeno sessanta (60) giorni prima della data prevista per la loro entrata in vigore. In casi speciali, questo termine può essere ridotto con riserva dell'accordo di dette autorità.

5. Questa approvazione sarà data esplicitamente; se né una né l'altra delle autorità aeronautiche non notifica il suo dissenso entro il termine di trenta (30) giorni dopo la sottoposizione conformemente al paragrafo 4 del presente articolo, queste tariffe sono considerate approvate. Nel caso in cui il termine per la sottoposizione fosse ridotto come previsto nel paragrafo 4 del presente articolo, le autorità aeronautiche potrebbero convenire che il termine durante il quale il dissenso deve essere notificato sarà inferiore a trenta (30) giorni.

6. Se una tariffa non può essere fissata conformemente al paragrafo 3 del presente articolo o se durante il termine applicabile sulla base del paragrafo 5 del presente articolo una delle autorità aeronautiche notifica all'altra il suo dissenso concernente una tariffa in conformità alle disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo, le autorità aeronautiche delle due Parti daranno inizio a negoziati entro il termine di trenta giorni.

7. Se le autorità aeronautiche non arrivano ad un'intesa concernente una qualsiasi tariffa che è stata loro sottoposta conformemente al paragrafo 4 del presente articolo o concernente la determinazione di una tariffa qualsiasi giusta il paragrafo 6 del presente articolo, la controversia verrà composta in conformità alle disposizioni dell'articolo 16 del presente Accordo.

8. Una tariffa già fissata conformemente alle disposizioni del presente articolo resterà in vigore fintanto che verrà fissata una nuova tariffa. Nondimeno una tariffa non verrà prolungata in virtù del presente paragrafo più di dodici mesi dopo la data alla quale detta tariffa sarà scaduta in altro modo.

Articolo 12 Scambio di statistiche

Le autorità aeronautiche di una Parte comunicano su richiesta alle autorità aeronautiche dell'altra statistiche periodiche o altre informazioni che possano essere ragionevolmente richieste per il controllo della capacità offerta per i servizi convenuti dalle imprese designate della prima Parte menzionata nel presente articolo. Siffatte informazioni devono includere qualsiasi dato necessario per determinare il totale del traffico trasportato da queste imprese aeree sui servizi convenuti, comprese l'origine e la destinazione di detto traffico.

Articolo 13 Trasferimento degli introiti

1. Ciascuna Parte accorda alle imprese designate dell'altra il diritto di trasferire le eccedenze d'introiti sulle spese, realizzate sul territorio della rispettiva Parte. Tuttavia detti versamenti devono essere fatti conformemente al disciplinamento sulle valute straniere della Parte sul territorio della quale è stato realizzato l'introito. Detto trasferimento deve essere effettuato sulla base del tasso ufficiale o, nel caso in cui un siffatto tasso non esista, al tasso straniero che prevale sul mercato per i pagamenti attuali.

2. Se una Parte impone limitazioni concernenti il trasferimento delle eccedenze d'introiti dalle imprese designate dell'altra Parte, quest'ultima è autorizzata a imporre limitazioni reciproche verso le imprese designate dalla prima Parte.

Articolo 14 Personale

Conformemente alle leggi e regolamenti che disciplinano l'entrata, la residenza e l'impiego, le imprese designate di una Parte hanno il diritto di trasferire e mantenere sul territorio dell'altra Parte impiegati e altri collaboratori amministrativi, tecnici e operativi, responsabili delle attività dei servizi aerei.

Articolo 15 Consultazioni

1. In spirito di stretta collaborazione, le autorità aeronautiche delle Parti si consultano di tanto in tanto per garantire che le disposizioni dell'Accordo e del suo Allegato siano applicate e realizzate in modo soddisfacente. Se necessario, le Parti si consultano parimenti per procedere a modificazioni.

2. Ciascuna Parte può domandare consultazioni che dovranno essere attuate oralmente o per iscritto. Siffatte consultazioni dovranno cominciare entro un

termine di sessanta (60) giorni a partire dalla data in cui la domanda sarà pervenuta, a meno che le due Parti non abbiano convenuto di prolungare o abbreviare questo termine.

Articolo 16 Composizione delle controversie

Se una controversia interviene tra le Parti in merito all'interpretazione o l'applicazione del presente Accordo, le Parti cercheranno di risolverla mediante negoziati diretti tra le autorità aeronautiche o, nel caso in cui i negoziati dovessero fallire, per via diplomatica.

Articolo 17 Modificazioni

1. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo o del suo Allegato, tale modificazione verrà fatta dopo consultazione giusta l'articolo 15 del presente Accordo.
2. Se la modificazione si riferisce a disposizioni dell'Accordo e non dell'Allegato, essa dovrà essere approvata da ogni Parte secondo le procedure costituzionali e entrerà in vigore alla data dello scambio di note per via diplomatica.
3. Se la modificazione si riferisce unicamente alle disposizioni dell'Allegato, tale modificazione sarà convenuta tra le autorità aeronautiche delle due Parti e entrerà in vigore alla data alla quale le autorità aeronautiche l'avranno approvata.

Articolo 18 Convenzioni multilaterali

Il presente Accordo e il suo Allegato saranno emendati per essere resi conformi ad ogni convenzione multilaterale che divenisse obbligatoria per le Parti.

Articolo 19 Registrazione presso l'OACI

Il presente Accordo, come tutti gli emendamenti successivi, saranno registrati presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

Articolo 20 Denuncia

Ciascuna Parte può, in ogni momento, notificare all'altra la sua decisione di porre termine al presente Accordo. Questa notificazione è comunicata simultaneamente all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale. In questo caso l'Accordo termina dodici mesi dopo l'avvenuta notificazione all'altra Parte a meno che la denuncia non venga revocata di comune accordo prima della fine di questo periodo. In mancanza di conferma di ricevuta da parte dell'altra Parte, la notificazione verrà reputata pervenuta quattordici (14) giorni dopo la data alla quale l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale ne avrà ricevuto comunicazione.

Articolo 21 Data dell'entrata in vigore dell'Accordo

Il presente Accordo verrà approvato conformemente alle formalità costituzionali del Paese di ciascuna Parte e entrerà in vigore alla data in cui le Parti procederanno allo scambio di note diplomatiche.

Il presente Accordo è fatto in tre esemplari in lingua inglese, araba e francese, i tre testi facenti parimenti fede.

Fatto a Abu Dhabi, il 13 marzo 1989.

Per il
Consiglio federale Svizzero:
Hansulrich Maurer

Per il
Governo degli Emirati Arabi Uniti:
Mohamed Saeed Al-Mulla

Tavola I

Linee sulle quali l'impresa designata dalla Svizzera può esercitare servizi aerei:

Punti di partenza in Svizzera	Punti intermedi	Punti negli Emirati Arabi Uniti	Punti oltre gli Emirati Arabi Uniti
Punti in Svizzera	da determinare ulteriormente	Punti negli Emirati Arabi Uniti	da determinare ulteriormente

Note

1. I punti intermedi e quelli oltre sulle linee indicate possono, ad arbitrio delle imprese designate, non essere serviti durante tutti i voli o taluni di essi.
2. I punti intermedi e quelli oltre sulle linee indicate non devono necessariamente essere serviti nell'ordine indicato, a condizione che il servizio in questione sia esercitato su una linea ragionevolmente diretta.
3. Ogni impresa designata può terminare sul territorio dell'altra Parte qualsiasi servizio convenuto.
4. Ogni impresa designata può servire punti non menzionati, a condizione che non vengano esercitati diritti di traffico tra detti punti e il territorio dell'altra Parte.

Tavola II

Linee sulle quali l'impresa designata dagli Emirati Arabi Uniti può esercitare servizi aerei:

Punti di partenza negli Emirati Arabi Uniti	Punti intermedi	Punti in Svizzera	Punti oltre la Svizzera
Punti negli Emirati Arabi Uniti	da determinare ulteriormente	Punti in Svizzera	da determinare ulteriormente

Note

1. I punti intermedi e quelli oltre sulle linee indicate possono, ad arbitrio delle imprese designate, non essere serviti durante tutti i voli o taluni di essi.
2. I punti intermedi e quelli oltre sulle linee indicate non devono necessariamente essere serviti nell'ordine indicato, a condizione che il servizio in questione sia esercitato su una linea ragionevolmente diretta.

3. Ogni impresa designata può terminare sul territorio dell'altra Parte qualsiasi servizio convenuto.
4. Ogni impresa designata può servire punti non menzionati, a condizione che non vengano esercitati diritti di traffico tra detti punti e il territorio dell'altra Parte.

Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica dello Zimbabwe concernente il traffico aereo di linea

Traduzione¹⁾

Considerando che *la Svizzera e lo Zimbabwe* (dette qui di seguito «Parti») fanno parte della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944,

al fine di sviluppare la cooperazione internazionale nel campo dei trasporti aerei, e

al fine di creare le basi necessarie per stabilire servizi aerei regolari,

il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica dello Zimbabwe hanno designato i loro plenipotenziari i quali, debitamente autorizzati, hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1 Definizioni

1. Per l'applicazione del presente Accordo e del suo Allegato:

- a. la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e, per lo Zimbabwe, il Segretario del Ministero dei Trasporti o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o ente autorizzato ad esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità;
- b. la locuzione «impresa designata» indica un'impresa di trasporti aerei che una Parte ha designato conformemente all'articolo 6 del presente Accordo per esercitare i servizi aerei convenuti;
- c. il termine «Convenzione» indica la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e include ogni allegato adottato giusta l'articolo 90 della Convenzione e ogni emendamento agli Allegati o alla Convenzione conformemente agli articoli 90 e 94 purché detti allegati e emendamenti siano applicabili dalle due Parti contraenti;
- d. le espressioni «servizio aereo», «servizio internazionale», «impresa di trasporti aerei» e «scalo non commerciale» hanno il significato loro attribuito dall'articolo 96 della Convenzione;
- e. il termine «tariffa» indica il prezzo per il trasporto dei passeggeri, dei bagagli e delle merci e le condizioni d'applicazione, comprese le provvigioni e altre remunerazioni supplementari per l'emissione o la vendita di titoli di trasporto, eccettuate le remunerazioni e condizioni inerenti al trasporto degli invii postali;
- f. il termine «territorio», se riferito a uno Stato, ha il significato datogli dall'articolo 2 della Convenzione.

¹⁾ Dal testo originale francese.

2. L'Allegato è parte integrante del presente Accordo. Salvo che una disposizione contraria non lo preveda espressamente, qualsiasi riferimento all'Accordo concerne parimenti l'Allegato.

Articolo 2 Concessione di diritti

1. Le Parti s'accordano l'un l'altra i diritti specificati nel presente Accordo per l'apertura dei servizi aerei internazionali regolari sulle linee indicate nelle tavole dell'Allegato. Detti servizi e linee sono qui di seguito designati «servizi convenuti» e «linee indicate».

2. Ogni Parte accorda all'altra i seguenti diritti per l'esercizio di servizi aerei internazionali regolari:

- a. il diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il proprio territorio;
- b. il diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;
- c. il diritto d'imbarcare e sbarcare su detto territorio e nei punti specificati nell'Allegato, passeggeri, bagagli, merci e invii postali a destinazione di o provenienti da punti sul territorio dell'altra Parte;
- d. il diritto d'imbarcare e sbarcare sul territorio di Paesi terzi e nei punti specificati nell'Allegato, passeggeri, bagagli, merci e invii postali, a destinazione di o provenienti da punti specificati nell'Allegato sul territorio dell'altra Parte.

3. Nessun disposto del presente articolo conferisce all'impresa designata di una Parte il diritto di imbarcare sul territorio dell'altra passeggeri, bagagli, merci e invii postali destinati a un altro punto del territorio di quest'altra Parte.

4. Se, in seguito a conflitto armato, a disordini politici o a circostanze speciali e inconsuete, l'impresa designata di una Parte non è in grado di esercitare un servizio sulle sue linee normali, l'altra Parte si adopererà per facilitare il proseguimento dell'esercizio di tale servizio ripristinando dette linee in modo appropriato, segnatamente accordando durante tale periodo i diritti necessari per facilitare un esercizio duraturo.

Articolo 3 Principi per l'esercizio dei servizi convenuti e per l'esercizio dei diritti

1. Le imprese designate fruiscono di possibilità pari ed eque per l'esercizio dei servizi convenuti sulle linee indicate tra i territori delle due Parti.

2. L'impresa designata di ciascuna Parte deve tener conto degli interessi dell'impresa designata dell'altra Parte, al fine di non pregiudicarne indebitamente i servizi convenuti.

3. I servizi convenuti mirano essenzialmente a offrire una capacità di trasporto corrispondente alla domanda di traffico fra il territorio della Parte che ha designato l'impresa e i punti serviti sulle linee indicate.

4. Il diritto di ciascuna impresa designata di effettuare trasporti in traffico internazionale sulle linee indicate fra il territorio dell'altra Parte e i territori di Paesi terzi deve essere esercitato giusta i principi generali di sviluppo normale ammessi dalle due Parti e a condizione che la capacità sia adeguata:

- a. alla domanda di traffico da e verso il territorio della Parte che ha designato l'impresa;
 - b. alla domanda di traffico delle regioni attraversate dai servizi convenuti, considerati gli altri servizi di trasporto assicurati da imprese di Stati situati in questa regione; e
 - c. alle esigenze di una gestione economica dei servizi convenuti.
5. Le restrizioni riguardanti l'esercizio dell'impresa designata dell'altra Parte devono essere conformi a quanto previsto dal presente Accordo e dal suo Allegato o a condizioni quali quelle previste dalla Convenzione.

Articolo 4 Applicazione di leggi e regolamenti

1. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte, l'entrata e l'uscita degli aeromobili adibiti alla navigazione aerea internazionale, o i loro voli sopra detto territorio, sono applicabili all'impresa designata dell'altra Parte.
2. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte, l'entrata, la permanenza e l'uscita di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci o invii postali - come quelli concernenti le modalità d'entrata, d'uscita, d'emigrazione e d'immigrazione, la dogana e i provvedimenti sanitari - sono applicabili ai passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e invii postali trasportati dagli aeromobili dell'impresa designata dell'altra Parte quando questi aeromobili si trovano su detto territorio.
3. Nessuna Parte ha il diritto di favorire la propria impresa rispetto a quella designata dell'altra quanto all'applicazione delle leggi e dei regolamenti indicati nel presente articolo.

Articolo 5 Sicurezza dell'aviazione

1. Conformemente ai loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che i loro obblighi reciproci di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile contro gli atti d'intervento illeciti fanno parte integrante del presente Accordo. Senza limitare il complesso dei loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti agiscono in particolare conformemente alle disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni 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 e della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971.
2. Le Parti si accordano mutuamente, su richiesta, tutta l'assistenza necessaria per prevenire gli atti di cattura illecita d'aeromobili civili e altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri e equipaggi, degli aeroporti e delle attrezzature e servizi della navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

3. Nei loro rapporti reciproci, le Parti si conformano alle disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e designate come Allegati alla Convenzione, per quanto queste disposizioni si applichino alle Parti medesime; esse esigono che gli esercenti degli aeromobili immatricolati nei loro propri registri o che hanno la sede principale delle loro attività o la loro residenza permanente sul loro territorio, nonché gli esercenti d'aeroporti situati sul loro territorio, si conformino a dette disposizioni concernenti la sicurezza dell'aviazione.

4. Ogni Parte conviene che detti esercenti possono essere tenuti ad osservare, nei loro Paesi rispettivi, le leggi e i regolamenti relativi alla sicurezza dell'aviazione al momento dell'entrata, dell'uscita o durante il soggiorno sul territorio dell'altra Parte. Ogni Parte vigilerà affinché vengano effettivamente applicati sul suo territorio provvedimenti per proteggere qualsiasi aeromobile e per garantire l'ispezione dei passeggeri, dell'equipaggio, dei bagagli a mano, dei bagagli merci e delle provviste di bordo prima e durante l'imbarco e il carico. Ogni Parte esamina anche con spirito favorevole qualsiasi richiesta dell'altra di prendere ragionevoli provvedimenti speciali di sicurezza per fronteggiare una particolare minaccia.

5. In caso d'incidente o minaccia d'incidente, di cattura illecita d'aeromobili civili o di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri o equipaggi, degli aeroporti o delle attrezzature e servizi di navigazione aerea, le Parti si adopereranno per facilitare le comunicazioni e altri provvedimenti appropriati, destinati a porre fine con rapidità e sicurezza a questo incidente o minaccia d'incidente.

Articolo 6 Designazione e autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di designare un'impresa di trasporti aerei per l'esercizio dei servizi convenuti sulle linee indicate. La designazione è notificata per scritto fra le autorità aeronautiche delle due Parti.

2. Ricevuta la notificazione, le autorità aeronautiche dell'altra Parte accordano senza indugio all'impresa designata conformemente al paragrafo 1 del presente Accordo la necessaria autorizzazione d'esercizio, salve le disposizioni dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo.

3. Le autorità aeronautiche di una Parte possono esigere che l'impresa designata dall'altra provi d'essere in grado di soddisfare le condizioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti da loro normalmente e ragionevolmente applicati, conformemente alle disposizioni della Convenzione, per l'esercizio dei servizi aerei internazionali.

4. Ciascuna Parte può rifiutare di accordare l'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2 del presente articolo, oppure, nei limiti ch'essa ritenga necessari, condizionare l'attuazione dei diritti definiti nell'articolo 2 del presente Accordo, qualora non avesse la prova che una parte preponderante della proprietà nonché il controllo effettivo dell'impresa appartengano alla Parte che l'ha designata.

5. In seguito alla designazione e all'autorizzazione d'esercizio, l'impresa designata può in ogni momento esercitare qualsiasi servizio convenuto, sempreché sia in vigore una tariffa stabilita conformemente alle disposizioni dell'articolo 13 del presente Accordo.

Articolo 7 Revoca e sospensione dell'autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare o di sospendere un'autorizzazione d'esercizio per l'esercizio, ad opera dell'impresa designata dell'altra, dei diritti menzionati nell'articolo 2 del presente Accordo, oppure di sottoporre l'esercizio di questi diritti alle condizioni ch'essa reputa necessarie se:

- a. questa impresa non può provare che una parte preponderante della proprietà nonché il controllo effettivo dell'impresa appartengono alla Parte che l'ha designata o a suoi cittadini;
- b. l'impresa ha disatteso o gravemente infranto le leggi e i regolamenti della Parte che ha accordato i diritti;
- c. l'impresa non esercita i servizi convenuti conformemente alle condizioni prescritte nel presente Accordo.

2. Tranne ove la revoca, la sospensione o il condizionamento di cui al paragrafo 1 del presente articolo risultassero necessari per evitare altre infrazioni a leggi e regolamenti, tale diritto potrà essere esercitato solamente dopo consultazione con l'altra Parte.

Articolo 8 Riconoscimento di certificati e licenze

1. I certificati di navigabilità, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una Parte sono riconosciuti dall'altra durante la loro validità.

2. Tuttavia ogni Parte si riserva il diritto di non riconoscere, per la circolazione sopra il proprio territorio, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o convalidati ai suoi cittadini dell'altra Parte o da qualsiasi altro Stato.

Articolo 9 Esonero da dazi, tasse, spese d'ispezione e emolumenti analoghi

1. Gli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata di una Parte, come anche le loro attrezzature normali, riserve di carburanti e lubrificanti e loro provviste di bordo, comprese le derrate alimentari, le bevande e i tabacchi, sono, all'entrata nel territorio dell'altra Parte, esonerati da ogni dazio o tassa, a condizione che dette attrezzature, riserve e provviste rimangano a bordo degli aeromobili sino a riesportazione avvenuta o siano utilizzati sulla parte del tragitto effettuata sopra il territorio di questa Parte.

2. Sono parimenti esenti da questi dazi, tasse, spese d'ispezione e emolumenti, fatti salvi gli emolumenti per servizi resi:

- a. le provviste di bordo prese sul territorio di una Parte, nei limiti stabiliti dalle sue autorità, per essere consumate a bordo degli aeromobili dell'altra Parte impiegati in servizio internazionale;

- b. i pezzi di ricambio e le attrezzature normali di bordo importati sul territorio di una Parte per la manutenzione o la riparazione degli aeromobili impiegati in servizio internazionale;
 - c. i carburanti e lubrificanti destinati, sul territorio di una Parte, all'approvvigionamento degli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata dell'altra Parte, anche se detti approvvigionamenti sono utilizzati dagli aeromobili in volo sopra il territorio della Parte ove furono imbarcati.
3. Le attrezzature normali di bordo, come anche i prodotti e gli approvvigionamenti a bordo degli aeromobili impiegati dall'impresa designata di una Parte possono essere sbarcati sul territorio dell'altra Parte solamente con il consenso delle autorità doganali di questo. In tal caso essi possono essere posti sotto la vigilanza di dette autorità fintanto che non siano riesportati o adibiti ad altro uso, conformemente ai regolamenti doganali in vigore nel territorio di questa Parte.
4. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano parimenti quando l'impresa designata di una Parte ha concluso accordi con una o più imprese sulla locazione o il trasferimento, sul territorio dell'altra Parte, di oggetti specificati nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, a condizione che detta o dette imprese beneficino anche di dette esenzioni di quest'altra Parte.

Articolo 10 Tasse d'utilizzazione

1. Ciascuna Parte si sforzerà di fare in modo che le tasse d'utilizzazione, imposte o imponibili dalle sue autorità competenti all'impresa designata dell'altra Parte, siano eque e ragionevoli. Dette tasse si fonderanno su principi di una sana economia.
2. Le tasse pagate per l'utilizzazione degli aeroporti e delle attrezzature e servizi di navigazione aerea, offerti da una delle Parti all'impresa designata dell'altra, non dovranno risultare superiori a quelle che devono essere pagate dagli aeromobili nazionali adibiti ai servizi internazionali regolari.

Articolo 11 Rappresentanza delle imprese

1. L'impresa designata di una delle Parti ha il diritto di tenere sul territorio dell'altra Parte rappresentanze adeguate, che possono comprendere personale commerciale, operativo e tecnico, trasferito o assunto sul posto e necessario per l'approntamento dei servizi aerei.
2. Per l'applicazione del paragrafo 1 del presente articolo, si applica il principio della reciprocità. Gli enti competenti di ciascuna Parte accordano l'appoggio necessario per il buon funzionamento delle rappresentanze dell'impresa designata dall'altra Parte.
3. In particolare, ciascuna Parte accorda all'impresa designata dell'altra il diritto di vendere titoli di trasporto aereo sul suo territorio, direttamente e, all'arbitrio dell'impresa, per il tramite dei suoi agenti.

Articolo 12 Conversione e trasferimento degli introiti

Ciascuna impresa designata avrà il diritto di convertire e trasferire nel suo Paese, al tasso ufficiale, le eccedenze d'introiti realizzate sulle spese locali col trasporto di passeggeri, bagagli, merci e invii postali. Se il servizio dei pagamenti tra le Parti è disciplinato da un accordo speciale, questo è applicabile.

Articolo 13 Tariffe

1. Le tariffe che ogni impresa designata deve applicare in connessione con i trasporti da o verso il territorio dell'altra Parte sono fissate ad aliquote ragionevoli, tenendo conto di tutti gli elementi determinanti, comprendenti le spese d'esercizio, un utile ragionevole, le caratteristiche di ogni servizio e le tariffe riscosse da altre imprese di trasporti aerei.

2. Le tariffe di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono fissate quanto possibile mediante intesa fra le imprese designate delle due Parti e dopo consultazione delle altre imprese di trasporti aerei che servono, completamente o parzialmente, la stessa linea. Le imprese designate devono, per quanto possibile, applicare a tal fine la procedura d'allestimento delle tariffe definita dall'organismo internazionale che formula proposte in materia.

3. Le tariffe così fissate saranno sottoposte all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte almeno sessanta giorni prima della data prevista per la loro entrata in vigore. Questo termine può essere ridotto in casi speciali, fatto salvo il consenso di dette autorità. Se nessuna delle autorità aeronautiche notifica la sua non approvazione entro trenta giorni dalla data di sottoposizione, le tariffe sono considerate approvate.

4. Se le imprese designate non possono intendersi o se le autorità aeronautiche di una Parte non approvano le tariffe, le autorità aeronautiche delle due Parti si sforzeranno di allestire la tariffa di comune intesa. I negoziati cominceranno entro trenta giorni a contare dal momento in cui sarà manifesto che le imprese designate non possono giungere a un'intesa o dopo che le autorità aeronautiche di una Parte avranno notificato alle autorità aeronautiche dell'altra la loro non approvazione delle tariffe.

5. Persistendo il disaccordo, la controversia è sottoposta alla procedura prevista nell'articolo 17 del presente Accordo.

6. Le tariffe già stabilite resteranno in vigore fino a quando, giusta il presente articolo o l'articolo 17 del presente Accordo, saranno fissate nuove tariffe, tuttavia non oltre dodici mesi a contare dal giorno della negata approvazione da parte delle autorità aeronautiche di una Parte.

Articolo 14 Approvazione degli orari

Almeno trenta giorni prima dell'inizio dei servizi convenuti sulle linee indicate, l'impresa designata di una Parte sottopone i suoi orari all'approvazione delle

autorità aeronautiche dell'altra. Lo stesso disciplinamento s'applica a qualsiasi successiva modificazione d'orario.

2. Per i voli supplementari sulle linee indicate, fuori degli orari approvati per i servizi convenuti, l'impresa designata di una Parte deve chiedere l'autorizzazione delle autorità aeronautiche dell'altra. L'istanza è presentata almeno due giorni feriali prima dell'inizio del volo.

Articolo 15 Statistiche

Le autorità aeronautiche delle Parti si comunicano, a domanda, statistiche periodiche o altri dati analoghi concernenti il traffico sui servizi convenuti.

Articolo 16 Consultazioni

Ciascuna Parte può, in ogni momento, chiedere consultazioni in merito alla realizzazione, interpretazione, applicazione o modificazione del presente Accordo. Dette consultazioni, che potranno farsi tra autorità aeronautiche, devono iniziare entro sessanta giorni dalla data di ricezione della domanda da parte dell'altra Parte, salvo diverso accordo fra le Parti.

Articolo 17 Composizione delle controversie

1. Qualsiasi controversia inerente al presente Accordo, che non venisse composta mediante negoziati diretti o per via diplomatica, sarà sottoposta, a domanda di una delle Parti, a un tribunale arbitrale.

2. In tal caso, ciascuna parte designerà un arbitro; i due arbitri coopteranno un Presidente, cittadino di uno Stato terzo. Se, entro un termine di due mesi a decorrere dal giorno in cui una delle Parti ha designato il proprio arbitro, l'altra Parte non designa il suo o se, nel corso del mese successivo alla designazione del secondo arbitro, i due arbitri non s'intendono per la scelta del Presidente, ciascuna Parte può chiedere al presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale di procedere alle designazioni necessarie.

3. Il tribunale arbitrale fisserà la propria procedura e deciderà la ripartizione delle spese da essa risultanti.

4. Le Parti s'impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione pronunciata in virtù del presente articolo. Se e fintanto che una Parte non si conforma a una siffatta decisione, l'altra Parte è autorizzata a limitare, sospendere o revocare qualsiasi diritto o privilegio accordato, in virtù del presente Accordo, alla Parte inadempiente.

Articolo 18 Modificazioni

1. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, tale modificazione, convenuta tra le Parti, sarà applicata

provvisoriamente dal giorno della firma e entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle formalità costituzionali.

2. L'Allegato potrà essere modificato per convenzione diretta tra le autorità aeronautiche delle Parti. Le modificazioni entreranno in vigore dopo essere state confermate per scambio di note diplomatiche.

3. In caso di conclusione di una convenzione generale multilaterale relativa al trasporto aereo, che vincolasse ciascuna delle Parti, il presente Accordo sarebbe emendato al fine di essere conforme alle disposizioni di detta convenzione.

Articolo 19 Denuncia

1. Ciascuna Parte può, in ogni momento, notificare per scritto all'altra di voler porre fine al presente Accordo; la notificazione va fatta simultaneamente all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

2. La denuncia diverrà efficace alla fine di un periodo d'orario, sempreché siano trascorsi dodici mesi dalla sua ricezione. Nel frattempo, essa può essere tuttavia revocata di comune intesa.

3. Qualora l'altra Parte non ne attestasse la ricevuta, la notificazione si reputa pervenuta quattordici giorni dopo che l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale ne avrà ricevuto comunicazione.

Articolo 20 Registrazione presso l'OACI

Il presente Accordo, come anche tutti gli emendamenti successivi, sarà registrato presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

Articolo 21 Entrata in vigore

Il presente Accordo sottostà a ratifica. Entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle rispettive formalità costituzionali concernenti la conclusione e l'entrata in vigore degli accordi internazionali. Sarà applicabile per una durata indeterminata, a meno che non sia denunciato conformemente alle disposizioni dell'articolo 19.

In fede di che, i plenipotenziari delle due Parti hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Harare, il 22 febbraio 1990, in doppio esemplare, nelle lingue francese e inglese, i due testi facendo parimenti fede.

Per il
Consiglio federale svizzero:
Peter Hollenweger

Per il Governo
della Repubblica dello Zimbabwe:
Simbabrashe Mumbengegwi

Tavola delle linee

Tavola I

Linee sulle quali l'impresa designata dalla Svizzera può esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti nello Zimbabwe	Punti oltre lo Zimbabwe
Punti in Svizzera	saranno determinati in un secondo tempo	Harare	saranno determinati in un secondo tempo

Tavola II

Linee sulle quali l'impresa designata dallo Zimbabwe può esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Svizzera	Punti oltre la Svizzera
Punti nello Zimbabwe	saranno determinati in un secondo tempo	un punto in Svizzera	saranno determinati in un secondo tempo

Note

1. A scelta delle imprese designate possono essere tralasciati punti intermedi e punti oltre lungo le linee indicate, durante tutti o taluni voli.
2. Ciascuna impresa designata può terminare nel territorio dell'altra Parte qualsiasi servizio convenuto.
3. Ciascuna impresa designata può servire punti intermedi e punti oltre non menzionati, a condizione che non siano esercitati diritti di traffico fra detti punti e il territorio dell'altra Parte.

Accordo tra il Consiglio federale svizzero e il Governo australiano concernente i servizi aerei di linea

Considerando che *la Svizzera e l'Australia* (dette qui di seguito «Parti») fanno parte della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, al fine di sviluppare la cooperazione internazionale nel campo dei trasporti aerei, e al fine di creare le basi necessarie per stabilire servizi aerei regolari, il Consiglio federale svizzero e il Governo australiano hanno convenuto quanto segue:

Articolo I Definizioni

1. Per l'applicazione del presente Accordo:

- a. il termine «Convenzione» indica la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e include ogni allegato adottato giusta l'articolo 90 della Convenzione e ogni emendamento agli Allegati o alla Convenzione conformemente agli articoli 90 e 94 purché detti allegati e emendamenti siano applicabili alle due Parti contraenti;
- b. la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e, per l'Australia, il Segretario generale del Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o ente autorizzato ad esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità;
- c. le espressioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «impresa di trasporti aerei» e «scalo non commerciale» hanno il significato loro attribuito dall'articolo 96 della Convenzione;
- d. l'espressione «servizio convenuto» indica qualsiasi servizio aereo internazionale di linea esercitato regolarmente su una linea indicata;
- e. l'espressione «linea indicata» designa una delle linee indicate nell'Allegato al presente Accordo;
- f. la locuzione «impresa designata» indica un'impresa di trasporti aerei che una Parte ha designato conformemente all'articolo VI del presente Accordo per esercitare i servizi aerei convenuti;
- g. il termine «tariffa» indica i prezzi richiesti dalle imprese designate per il trasporto dei passeggeri, dei bagagli e delle merci e le condizioni d'applicazione, comprese le provvigioni e altre remunerazioni supplementari per l'emissione o la vendita di titoli di trasporto, eccettuate le remunerazioni e condizioni inerenti al trasporto degli invii postali.

¹⁾ Dal testo originale francese.

2. L'Allegato è parte integrante del presente Accordo. Salvo che una disposizione contraria non lo preveda espressamente, qualsiasi riferimento all'Accordo concerne parimenti l'Allegato.

Articolo II Concessione di diritti

1. Le Parti s'accordano l'un l'altra i diritti specificati nel presente Accordo per l'esercizio dei servizi aerei convenuti.

2. Fatte salve le disposizioni del presente Accordo, l'impresa designata di ogni Parte ha:

- a. il diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte;
- b. il diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;
- c. il diritto d'imbarcare e sbarcare su detto territorio e nei punti specificati nell'Allegato, passeggeri, bagagli, merci e invii postali a destinazione di o provenienti da punti sul territorio dell'altra Parte;
- d. il diritto d'imbarcare e sbarcare sul territorio di Paesi terzi, nei punti situati su una linea indicata, passeggeri, bagagli, merci e invii postali, a destinazione di o provenienti da punti della linea indicata sul territorio dell'altra Parte.

3. Nessun disposto del presente articolo conferisce all'impresa designata di una Parte il diritto di imbarcare sul territorio dell'altra, contro remunerazione, passeggeri, bagagli, merci e invii postali destinati a un altro punto del territorio di quest'altra Parte.

4. Se, in seguito a conflitto armato, a disordini politici o a circostanze speciali e inconsuete, l'impresa designata di una Parte non è in grado di esercitare un servizio sulle sue linee normali, l'altra Parte si adopererà per facilitare il proseguimento dell'esercizio di tale servizio ripristinando dette linee mediante accordamenti temporanei appropriati convenuti fra le Parti.

Articolo III Esercizio dei diritti

1. Le imprese designate fruiscono di possibilità pari ed eque per l'esercizio dei servizi convenuti sulle linee indicate.

2. L'impresa designata di ciascuna Parte deve tener conto degli interessi dell'impresa designata dell'altra Parte, al fine di non pregiudicarne indebitamente i servizi convenuti.

3. I servizi convenuti offerti dalle imprese designate rifletteranno strettamente la domanda di traffico. Quelli forniti mireranno essenzialmente ad offrire una capacità di trasporto corrispondente alla domanda di traffico che ha origine nel territorio di una Parte e per destinazione il territorio dell'altra.

4. Il diritto di trasportare passeggeri e merci che saranno imbarcati e sbarcati in punti sulle linee indicate, nei territori di Paesi terzi, deve essere esercitato giusta i principi generali secondo i quali la capacità offerta dev'essere adeguata:

- a. alla domanda di traffico da e verso il territorio della Parte che ha designato l'impresa;
 - b. alla domanda di traffico delle regioni attraversate, considerati i servizi locali e regionali;
 - c. alle esigenze di una gestione economica dei servizi aerei di lungo corso.
5. La capacità di trasporto offerta alle imprese designate delle parti sui servizi convenuti sarà fissata di quando in quando dalle imprese medesime. La capacità iniziale offerta sui servizi convenuti conformemente al presente Accordo, nonché la ripartizione e qualsiasi aumento della stessa, corrispondono a quella che converranno le autorità aeronautiche delle Parti prima dell'apertura dell'esercizio di ogni servizio convenuto, prima di ogni aumento dell'offerta e, successivamente, in maniera sporadica.

Articolo IV Applicazione di leggi e regolamenti

1. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte, l'entrata e l'uscita degli aeromobili adibiti alla navigazione aerea internazionale, o i loro voli sopra detto territorio, sono applicabili all'impresa designata dell'altra Parte.
2. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte, l'entrata, la permanenza e l'uscita di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci o invii postali - inclusi quelli concernenti le modalità d'entrata, d'uscita, d'emigrazione e d'immigrazione, la dogana e i provvedimenti sanitari - sono applicabili ai passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e invii postali trasportati dagli aeromobili dell'impresa designata dell'altra Parte quando questi aeromobili si trovano su detto territorio.
3. Nessuna Parte ha il diritto di favorire la propria impresa rispetto a quella designata dell'altra quanto all'applicazione delle leggi e dei regolamenti indicati nel presente articolo.

Articolo V Sicurezza dell'aviazione

1. Conformemente ai loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che i loro obblighi reciproci di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile contro gli atti d'intervento illeciti fanno parte integrante del presente Accordo. Senza limitare il complesso dei loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti agiscono in particolare conformemente alle disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni 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 e della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, nonché di qualsiasi altra convenzione relativa alla sicurezza dell'aviazione civile e applicabile alle due Parti.

2. Le Parti si accordano mutuamente, su richiesta, tutta l'assistenza necessaria per prevenire gli atti di cattura illecita d'aeromobili civili e altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri e equipaggi, degli aeroporti e delle attrezzature e servizi della navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

3. Nei loro rapporti reciproci, le Parti si conformano alle norme e raccomandazioni relative alla sicurezza dell'aviazione stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e designate come Allegati alla Convenzione, per quanto queste si applichino alle Parti medesime; esse esigono che gli esercenti degli aeromobili immatricolati nei loro propri registri o che hanno la sede principale delle loro attività o la loro residenza permanente sul loro territorio, nonché gli esercenti d'aeroporti situati sul loro territorio, si conformino a dette norme e raccomandazioni concernenti la sicurezza dell'aviazione. Il riferimento, in questo paragrafo, alle norme e raccomandazioni relative alla sicurezza dell'aviazione include qualsiasi divergenza notificata alla Parte interessata. Ogni Parte comunicherà all'altra qualsiasi divergenza fra i suoi disciplinamenti e pratiche nazionali e le norme e raccomandazioni di cui sopra. Ogni Parte può chiedere in qualsiasi momento all'altra Parte negoziati immediati per discutere tali divergenze.

4. Ogni Parte conviene che la sua impresa designata può essere tenuta ad osservare le norme e raccomandazioni relative alla sicurezza dell'aviazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, prescritte dall'altra Parte per l'entrata, l'uscita o il soggiorno sul suo territorio. Ogni Parte vigilerà affinché vengano effettivamente applicati sul suo territorio provvedimenti adeguati per proteggere gli aeromobili, controllare i passeggeri e i loro bagagli a mano e per garantire in modo appropriato l'ispezione degli equipaggi, dei bagagli merci e delle provviste di bordo prima e durante l'imbarco e il carico. Ogni Parte terrà conto anche di qualsiasi richiesta dell'altra di prendere ragionevoli provvedimenti speciali di sicurezza per fronteggiare una particolare minaccia contro l'aviazione civile.

5. In caso d'incidente o minaccia d'incidente, di cattura illecita d'aeromobili civili o di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri o equipaggi, degli aeroporti o delle attrezzature e servizi di navigazione aerea, le Parti si adopereranno per facilitare le telecomunicazioni e altri provvedimenti appropriati, destinati a porre fine a questo incidente o minaccia d'incidente quanto rapidamente possibile e con il minor rischio per le vite umane.

6. Se una Parte ha ragionevole motivo di ritenere che l'altra non rispetti le disposizioni di sicurezza previste dal presente articolo, le autorità aeronautiche della prima Parte possono chiedere l'avvio immediato di negoziati con le autorità aeronautiche dell'altra. I negoziati cominceranno entro 15 giorni a contare dal ricevimento della richiesta. Se, nei 15 giorni dopo l'apertura dei negoziati, le Parti non giungono a un'intesa soddisfacente e se l'altra parte non adempie adeguatamente i propri obblighi derivanti dai paragrafi 4 e 5 del presente articolo, la prima Parte può prendere immediatamente le misure di protezione che

ritenga appropriate e che possono implicare una restrizione delle condizioni o l'imposizione di condizioni per le autorizzazioni d'esercizio o per le autorizzazioni tecniche dell'impresa dell'altra Parte. Tutte le misure prese in conformità del presente paragrafo saranno abrogate appena l'altra Parte rispetta le prescrizioni del presente articolo. Se si tratta di un caso urgente che presenti un pericolo imminente per la sicurezza dei passeggeri, dei membri dell'equipaggio o degli aeromobili, la prima Parte può prendere misure provvisorie prima della scadenza di un termine di 30 giorni, calcolato a decorrere dalla richiesta di negoziati.

Articolo VI Designazione e autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di designare un'impresa di trasporti aerei per l'esercizio dei servizi convenuti. La designazione è notificata per scritto fra le autorità aeronautiche delle due Parti.
2. Ricevuta la notificazione, le autorità aeronautiche accordano senza indugio all'impresa designata la necessaria autorizzazione d'esercizio, salve le disposizioni dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo.
3. Le autorità aeronautiche di una Parte possono esigere che l'impresa designata dall'altra provi d'essere in grado di soddisfare le condizioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti da loro normalmente applicati, conformemente alle disposizioni della Convenzione, per l'esercizio dei servizi aerei internazionali.
4. Ciascuna Parte può rifiutare di accordare l'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2 del presente articolo, oppure, nei limiti ch'essa ritenga necessari, condizionare l'attuazione dei diritti definiti nell'articolo II del presente Accordo, qualora non avesse la prova che una parte preponderante della proprietà nonché il controllo effettivo dell'impresa appartengano alla Parte che l'ha designata o a suoi cittadini.
5. Ricevuta l'autorizzazione di cui al paragrafo 2, l'impresa designata può in ogni momento esercitare qualsiasi servizio convenuto, sempreché sia in vigore una tariffa stabilita conformemente alle disposizioni dell'articolo XII del presente Accordo.

Articolo VII Revoca e sospensione dell'autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare o di sospendere un'autorizzazione d'esercizio per l'esercizio, ad opera dell'impresa designata dell'altra, dei diritti menzionati nell'articolo II del presente Accordo, oppure di sottoporre l'esercizio di questi diritti alle condizioni ch'essa reputa necessarie se:
 - a. questa impresa non può provare che una parte preponderante della proprietà nonché il controllo effettivo dell'impresa appartengono alla Parte che l'ha designata o a suoi cittadini;
 - b. l'impresa ha disatteso o gravemente infranto le leggi e i regolamenti della Parte che ha accordato i diritti;
 - c. l'impresa non esercita i servizi convenuti conformemente alle condizioni prescritte nel presente Accordo.

2. Tranne ove la revoca, la sospensione o il condizionamento risultassero immediatamente necessari per evitare altre infrazioni a leggi e regolamenti, i diritti di cui al paragrafo 1 del presente articolo potranno essere esercitati solamente dopo consultazione con l'altra Parte.

Articolo VIII Riconoscimento di certificati e licenze

1. I certificati di navigabilità, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una Parte sono riconosciuti dall'altra durante la loro validità.

2. Tuttavia ogni Parte si riserva il diritto di non riconoscere, per la circolazione sopra il proprio territorio, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o convalidati ai suoi cittadini dall'altra Parte o da qualsiasi altro Stato.

Articolo IX Esonero da dazi e tasse

1. Gli aeromobili impiegati sui servizi convenuti dall'impresa designata di una Parte, come anche le loro attrezzature normali, riserve di carburanti e di olii d'ingrassaggio (compresi i fluidi idraulici), lubrificanti, materiale tecnico operativo, pezzi di ricambio (compresi i motori), le loro provviste di bordo (comprese le derrate alimentari, le bevande e i liquori, i tabacchi e gli altri prodotti destinati alla vendita in quantità limitate ai passeggeri o al loro uso durante il volo) nonché gli altri prodotti che si trovano a bordo degli aeromobili e devono essere utilizzati o sono utilizzati unicamente per l'esercizio o il rifornimento dell'aeromobile, sono, all'entrata nel territorio dell'altra Parte, esonerati da ogni dazio, diritto d'accisa, tassa d'ispezione e altre tasse e emolumenti nazionali a condizione che dette attrezzature, riserve e provviste rimangano a bordo degli aeromobili sino a riesportazione avvenuta.

2. Sono parimenti esenti da questi dazi, diritti d'accisa, spese d'ispezione e emolumenti nazionali:

- a. le provviste di bordo prese sul territorio di una Parte per essere consumate a bordo degli aeromobili dell'altra Parte impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata dell'altra Parte;
- b. i pezzi di ricambio (compresi i motori) e le attrezzature normali di bordo importati sul territorio di una Parte per la manutenzione o la riparazione degli aeromobili impiegati sui servizi convenuti;
- c. i carburanti, olii d'ingrassaggio (compresi i fluidi idraulici) e lubrificanti destinati all'approvvigionamento degli aeromobili impiegati dall'impresa designata di una Parte sui servizi convenuti anche se detti approvvigionamenti devono essere utilizzati dagli aeromobili in volo sopra il territorio della Parte ove furono imbarcati.

3. Le attrezzature normali di bordo, nonché i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo, le riserve di carburante, gli olii d'ingrassaggio (compresi i fluidi idraulici), i lubrificanti e gli altri prodotti menzionati nel paragrafo 1 del presente articolo, che si trovano a bordo degli aeromobili impiegati dall'impresa designata di una Parte possono essere sbarcati sul territorio

dell'altra Parte solamente con il consenso delle autorità doganali di questo. In tal caso essi possono essere posti sotto la vigilanza di dette autorità fintanto che non siano riesportati o adibiti ad altro uso, conformemente alle procedure e ai regolamenti doganali di questa Parte.

4. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano parimenti quando l'impresa designata di una Parte ha concluso accordi con una o più imprese sulla locazione o il trasferimento, sul territorio dell'altra Parte, di oggetti specificati nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, a condizione che detta o dette imprese beneficino anche di dette esenzioni di quest'altra Parte.

Articolo X Tasse d'utilizzazione

1. Le tasse imposte a un'impresa designata di una Parte dalle autorità o organizzazioni dell'altra per l'utilizzazione di servizi e attrezzature aeroportuali, nonché per gli altri servizi e impianti aeronautici, non saranno superiori a quelle imposte all'impresa designata dell'altra Parte che offra servizi aerei internazionali simili utilizzando aeromobili, aeroporti, servizi e attrezzature paragonabili.

2. Ciascuna Parte promuoverà consultazioni tra le sue autorità competenti in materia di tasse e le imprese di navigazione aerea che utilizzano i servizi e le attrezzature. Per quanto possibile queste consultazioni si svolgeranno tramite le organizzazioni che rappresentano le imprese. Ogni proposta intesa a modificare le tasse sarà comunicata in modo ragionevole agli utenti, affinché possano pronunciarsi prima che le modifiche siano applicabili. Ogni Parte incoraggerà inoltre le autorità competenti e le imprese di navigazione aerea a procedere ad appropriati scambi d'informazioni in materia di tasse d'utilizzazione.

Articolo XI Attività commerciali

1. L'impresa designata di una delle Parti ha il diritto di tenere sul territorio dell'altra Parte rappresentanze adeguate, in conformità delle leggi, dei regolamenti e delle pratiche in materia d'immigrazione di quest'ultima Parte. Tali rappresentanze possono comprendere personale commerciale, operativo e tecnico, trasferito o assunto sul posto.

2. Ogni Parte prenderà, nel settore sottoposto alla sua giurisdizione, le misure appropriate per eliminare qualsiasi forma di discriminazione o di pratiche sleali che ostacolassero la competitività dell'impresa designata dell'altra Parte nei servizi aerei internazionali cui s'applica il presente Accordo.

3. L'impresa designata di una Parte ha il diritto di stabilire rappresentanze sul territorio dell'altra al fine di offrire servizi aerei di linea. Ogni impresa designata ha il diritto di impegnarsi nella vendita di titoli di trasporto, sul territorio dell'altra Parte, direttamente e, a suo arbitrio, per mezzo di agenti. A tal fine, ogni impresa designata ha il diritto di utilizzare i propri titoli di trasporto.

4. L'impresa designata di una Parte contraente ha il diritto di vendere titoli di trasporto in moneta locale o in valuta liberamente convertibile, di convertire i suoi redditi in qualsiasi valuta liberamente convertibile e di trasferirli a piacimento a partire dal territorio dell'altra Parte. Fatte salve le leggi, i regolamenti e le pratiche nazionali dell'altra Parte, la conversione e il trasferimento dei fondi avverranno al corso in auge sul mercato dei cambi il giorno della conversione o del trasferimento. Le operazioni di conversione e trasferimento non sottostanno a tassa alcuna, tranne quelle riscosse abitualmente per questo genere di transazioni.

5. L'impresa designata di una Parte è autorizzata, nel territorio dell'altra Parte, a pagare le sue spese correnti in moneta locale, compresi gli acquisti di carburante. Ha altresì il diritto, nel territorio dell'altra Parte, di pagare tali spese in monete liberamente convertibili, in conformità dei disciplinamenti nazionali sui cambi.

Articolo XII Tariffe

1. Le tariffe che ogni impresa designata deve applicare in connessione con i trasporti da o verso il territorio dell'altra Parte sono fissate ad aliquote ragionevoli, tenendo conto di tutti gli elementi determinanti, comprendenti gli interessi degli utenti del trasporto aereo, le spese d'esercizio, un utile ragionevole, le caratteristiche di ogni servizio e le tariffe riscosse da altre imprese di trasporti aerei.

2. Le tariffe di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono fissate quanto possibile mediante intesa fra le imprese designate delle due Parti e dopo consultazione delle altre imprese di trasporti aerei che servono, completamente o parzialmente, la stessa linea. Le imprese designate devono applicare a tal fine la procedura d'allestimento delle tariffe definita dall'organismo internazionale che formula proposte in materia.

3. Le tariffe saranno sottoposte all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte almeno sessanta giorni prima della data prevista per la loro entrata in vigore. Questo termine può essere ridotto, fatto salvo il consenso di dette autorità. Se nessuna delle autorità aeronautiche notifica la sua non approvazione entro trenta giorni dalla data di sottoposizione, le tariffe sono considerate approvate.

4. Se le autorità aeronautiche di una Parte non approvano le tariffe, le autorità aeronautiche delle due Parti si sforzeranno di allestire la tariffa di comune intesa. I negoziati chiesti da una Parte cominceranno entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta.

5. Le tariffe già stabilite resteranno in vigore fino a quando, giusta il presente articolo, saranno fissate nuove tariffe, tuttavia non oltre dodici mesi a contare dal giorno della negata approvazione da parte delle autorità aeronautiche di una Parte.

6. L'impresa designata di una Parte ha il diritto di adattare qualsiasi tariffa accessibile al pubblico che sia stata approvata per trasporti internazionali fra punti nel territorio dell'altra Parte e punti nel suo proprio territorio, nonché punti in Stati terzi, quali specificati nel presente Accordo.

Articolo XIII Approvazione degli orari

Almeno trentacinque giorni prima dell'inizio o della modifica dei servizi convenuti, l'impresa designata di una Parte sottopone i suoi progetti d'orari all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra.

Articolo XIV Statistiche

Le autorità aeronautiche delle Parti si comunicano, a domanda, statistiche periodiche o altri dati analoghi concernenti il traffico sui servizi convenuti.

Articolo XV Consultazioni

Ciascuna Parte, o le sue autorità aeronautiche, può, in ogni momento, chiedere consultazioni in merito alla realizzazione, interpretazione, applicazione o modificazione del presente Accordo. Dette consultazioni, che potranno farsi verbalmente o per scritto, devono iniziare entro sessanta giorni dalla data di ricezione della domanda scritta dell'altra Parte, salvo diverso accordo fra le Parti.

Articolo XVI Composizione delle controversie

1. Qualsiasi controversia inerente al presente Accordo, che non venisse composta mediante negoziati diretti o per via diplomatica, sarà sottoposta, a domanda di una delle Parti, a un tribunale arbitrale.
2. In tal caso, ciascuna parte designerà un arbitro; i due arbitri coopteranno un Presidente, cittadino di uno Stato terzo. Se, entro un termine di due mesi a decorrere dal giorno in cui una delle Parti ha designato il proprio arbitro, l'altra Parte non designa il suo o se, nel corso del mese successivo alla designazione del secondo arbitro, i due arbitri non s'intendono per la scelta del Presidente, ciascuna Parte può chiedere al presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale di procedere alle designazioni necessarie.
3. Il tribunale arbitrale fisserà la propria procedura e deciderà la ripartizione delle spese da essa risultanti.
4. Le Parti s'impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione pronunciata in virtù del presente articolo.

Articolo XVII Modificazioni dell'Accordo

1. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, tale modificazione, convenuta tra le Parti, sarà applicata

provvisoriamente dal giorno della firma e entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle formalità costituzionali.

2. L'Allegato potrà essere modificato per convenzione diretta tra le autorità aeronautiche delle Parti salvo diverso accordo fra dette autorità, le modificazioni saranno applicate provvisoriamente dal giorno della firma e entreranno in vigore dopo essere state confermate per scambio di note diplomatiche.

3. In caso di entrata in vigore di una convenzione multilaterale relativa al trasporto aereo, che vincolasse ciascuna delle Parti, il presente Accordo sarebbe considerato emendato nel senso delle disposizioni di detta convenzione.

Articolo XVIII Denuncia

1. Ciascuna Parte può, in ogni momento, notificare per scritto all'altra di voler porre fine al presente Accordo; la notificazione va fatta simultaneamente all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

2. La denuncia diverrà efficace trascorsi dodici mesi dalla sua ricezione. Nel frattempo, essa può essere tuttavia revocata di comune intesa.

3. Qualora l'altra Parte non ne attestasse la ricevuta, la notificazione si reputa pervenuta quattordici giorni dopo che l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale ne avrà ricevuto comunicazione.

Articolo XIX Registrazione presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

Il presente Accordo, come anche tutti gli emendamenti successivi, sarà registrato presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

Articolo XX Entrata in vigore

Il presente Accordo entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle rispettive formalità costituzionali concernenti la conclusione e l'entrata in vigore degli accordi internazionali.

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati dai loro governi rispettivi in qualità di plenipotenziari, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Canberra, il 17 ottobre 1990, in doppio esemplare, nelle lingue francese e inglese, i due testi facendo parimenti fede.

Per il
Consiglio federale svizzero:
Arnold Hugentobler

Per il Governo australiano:
Kim Beazley

I

Linee che saranno esercitate dall'impresa designata dalla Svizzera

Dalla Svizzera verso due punti in Australia, via punti intermedi, e viceversa.

II

Linee che saranno esercitate dall'impresa designata dall'Australia

Dall'Australia verso due punti in Svizzera e verso punti in Europa situati oltre la Svizzera, via punti intermedi, e viceversa.

Note

- a. Salvo patto contrario, l'impresa designata può, se lo desidera, tralasciare punti sulle linee indicate, durante tutti o taluni voli.
- b. Le autorità aeronautiche di una Parte possono designare punti sul territorio dell'altra Parte e modificarli di tanto in tanto.
- c. L'impresa designata dalla Svizzera non può imbarcare traffico a Singapore, nel Giappone o a Hong-Kong per sbarcarlo in Australia, né imbarcare traffico in Australia per sbarcarlo a Singapore, nel Giappone o a Hong-Kong.
- d. Le imprese designate da Svizzera e Australia possono collegare punti sul territorio dell'altra Parte, a condizione che nessun diritto di traffico sia esercitato fra questi punti.
- e. Se Sidney è un punto scelto dall'impresa designata dalla Svizzera sulla linea I di cui sopra, questo punto potrà essere servito soltanto in combinazione con un secondo punto in Australia.
- f. Per l'impresa designata dalla Svizzera, punti situati sulle linee indicate possono essere serviti in qualsiasi ordine in quanto volo internazionale di transito, a condizione che, nel primo anno d'esercizio, Sidney sia servita una sola volta come punto di destinazione e una sola volta come punto di partenza, ad ogni volo di andata e ritorno.
- g. Punti in Europa che, dal punto di vista geografico, sono normalmente considerati punti oltre alla Svizzera, possono, per quanto concerne i servizi esercitati dall'impresa designata dall'Australia, essere nondimeno serviti come punti intermedi sulla linea a destinazione di un punto o di punti in Svizzera o attraverso i medesimi.

Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica del Venezuela concernente il traffico aereo di linea

Traduzione¹⁾

Considerando che *la Svizzera e la Repubblica del Venezuela* (dette qui di seguito «Parti») fanno parte della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944,

al fine di sviluppare la cooperazione internazionale nel campo dei trasporti aerei, e al fine di creare le basi necessarie per stabilire servizi aerei regolari, il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica del Venezuela hanno designato i loro plenipotenziari i quali, debitamente autorizzati, hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1 Definizioni

Per l'applicazione del presente Accordo, tranne ove il contesto richieda una diversa accezione:

1. il termine «Convenzione» indica la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e include:
 - a. ogni emendamento entrato in vigore conformemente all'articolo 94 e ratificato dalle due Parti;
 - b. ogni allegato o qualsiasi emendamento adottati conformemente all'articolo 90 della Convenzione, sempreché entrati in vigore per le due Parti al momento dell'applicazione;
2. La locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e, per il Venezuela, il Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o ente autorizzato ad esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità o funzioni simili;
3. La locuzione «impresa designata» indica un'impresa di trasporti aerei che una Parte ha designato conformemente all'articolo 7 del presente Accordo per esercitare i servizi aerei convenuti;
4. Il termine «tariffa» indica i prezzi per il trasporto dei passeggeri, dei bagagli e delle merci e le condizioni d'applicazione, comprese le provvigioni e remunerazioni degli agenti, eccettuate le remunerazioni e condizioni inerenti al trasporto degli invii postali;
5. Il termine «Accordo» indica il presente Accordo e il suo Allegato, inclusi i relativi emendamenti.
6. il termine «territorio», se riferito a uno Stato, ha il significato datogli dall'articolo 2 della Convenzione.

¹⁾ Dal testo originale francese.

7. le espressioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «impresa di trasporti aerei» e «scalo non commerciale» hanno il significato loro attribuito dall'articolo 96 della Convenzione.

Articolo 2 Applicazione della Convenzione di Chicago

Le disposizioni del presente Accordo sono subordinate a quelle della Convenzione di Chicago applicabili ai servizi aerei internazionali.

Articolo 3 Concessione di diritti

1. Le Parti s'accordano l'un l'altra i diritti specificati nel presente Accordo per l'esercizio dei servizi aerei internazionali regolari sulle linee indicate nelle tavole dell'Allegato. Detti servizi e linee sono qui di seguito designati «servizi convenuti» e «linee indicate».

2. Fatte salve le disposizioni del presente Accordo, l'impresa designata da ogni Parte ha i seguenti diritti:

- a. il diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte;
- b. il diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;
- c. il diritto d'imbarcare e sbarcare su detto territorio e nei punti specificati nell'Allegato, passeggeri, bagagli, merci e invii postali.

3. Nessun disposto del presente articolo conferisce all'impresa designata di una Parte il diritto di imbarcare sul territorio dell'altra, contro remunerazione, passeggeri, bagagli, merci e invii postali destinati a un altro punto del territorio di quest'altra Parte.

Articolo 4 Principi per l'esercizio dei servizi convenuti

1. Le Parti convengono che le imprese designate fruiscono di possibilità pari ed eque per l'esercizio dei servizi convenuti tra i territori delle due Parti.

2. Nell'esercizio dei servizi convenuti dev'essere tenuto conto degli interessi delle imprese designate dalle Parti, al fine di non pregiudicare indebitamente i servizi convenuti.

3. I servizi forniti, conformemente al presente articolo, da un'impresa designata mirano essenzialmente a offrire una capacità di trasporto corrispondente alla domanda di traffico fra i due Paesi.

4. Le Parti convengono che l'aumento delle frequenze dei servizi convenuti e delle imprese designate e la capacità di trasporto offerta su questi servizi saranno fissate mediante accordo fra le rispettive autorità aeronautiche.

5. I servizi convenuti offerti dalle imprese e esercitati conformemente al presente Accordo saranno in stretta relazione con la domanda di traffico su questi servizi.

6. L'impresa designata di una Parte sottoporrà i suoi progetti d'orari all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra parte almeno trenta (30) giorni

prima dell'inizio dei servizi convenuti. Questa procedura si applica anche a qualsiasi modificazione successiva degli orari.

Articolo 5 Legislazione applicabile

1. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte, l'entrata e l'uscita degli aeromobili adibiti alla navigazione aerea internazionale, o i loro voli sopra detto territorio, sono applicabili all'impresa designata dell'altra Parte.
2. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte, l'entrata, la permanenza e l'uscita di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci o invii postali – come quelli concernenti le modalità d'entrata, d'uscita, d'emigrazione e d'immigrazione, i provvedimenti doganali e sanitari – sono applicabili ai passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e invii postali trasportati dagli aeromobili dell'impresa designata dell'altra Parte quando queste persone e questi oggetti si trovano su detto territorio.

Articolo 6 Sicurezza dell'aviazione

1. Conformemente ai loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che i loro obblighi reciproci di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile contro gli atti d'intervento illeciti fanno parte integrante del presente Accordo. Senza limitare il complesso dei loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti agiscono in particolare conformemente alle disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni 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 e della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971.
2. Le Parti si accordano mutuamente, su richiesta, tutta l'assistenza necessaria per prevenire gli atti di cattura illecita d'aeromobili civili e altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri e equipaggi, degli aeroporti e delle attrezzature e servizi della navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.
3. Nei loro rapporti reciproci, le Parti si conformano alle disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e designate come Allegati alla Convenzione, per quanto queste disposizioni si applichino alle Parti medesime; esse esigono che gli esercenti degli aeromobili immatricolati nei loro propri registri o che hanno la sede principale delle loro attività o la loro residenza permanente sul loro territorio, si conformino a dette disposizioni concernenti la sicurezza dell'aviazione.
4. Ogni Parte conviene che detti esercenti possono essere tenuti ad osservare le disposizioni, di cui al paragrafo 3, relative alla sicurezza dell'aviazione, prescritte dall'altra Parte per l'entrata, l'uscita o il soggiorno sul suo territorio. Ogni Parte vigilerà affinché vengano effettivamente applicati sul suo territorio prov-

vedimenti adeguati per proteggere qualsiasi aeromobile e per garantire l'ispezione dei passeggeri, dell'equipaggio, dei bagagli a mano, dei bagagli merci e delle provviste di bordo prima e durante l'imbarco o il carico. Ogni Parte esamina anche con spirito favorevole qualsiasi richiesta dell'altra di prendere ragionevoli provvedimenti speciali di sicurezza per fronteggiare una particolare minaccia.

5. In caso d'incidente o minaccia d'incidente, di cattura illecita d'aeromobili civili o di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri o equipaggi, degli aeroporti o delle attrezzature e servizi di navigazione aerea, le Parti si adopereranno per facilitare le comunicazioni e altri provvedimenti appropriati, destinati a porre fine con rapidità e sicurezza a questo incidente o minaccia d'incidente.

Articolo 7 Designazione delle imprese e autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di designare un'impresa di trasporti aerei per l'esercizio dei servizi convenuti. La designazione è notificata per scritto.

2. Su riserva delle disposizioni dei paragrafi 3 e 4, la Parte che ha ricevuto la notificazione accorda senza indugio all'impresa designata la necessaria autorizzazione d'esercizio.

3. Le autorità aeronautiche di una Parte possono esigere che l'impresa designata dall'altra provi d'essere in grado di soddisfare le condizioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti da loro normalmente e ragionevolmente applicati, conformemente alle disposizioni della Convenzione, per l'esercizio dei servizi aerei internazionali.

4. Ciascuna Parte può rifiutare di accordare l'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2 del presente articolo, oppure, nei limiti ch'essa ritenga necessari, condizionare l'attuazione dei diritti definiti nell'articolo 3 paragrafo 2 del presente Accordo, qualora l'impresa designata dall'altra Parte non fosse in grado di fornire a quest'ultima Parte, sempreché lo richieda, la prova che una parte preponderante della proprietà nonché il controllo effettivo dell'impresa appartengano a cittadini o a organizzazioni dell'altra Parte o all'impresa medesima.

5. In seguito alla designazione e all'autorizzazione d'esercizio, l'impresa designata può in ogni momento esercitare qualsiasi servizio convenuto, sempreché adempia le condizioni del presente Accordo.

Articolo 8 Revoca o sospensione dell'autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare un'autorizzazione d'esercizio o di sospendere provvisoriamente l'esercizio, ad opera dell'impresa designata dell'altra, dei diritti menzionati nell'articolo 3 paragrafo 2 del presente Accordo, oppure di sottoporre l'esercizio di questi diritti alle condizioni ch'essa reputa necessarie se:

- a. non è convinta che una parte preponderante della proprietà nonché il controllo effettivo dell'impresa appartengano alla Parte che l'ha designata o a suoi cittadini;

- b. l'impresa ha disatteso le leggi e i regolamenti della Parte che ha accordato i diritti;
 - c. l'impresa non esercita i servizi convenuti conformemente alle condizioni prescritte nel presente Accordo.
2. Tranne ove la revoca, la sospensione o il condizionamento di cui al paragrafo 1 del presente articolo risultassero immediatamente necessari per evitare altre infrazioni a leggi e regolamenti, tale diritto potrà essere esercitato solamente dopo consultazione con l'altra Parte.

Articolo 9 Riconoscimento di certificati e licenze

1. I certificati di navigabilità, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una Parte sono riconosciuti dall'altra durante la loro validità.
2. Tuttavia ogni Parte si riserva il diritto di non riconoscere, per la circolazione sopra il proprio territorio, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o convalidati ai suoi cittadini da qualsiasi altro Stato.

Articolo 10 Esonero da dazi e tasse per attrezzature, carburanti e provviste

1. Gli aeromobili impiegati in servizio internazionale dalle imprese designate delle Parti sono, all'entrata, al decollo o durante il sorvolo del territorio dell'altra Parte, esonerati da ogni tassa d'ispezione e da qualsiasi altro tributo e tassa fiscale.
2. I carburanti, i lubrificanti, gli altri beni tecnici di consumo, i pezzi di ricambio, le attrezzature normali di bordo e le provviste di bordo destinate al consumo, che si trovano a bordo degli aeromobili delle imprese designate, sono, all'entrata, all'uscita e durante il sorvolo del territorio dell'altra Parte, esonerati dai dazi, dalle tasse d'ispezione e da qualsiasi altro tributo e tassa fiscale.
3. I carburanti, i lubrificanti, i pezzi di ricambio, i beni tecnici di consumo, gli attrezzi e le attrezzature di bordo, per quanto non si tratti di mezzi ausiliari per l'uso al suolo, che sono importati sul territorio dell'altra Parte da un'impresa designata e depositati sotto la sorveglianza delle autorità doganali, sono esonerati dai dazi, dalle tasse d'ispezione e da qualsiasi altro tributo e tassa fiscale durante il deposito, purché servano unicamente al rifornimento degli aeromobili o siano riesportati nel territorio dell'altra Parte.
4. Gli oggetti enumerati nei precedenti paragrafi possono essere impiegati unicamente per scopi in relazione con le operazioni di volo e devono, per quanto non siano stati utilizzati, essere riesportati nella misura in cui il loro trasferimento ad altre imprese o la loro nazionalizzazione non siano autorizzati conformemente alle leggi, ai regolamenti e alle procedure amministrative in vigore nel territorio della Parte interessata. Saranno posti sotto sorveglianza doganale finché non sia stata presa una decisione in merito alla loro destinazione.
5. Le esecuzioni previste dal presente articolo possono essere sottoposte a determinate procedure, condizioni e formalità normalmente in vigore sul territo-

rio della Parte che accorda questo diritto e non sono applicabili alle tasse riscosse per la fornitura di prestazioni. Esse sono applicabili su base di reciprocità.

Articolo 11 Tasse aeroportuali

Le tasse d'utilizzazione degli aeroporti e delle attrezzature e servizi di navigazione aerea messi a disposizione da una Parte all'impresa designata dell'altra non dovranno risultare superiori a quelle che devono essere pagate dagli aeromobili nazionali adibiti ai servizi internazionali regolari.

Articolo 12 Rappresentanza dell'impresa

1. L'impresa designata di una delle Parti ha il diritto di assumere e di tenere sul territorio dell'altra Parte, conformemente alle leggi e agli ordinamenti in materia di immigrazione, soggiorno e impiego di questa Parte, il personale commerciale, operativo e tecnico e gli specialisti necessari per assicurare i servizi aerei regolari.

2. Per l'attività commerciale, si applica il principio della reciprocità. Gli enti competenti di ciascuna Parte accordano l'appoggio necessario per il buon funzionamento delle rappresentanze dell'impresa designata dall'altra Parte.

3. In particolare, ciascuna Parte accorda all'impresa designata dell'altra il diritto di vendere titoli di trasporto aereo sul suo territorio, direttamente o per il tramite dei suoi agenti.

Articolo 13 Trasferimenti

Ciascuna Parte accorda all'impresa designata dell'altra, a sua domanda, il diritto di trasferire nel suo Paese le eccedenze d'introiti realizzate nell'attività di trasporto aereo svolta sul territorio dell'altra Parte. Il trasferimento avverrà conformemente alla legislazione nazionale di ogni Paese.

Articolo 14 Tariffe

1. Le tariffe che ogni impresa designata deve applicare sono fissate ad aliquote ragionevoli, tenendo conto di tutti gli elementi determinanti, in particolare le spese d'esercizio, un utile ragionevole e le condizioni del mercato.

2. Le tariffe sono di regola fissate dalle imprese designate, che, per quanto possibile, applicheranno a tal fine la procedura d'allestimento delle tariffe definita dall'Associazione del trasporto aereo internazionale (IATA).

3. Le tariffe così fissate saranno sottoposte all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte almeno sessanta (60) giorni prima della data prevista per la loro entrata in vigore. Questo termine può essere ridotto in casi speciali, fatto salvo il consenso di dette autorità. Se nessuna delle autorità aeronautiche notifica la sua non approvazione entro trenta (30) giorni dalla data di ricevimento della richiesta, le tariffe sono considerate approvate.

4. L'entrata in vigore definitiva delle tariffe richiede la doppia approvazione delle autorità aeronautiche delle due Parti.

5. Se non si perviene a un'intesa secondo il paragrafo 2 del presente articolo o se le autorità aeronautiche di una Parte non approvano le tariffe, esse comunicano alle autorità aeronautiche dell'altra Parte la loro decisione almeno trenta (30) giorni prima della data prevista per l'entrata in vigore della tariffa. Esse si sforzeranno di trovare un'intesa. A tal fine, ogni autorità aeronautica farà tutto il possibile perché la tariffa entri in vigore immediatamente o alla data convenuta.

6. Se non si perviene a un'intesa prima che la nuova tariffa divenga applicabile in altro modo, la tariffa già in vigore a questa data rimarrà applicabile per sei (6) mesi al massimo. Persistendo il disaccordo, la controversia sarà sottoposta alla procedura prevista dall'articolo 17 del presente Accordo.

7. Le autorità aeronautiche delle due Parti si adopereranno per assicurare che le imprese designate applichino correttamente le tariffe approvate.

Articolo 15 Statistiche

Le autorità aeronautiche delle Parti si comunicano, a domanda, informazioni statistiche periodiche onde permettere di applicare le disposizioni di cui all'articolo 4 paragrafo 3 del presente Accordo. Queste informazioni includeranno tutti i dati necessari per determinare la quantità di traffico trasportata dall'impresa designata sui servizi convenuti.

Articolo 16 Consultazioni

Ciascuna Parte può, in ogni momento, chiedere consultazioni in merito alla realizzazione, interpretazione, applicazione o modificazione del presente Accordo nonché all'esecuzione delle disposizioni ivi stipulate. Dette consultazioni, che potranno farsi tra autorità aeronautiche, devono iniziare entro sessanta (60) giorni dalla data di ricezione della domanda da parte dell'altra Parte, salvo diverso accordo fra le Parti.

Articolo 17 Composizione delle controversie

Qualsiasi controversia inerente all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo sarà composta mediante negoziati diretti.

Articolo 18 Modificazioni

Qualsiasi modificazione del presente Accordo convenuta fra le Parti entrerà in vigore appena confermata per scambio di note diplomatiche. Nonostante questa disposizione, qualsiasi modificazione dell'Allegato al presente Accordo potrà essere convenuta direttamente fra le autorità aeronautiche delle Parti. Una tale modificazione sarà applicata provvisoriamente dal giorno della stipulazio-

ne e entrerà in vigore appena le due Parti l'avranno confermata per scambio di note diplomatiche.

Articolo 19 Registrazione presso l'OACI

Il presente Accordo, come anche tutti gli emendamenti successivi, sarà registrato presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI).

Articolo 20 Convenzione multilaterale

In caso di conclusione di una convenzione generale multilaterale relativa al trasporto aereo, che vincolasse ciascuna delle Parti, il presente Accordo sarebbe emendato al fine di essere reso conforme alle disposizioni di detta convenzione.

Articolo 21 Entrata in vigore

1. Il presente Accordo entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate con note diplomatiche l'adempimento delle formalità previste dai loro ordinamenti giuridici rispettivi. Nonostante questa disposizione, esso sarà applicato provvisoriamente dal giorno della firma.
2. Il presente Accordo è concluso per una durata indeterminata.

Articolo 22 Denuncia

1. Ciascuna Parte può, in ogni momento, notificare per scritto all'altra di voler porre fine al presente Accordo; la notificazione va fatta simultaneamente all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI).
2. La denuncia diverrà efficace trascorsi sei (6) mesi dalla sua ricezione. Nel frattempo, essa può essere tuttavia revocata.
3. Qualora l'altra Parte non ne attestasse la ricevuta, la notificazione si reputa pervenuta quattordici (14) giorni dopo che l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) ne avrà ricevuto comunicazione.

In fede di che, i plenipotenziari delle due Parti hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Caracas, il 9 agosto 1991, in doppio esemplare, nelle lingue francese e spagnola, i due testi facendo parimenti fede.

Per il
Consiglio federale svizzero:
Peter Dietschi

Per il Governo
della Repubblica del Venezuela:
Armando Duran

Tavola delle linee

Tavola I Svizzera

Linee sulle quali l'impresa designata dalla Svizzera può esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Venezuela
Svizzera	—	Caracas

Tavola II Venezuela

Linee sulle quali l'impresa designata dal Venezuela può esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Svizzera
Venezuela	—	Basilea o Ginevra o Zurigo

Note

1. A scelta delle imprese designate possono essere tralasciati punti intermedi lungo le linee indicate, durante tutti o taluni voli.
2. Ciascuna impresa designata può servire punti intermedi, a condizione che non siano esercitati diritti di traffico fra detti punti e il territorio dell'altra Parte.
3. Ciascuna impresa designata è autorizzata a effettuare sino a due voli settimanali.
4. Ciascuna impresa designata può assicurare i voli, previamente specificati, per mezzo di aerei di sua scelta e senza limitazioni di carico riguardanti i passeggeri e la merce.
5. Le imprese designate possono concludere accordi di cooperazione che dovranno però essere approvati dalle autorità aeronautiche interessate.

Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica araba dello Yemen concernente il traffico aereo di linea

Considerando che *la Svizzera e la Repubblica araba dello Yemen* fanno parte della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944,

al fine di sviluppare la cooperazione internazionale nel campo dei trasporti aerei, e

al fine di concludere un accordo complementare a detta Convenzione per esercitare servizi di linea entro i rispettivi territori e oltre,

il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica araba dello Yemen hanno designato i loro plenipotenziari i quali, debitamente autorizzati, hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1 Definizioni

1. Per l'applicazione del presente Accordo e del suo Allegato:

- a. il termine «Convenzione» indica la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e include ogni allegato adottato giurata l'articolo 90 della Convenzione e ogni emendamento agli Allegati o alla Convenzione conformemente agli articoli 90 e 94 purché detti allegati e emendamenti siano applicabili dalle due Parti contraenti;
- b. la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e, per la Repubblica araba dello Yemen, le autorità dell'aviazione civile e di meteorologia o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o ente autorizzato ad esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità;
- c. la locuzione «impresa designata» indica un'impresa di trasporti aerei che una Parte ha designato conformemente all'articolo 6 del presente Accordo per esercitare i servizi aerei convenuti;
- d. il termine «tariffa» indica il prezzo per il trasporto dei passeggeri, dei bagagli e delle merci e le condizioni d'applicazione, comprese le provvigioni e altre remunerazioni supplementari per l'emissione o la vendita di titoli di trasporto, eccettuate le remunerazioni e condizioni inerenti al trasporto degli invii postali.
- e. le espressioni «territorio», «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «impresa di trasporti aerei», «scalo non commerciale» hanno il significato loro dato dagli articoli 2 e 96 della Convenzione.

¹⁾ Dal testo originale francese.

2. L'Allegato è parte integrante del presente Accordo. Salvo che una disposizione contraria non lo preveda espressamente, qualsiasi riferimento all'Accordo concerne parimenti l'Allegato.

Articolo 2 Concessione di diritti

1. Ciascuna Parte accorda all'altra i seguenti diritti per i servizi aerei internazionali regolari:

- a. il diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il proprio territorio;
- b. il diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali.

2. Le Parti s'accordano l'un l'altra i diritti specificati nel presente Accordo per l'esercizio dei servizi aerei sulle linee indicate nelle tavole dell'Allegato. Detti servizi e linee sono qui di seguito designati «servizi convenuti» e «linee indicate». Esercitando un servizio convenuto su una linea indicata, l'impresa designata di ciascuna Parte gode, oltre dei diritti specificati nel paragrafo 1 del presente articolo, del diritto di effettuare scali nel territorio dell'altra Parte sui punti specificati per questa linea nelle pertinenti tavole del presente Accordo per imbarcare o sbarcare passeggeri, bagagli, merci e invii postali.

3. Nessun disposto del presente articolo conferisce all'impresa designata di una Parte il diritto di imbarcare sul territorio dell'altra, mediante remunerazione, passeggeri, bagagli, merci e invii postali destinati a un altro punto del territorio di quest'altra Parte.

4. Se, in seguito a circostanze speciali e/o inconsuete, l'impresa designata di una Parte non è in grado di esercitare un servizio sulle sue linee normali, l'altra Parte si adopererà per facilitare il proseguimento dell'esercizio di tale servizio ripristinando dette linee in modo appropriato, segnatamente accordando durante tale periodo i diritti necessari per facilitare un esercizio duraturo.

Articolo 3 Principi per l'esercizio dei servizi convenuti

1. Le imprese designate fruiscono di possibilità pari ed eque per l'esercizio dei servizi convenuti sulle linee indicate tra i territori delle due Parti.

2. Per l'esercizio dei servizi convenuti, l'impresa designata di ciascuna Parte deve tener conto degli interessi dell'impresa designata dell'altra Parte, al fine di non pregiudicare indebitamente i servizi convenuti di quest'ultima impresa sulle stesse linee o su alcune di esse.

3. I servizi convenuti assicurati dalle imprese designate delle Parti sono in stretto rapporto con le domande di trasporto del pubblico sulle linee indicate e hanno come scopo essenziale quello di offrire, per un coefficiente di carico ragionevole, una capacità adeguata alla domanda del momento e a quella ragionevolmente prevedibile per il trasporto di passeggeri, bagagli, merci e invii postali in provenienza o a destinazione del territorio della Parte che ha designato l'impresa. L'offerta di trasporto di passeggeri, bagagli, merci o invii postali imbarcati o sbarcati in punti previsti delle linee indicate e situati sui territori di

Stati diversi da quello che ha designato l'impresa, sarà fatta conformemente ai principi generali che prevedono che la capacità sarà adattata:

- a. alla domanda di traffico da e verso il territorio della Parte che ha designato l'impresa;
 - b. alla domanda di traffico della regione attraversata dai servizi convenuti, tenuto conto degli altri servizi di trasporto assicurati da imprese degli Stati situati in questa regione, e
 - c. alle esigenze imposte dall'esercizio di servizi di lungo corso.
4. Nessuna delle Parti ha il diritto di limitare unilateralmente l'esercizio dell'impresa designata dell'altra Parte, salve restando le disposizioni del presente Accordo o a condizioni uniformi quali quelle previste dalla Convenzione.

Articolo 4 Applicazione di leggi e regolamenti

1. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte, l'entrata e l'uscita degli aeromobili adibiti alla navigazione aerea internazionale, o i loro voli sopra detto territorio, sono applicabili all'impresa designata dell'altra Parte.
2. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte, l'entrata, la permanenza e l'uscita di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci o invii postali - come quelli concernenti le modalità d'entrata, d'uscita, d'emigrazione e d'immigrazione, la dogana e i provvedimenti sanitari - sono applicabili ai passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e invii postali trasportati dagli aeromobili dell'impresa designata dell'altra Parte quando questi aeromobili si trovano su detto territorio.
3. Nessuna Parte ha il diritto di privilegiare la propria impresa, rispetto a quella designata dell'altra, nell'applicazione delle leggi e dei regolamenti menzionati nel presente articolo.

Articolo 5 Sicurezza dell'aviazione

1. Conformemente ai loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che il loro obbligo reciproco di proteggere l'aviazione civile contro gli atti d'intervento illeciti per assicurarne la sicurezza fa parte integrante del presente Accordo. Senza limitare il complesso dei loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti agiscono in particolare conformemente alle disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni 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 e della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971.
2. Le Parti convengono di aiutarsi reciprocamente, su richiesta, al fine di prevenire gli atti di cattura illecita di aeromobili civili e altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di questi aeromobili, dei loro passeggeri e equipaggi, degli aereo-

porti, delle attrezzature e servizi della navigazione aerea, nonché le minacce contro la sicurezza dell'aviazione civile.

3. Le Parti, nei loro rapporti reciproci, si conformano alle disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione che sono state stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e che sono designate come Allegati alla Convenzione ove queste disposizioni s'applicano alle Parti; le Parti esigono dagli esercenti d'aeromobili da loro immatricolati, o dagli esercenti d'aeromobili che hanno la sede principale del loro esercizio o la residenza permanente sul loro territorio, nonché dagli esercenti d'aeroporto situati sul loro territorio, che si conformino a dette disposizioni relative alla sicurezza aerea.

4. Ciascuna Parte pattuisce che questi esercenti possono essere tenuti ad osservare le disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, prescritte dall'altra Parte per l'entrata, l'uscita o il soggiorno sul suo territorio. Ciascuna Parte vigila affinché vengano effettivamente applicate misure adeguate sul proprio territorio per proteggere gli aeromobili e per garantire l'ispezione dei passeggeri, equipaggi, bagagli a mano, bagagli, merci e provviste di bordo, prima e durante l'imbarco o il carico. Ogni Parte esamina anche con accondiscendenza qualsiasi richiesta che le venga rivolta dall'altra Parte per ottenere che vengano presi provvedimenti speciali di sicurezza ragionevoli per fronteggiare una particolare minaccia.

5. In caso di incidente o di minaccia d'incidente di cattura illecita d'aeromobili civili o di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di questi aeromobili, dei loro passeggeri, equipaggi, degli aeroporti o delle attrezzature e servizi di navigazione aerea, le Parti si aiutano mutuamente facilitando le comunicazioni e altre misure appropriate, destinate a porre fine con rapidità e sicurezza a questo incidente o minaccia d'incidente.

Articolo 6 Designazione e autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di designare un'impresa di trasporti aerei per l'esercizio dei servizi convenuti. La designazione è notificata per scritto fra le autorità aeronautiche delle due Parti.

2. Ricevuta la notificazione, le autorità aeronautiche accordano senza indugio all'impresa designata dall'altra Parte la necessaria autorizzazione d'esercizio, salve le disposizioni dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo.

3. Le autorità aeronautiche di una Parte possono esigere che l'impresa designata dall'altra provi d'essere in grado di soddisfare le condizioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti da loro normalmente applicati, conformemente alle disposizioni della Convenzione, per l'esercizio dei servizi aerei internazionali.

4. Ciascuna Parte può rifiutare di accordare l'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2 del presente articolo, oppure, nei limiti ch'essa ritenga necessari, condizionare l'attuazione dei diritti definiti nell'articolo 2 del presente Accordo, qualora non avesse la prova che una parte preponderante della proprietà nonché il controllo effettivo dell'impresa appartengano alla Parte che l'ha designata.

5. Ricevuta l'autorizzazione d'esercizio prevista nel paragrafo 2 del presente articolo, l'impresa designata può in ogni momento esercitare qualsiasi servizio convenuto, sempreché sia in vigore una tariffa stabilita conformemente alle disposizioni dell'articolo 14 del presente Accordo.

Articolo 7 Revoca e sospensione dell'autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare o di sospendere un'autorizzazione d'esercizio per l'esercizio, ad opera dell'impresa designata dell'altra, dei diritti menzionati nell'articolo 2 del presente Accordo, oppure di sottoporre l'esercizio di questi diritti alle condizioni ch'essa reputa necessarie se:

- a. questa impresa non può provare che una parte preponderante della proprietà nonché il controllo effettivo dell'impresa appartengono alla Parte che l'ha designata o a suoi cittadini, o se
- b. l'impresa ha disatteso o gravemente infranto le leggi e i regolamenti della Parte che ha accordato i diritti, o se
- c. l'impresa non esercita i servizi convenuti conformemente alle condizioni prescritte nel presente Accordo.

2. Tranne ove la revoca, la sospensione o il condizionamento di cui al paragrafo 1 del presente articolo risultassero immediatamente necessari per evitare altre infrazioni a leggi e regolamenti, tale diritto potrà essere esercitato solamente dopo consultazione con l'altra Parte.

Articolo 8 Riconoscimento di certificati e licenze

1. I certificati di navigabilità, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una Parte sono riconosciuti dall'altra durante la loro validità.

2. Tuttavia ogni Parte si riserva il diritto di non riconoscere, per la circolazione sopra il proprio territorio, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o convalidati ai suoi cittadini dall'altra Parte o da qualsiasi altro Stato.

Articolo 9 Esonero da dazi e tasse

1. Gli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata di una Parte, come anche le loro attrezzature normali, riserve di carburanti e lubrificanti e loro provviste di bordo, comprese le derrate alimentari, le bevande e i tabacchi, sono, all'entrata nel territorio dell'altra Parte, esonerati da ogni dazio, spese d'ispezione e altri emolumenti analoghi, a condizione che dette attrezzature, riserve e provviste rimangano a bordo degli aeromobili sino a riesportazione avvenuta.

2. Sono parimenti esenti da questi tributi e tasse, fatti salvi gli emolumenti per servizi resi:

- a. le provviste di bordo prese sul territorio di una Parte, nei limiti stabiliti dalle sue autorità, per essere consumate a bordo degli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata dell'altra Parte;

- b. i pezzi di ricambio e le attrezzature normali di bordo importati sul territorio di una Parte per la manutenzione o la riparazione degli aeromobili impiegati in servizio internazionale;
 - c. i carburanti e lubrificanti per l'approvvigionamento degli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata di una Parte, anche se detti approvvigionamenti sono utilizzati dagli aeromobili in volo sopra il territorio della Parte ove furono imbarcati.
3. Le attrezzature normali di bordo, come anche i prodotti e gli approvvigionamenti a bordo degli aeromobili impiegati dall'impresa designata di una Parte, possono essere sbarcati sul territorio dell'altra Parte solamente con il consenso delle autorità doganali di questo. In tal caso essi possono essere posti sotto la sorveglianza di dette autorità fintanto che non siano riesportati o adibiti ad altro uso, conformemente ai regolamenti doganali.
4. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano parimenti quando l'impresa designata di una Parte ha concluso accordi con una o più imprese sulla locazione o il trasferimento, sul territorio dell'altra Parte, di oggetti specificati nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, a condizione che detta o dette imprese beneficino anche di dette esenzioni di quest'altra Parte.

Articolo 10 Tasse d'utilizzazione

1. Ciascuna Parte si sforzerà di fare in modo che le tasse d'utilizzazione, imposte o imponibili dalle sue autorità competenti all'impresa designata dell'altra Parte, siano eque e ragionevoli. Dette tasse si fonderanno su principi di una sana economia.
2. Le tasse pagate per l'utilizzazione degli aeroporti e delle attrezzature e servizi di navigazione aerea, offerti da una delle Parti all'impresa designata dell'altra, non dovranno risultare superiori a quelle che devono essere pagate dagli aeromobili nazionali adibiti ai servizi internazionali regolari.

Articolo 11 Rappresentanza e attività commerciali delle imprese

1. Fatte salve le leggi e i regolamenti nazionali, l'impresa designata di una delle Parti ha il diritto di tenere sul territorio dell'altra Parte rappresentanze adeguate, che possono comprendere personale commerciale, operativo e tecnico, trasferito o assunto sul posto.
2. Per l'attività commerciale si applica il principio della reciprocità. Gli enti competenti di ciascuna Parte accordano l'appoggio necessario per il buon funzionamento delle rappresentanze dell'impresa designata dell'altra Parte.
3. In particolare, ciascuna Parte accorda all'impresa designata dell'altra il diritto di vendere titoli di trasporto aereo sul suo territorio, direttamente e, ad arbitrio dell'impresa, per il tramite dei suoi agenti. Ogni impresa ha il diritto di vendere tali titoli di trasporto e qualsiasi persona sarà libera di acquistarli in divise del medesimo territorio o in quelle liberamente convertibili di altri Paesi.

Articolo 12 Conversione e trasferimento degli introiti

Ciascuna impresa designata ha il diritto di convertire e trasferire nel suo Paese, al tasso ufficiale, le eccedenze d'introiti realizzate sulle spese locali col trasporto di passeggeri, bagagli, merci e invii postali. Se il servizio dei pagamenti tra le Parti è disciplinato da un accordo speciale, questo è applicabile.

Articolo 13 Tariffe

1. Le tariffe che ogni impresa designata deve applicare in connessione con i trasporti da o verso il territorio dell'altra Parte sono fissate a aliquote ragionevoli, tenendo conto di tutti gli elementi determinanti, comprendenti le spese d'esercizio, un utile ragionevole, le caratteristiche di ogni servizio e le tariffe riscosse da altre imprese di trasporti aerei.

2. Le tariffe di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono fissate quanto possibile mediante intesa fra le imprese designate delle due Parti e dopo consultazione delle altre imprese di trasporti aerei che servono, completamente o parzialmente, la stessa linea. Le imprese designate devono, per quanto possibile, applicare a tal fine la procedura d'allestimento delle tariffe definita dall'Associazione del Trasporto Aereo Internazionale (IATA) o da qualsiasi altro ente internazionale riconosciuto che formula proposte in materia.

3. Le tariffe così fissate saranno sottoposte all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte almeno sessanta giorni prima della data prevista per la loro entrata in vigore. Questo termine può essere ridotto in casi speciali, fatto salvo il consenso di dette autorità. Se nessuna delle autorità aeronautiche notifica la sua non approvazione entro trenta giorni dalla data di sottoposizione, le tariffe sono considerate approvate.

4. Se le imprese designate non possono intendersi o se le autorità aeronautiche di una Parte non approvano le tariffe, le autorità aeronautiche delle Parti si sforzeranno di allestire la tariffa di comune intesa. I negoziati cominceranno entro trenta giorni a contare dal momento in cui sarà manifesto che le imprese designate non possono giungere a un'intesa o dopo che le autorità aeronautiche di una Parte avranno notificato alle autorità aeronautiche dell'altra la loro non approvazione delle tariffe.

5. Persistendo il disaccordo, la controversia è sottoposta alla procedura prevista nell'articolo 17 del presente Accordo.

6. Le tariffe già stabilite resteranno in vigore fino a quando, giusta il presente articolo o l'articolo 17 del presente Accordo, saranno fissate nuove tariffe, tuttavia non oltre dodici mesi a contare dal giorno della negata approvazione da parte delle autorità aeronautiche di una Parte.

7. Le autorità aeronautiche delle Parti si sforzeranno di assicurarsi che le imprese designate si conformino alle tariffe fissate e depositate presso le autorità aeronautiche delle Parti, e che nessuna impresa proceda illegalmente a qualsiasi riduzione di queste tariffe, in qualunque modo, direttamente o indirettamente.

Articolo 14 Approvazione degli orari

Almeno trenta giorni prima dell'inizio dei servizi convenuti, l'impresa designata di una Parte sottopone i suoi orari all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra. Lo stesso disciplinamento s'applica a qualsiasi successiva modificazione d'orario.

Articolo 15 Statistiche

Le autorità aeronautiche delle Parti si comunicano, a domanda, statistiche periodiche o altri dati analoghi concernenti il traffico sui servizi convenuti.

Articolo 16 Consultazioni

Ciascuna Parte può, in ogni momento, chiedere consultazioni concernenti la realizzazione, l'interpretazione, l'applicazione o la modificazione del presente Accordo. Dette consultazioni, che possono aver luogo fra le autorità aeronautiche, devono iniziare entro sessanta giorni dalla data di ricezione della domanda da parte dell'altra Parte, salvo diverso accordo fra le Parti.

Articolo 17 Composizione delle controversie

1. Qualsiasi controversia inerente al presente Accordo, che non venisse composta mediante negoziati diretti o per via diplomatica, sarà sottoposta, a domanda di una delle Parti, a un tribunale arbitrale.
2. In tal caso, ciascuna Parte designerà un arbitro; i due arbitri coopteranno un Presidente, cittadino di uno Stato terzo. Se, entro un termine di due mesi a decorrere dal giorno in cui una delle Parti ha designato il proprio arbitro, l'altra Parte non designa il suo o se, nel corso del mese successivo alla designazione del secondo arbitro, i due arbitri non hanno designato il Presidente, ciascuna Parte può chiedere al presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale di procedere alle designazioni necessarie.
3. Il tribunale arbitrale fisserà la propria procedura e deciderà la ripartizione delle spese da essa risultanti.
4. Le Parti s'impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione pronunciata in virtù del presente articolo.

Articolo 18 Modificazioni

1. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, tale modificazione, convenuta tra le Parti, sarà applicata provvisoriamente dal giorno della firma e entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle formalità costituzionali.
2. L'Allegato potrà essere modificato per convenzione diretta tra le autorità aeronautiche delle Parti. Le modificazioni saranno applicate provvisoriamente dal giorno della stipulazione e entreranno in vigore dopo essere state confermate per scambio di note diplomatiche.

3. In caso di conclusione di una convenzione generale multilaterale relativa al trasporto aereo, che vincolasse ciascuna delle Parti, il presente Accordo sarebbe emendato al fine di essere reso conforme alle disposizioni di detta convenzione.

Articolo 19 Denuncia

1. Ciascuna Parte può, in ogni momento, notificare per scritto all'altra la sua decisione di porre termine al presente Accordo. La notificazione va fatta simultaneamente all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

2. La denuncia diverrà efficace alla fine di un periodo d'orario, sempreché siano trascorsi dodici mesi dalla sua ricezione. Nel frattempo, essa può essere tuttavia revocata di comune intesa.

3. Qualora l'altra Parte non ne attestasse la ricevuta, la notificazione si reputa pervenuta quattordici giorni dopo che l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale ne avrà ricevuto comunicazione.

Articolo 20 Registrazione presso l'OACI

Il presente Accordo, come anche tutti gli emendamenti successivi, sarà registrato presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

Articolo 21 Entrata in vigore

Il presente Accordo sarà applicato provvisoriamente dal giorno della firma. Esso entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle rispettive formalità costituzionali concernenti la conclusione e l'entrata in vigore degli accordi internazionali.

In fede di che, i plenipotenziari delle due Parti hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Sanaa, il 19 dicembre 1991, in doppio esemplare, nelle lingue francese, araba e inglese, i tre testi facenti ugualmente fede. In caso di disaccordo, fa stato il testo inglese.

Per il
Consiglio federale svizzero:
Serge Salvi

Per il Governo
della Repubblica araba dello Yemen:
Col Mohsin M. Al-Yousefi

Tavola delle linee

Tavola I

Linee sulle quali l'impresa designata dalla Svizzera può esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti nello Yemen	Punti oltre lo Yemen
Punti in Svizzera	—	Sanaa Hodeida	—

Tavola II

Linee sulle quali l'impresa designata dalla Repubblica araba dello Yemen può esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Svizzera	Punti oltre la Svizzera
Punti nello Yemen	—	Due punti	—

Note

1. Le imprese designate possono omettere punti intermedi e punti oltre sulle linee indicate, durante tutti i voli o per taluni di essi.
2. Ciascuna impresa designata può terminare sul territorio dell'altra Parte qualsiasi servizio convenuto.
3. Ciascuna impresa designata può servire punti intermedi e punti oltre non specificati nell'Allegato al presente Accordo, a condizione che non siano esercitati diritti di traffico tra questi punti e il territorio dell'altra Parte.

Accordo che modifica quello tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica Federativa del Brasile concernente i trasporti aerei regolari

Introduzione di un nuovo articolo 8^{bis}

Articolo 8^{bis} Sicurezza dell'aviazione

1. Conformemente ai loro diritti o obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che i loro obblighi reciproci di proteggere l'aviazione civile contro gli atti d'intervento illecito per garantirne la sicurezza fanno parte integrante del presente Accordo. Senza limitare la generalità dei loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti agiscono in particolare conformemente alle disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni 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 e della Convenzione per la repressione d'atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971.

2. Le Parti s'accordano reciprocamente, su domanda, l'assistenza necessaria per prevenire gli atti di cattura illecita di aeromobili civili e altri atti illeciti contro la sicurezza di questi aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti e delle attrezzature e servizi della navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

3. Le Parti, nei loro rapporti reciproci, si conformano alle disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e désignate come Allegati alla Convenzione, per quanto queste disposizioni s'applicano alle Parti; quest'ultime esigono dagli esercenti di aeromobili da esse immatricolati, o dagli esercenti di aeromobili che hanno la loro sede principale d'esercizio o la loro residenza permanente sul loro territorio e dagli esercenti d'aeroporto situati sul loro territorio, che si conformino a dette disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione.

4. Ogni Parte conviene che detti esercenti d'aeromobili possono essere tenuti ad osservare le disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione giusta il paragrafo 3 del presente articolo, prescritte dall'altra Parte per l'entrata, l'uscita o il soggiorno sul suo territorio. Ogni Parte vigila affinché siano applicati effettivamente sul suo territorio provvedimenti adeguati per proteggere gli aeromobili e per garantire l'ispezione dei passeggeri, equipaggi,

¹⁾ Dal testo originale francese.

bagagli a mano, merci e provviste di bordo, prima e durante l'imbarco o il carico. Ogni Parte esamina anche con spirito favorevole qualsiasi domanda che le sottopone l'altra Parte per ottenere che vengano presi provvedimenti speciali di sicurezza ragionevoli per fronteggiare una minaccia particolare.

5. In caso d'incidente o minaccia d'incidente di cattura illecita d'aeromobili civili o di altri atti illeciti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri e equipaggi, degli aeroporti o attrezzature e servizi di navigazione aerea, le Parti si aiutano mutuamente facilitando le comunicazioni e altri provvedimenti adeguati, destinati a porre fine con rapidità e sicurezza a detto incidente o a questa minaccia d'incidente.

Accordo che modifica quello tra la Confederazione Svizzera e il Messico concernente i trasporti aerei regolari

Traduzione¹⁾

Inserimento dei nuovi articoli 5^{bis}, 10^{bis} e 12, nonché dell'allegato

Articolo 5^{bis}

1. Conformemente ai loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che i loro obblighi reciproci di proteggere l'aviazione civile contro gli atti d'intervento illecito, per garantirne la sicurezza, fanno parte integrante del presente Accordo. Senza limitare la generalità dei loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti agiscono in particolare conformemente alle disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni 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 e della Convenzione per la repressione d'atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971.

2. Le Parti s'accordano reciprocamente, su domanda, qualsiasi assistenza necessaria per prevenire gli atti di cattura illecita di aeromobili civili e altri atti illeciti contro la sicurezza di questi aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti e delle attrezzature e servizi della navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

3. Le Parti, nei loro rapporti reciproci, si conformano alle disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e designate come Allegati alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale per quanto queste disposizioni s'applicano alle Parti; quest'ultime esigono dagli esercenti d'aeromobili, cittadini dei rispettivi Paesi, o dagli esercenti d'aeromobili che hanno la loro sede principale d'esercizio o la loro residenza permanente sul loro territorio e dagli esercenti d'aeroporto situati sul loro territorio, che si conformino a dette disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione.

4. Ogni Parte conviene che detti esercenti d'aeromobili possono essere tenuti ad osservare le disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione giusta il paragrafo 3 del presente articolo, prescritte dall'altra Parte per l'entrata, l'uscita o il soggiorno sul suo territorio dell'altra. Ogni Parte vigila affinché siano applicati effettivamente sul suo territorio provvedimenti adeguati per proteggere gli aeromobili e per garantire l'ispezione dei passeggeri, equipaggi, bagagli a mano, bagagli, merci e provviste di bordo, prima e

¹⁾ Dal testo originale francese.

durante l'imbarco o il carico. Ogni Parte esamina anche con spirito favorevole qualsiasi domanda che le sottopone l'altra Parte per ottenere che vengano presi provvedimenti speciali di sicurezza ragionevoli per fronteggiare una minaccia particolare.

5. In caso d'incidente o minaccia d'incidente di cattura illecita d'aeromobili civili o di altri atti illeciti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri e equipaggi, degli aeroporti o attrezzature e servizi di navigazione aerea, le Parti si aiutano mutuamente facilitando le comunicazioni e altri provvedimenti adeguati, destinati a porre fine con rapidità e sicurezza a detto incidente o a questa minaccia d'incidente.

Articolo 10^{bis} Trasferimento di utili

Ogni impresa aerea designata avrà il diritto di convertire e trasferire nel suo Paese, giusta la legislazione nazionale vigente, le eccedenze di introiti che superano le spese locali. La conversione di queste eccedenze nonché l'invio dovranno essere effettuati senza limitazioni al tasso di cambio applicabile alla data alla quale queste eccedenze saranno presentate per la conversione e per l'invio.

Articolo 12

2. Le modificazioni dell'Accordo così approvate saranno applicate provvisoriamente dalla data dello scambio di note diplomatiche e entreranno in vigore non appena le due Parti si saranno mutualmente notificato l'adempimento delle formalità costituzionali a loro proprie.

3. Le modificazioni dell'Allegato del presente Accordo potranno essere convenute direttamente fra le autorità aeronautiche delle Parti. Dette modificazioni saranno applicate provvisoriamente dal giorno in cui saranno state stipulate e entreranno in vigore quando saranno state confermate mediante scambio di note diplomatiche.

Tavola delle linee

Sezione I

Linee sulle quali l'impresa designata dalla Svizzera può esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Messico	Punti oltre
Punti in Svizzera	Un punto negli Stati Uniti Nota 4 Nota 5	Città del Messico e/o Cancun e/o Acapulco e/o Guadalajara Note 6 e 7	Punti oltre il Messico

Sezione II

Linee sulle quali l'impresa designata dal Messico può esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Svizzera	Punti oltre
Punti in Messico	Due punti in Europa Nota 4 Nota 5	Tre punti in Svizzera Nota 6 Nota 7	Punti oltre la Svizzera

Note

1. I servizi aerei previsti nelle sezioni I e II possono essere esercitati con qualsiasi tipo di velivolo, esclusi però quelli supersonici.
2. L'impresa aerea designata di ciascuna Parte può esercitare fino a sette voli settimanali sulla linea indicata.
3. I punti intermedi menzionati e i punti oltre, sulle linee indicate, possono essere tralasciati durante tutti o taluni voli a scelta dell'impresa aerea designata e qualsiasi servizio convenuto può terminare sul territorio dell'altra Parte.
4. Le imprese aeree designate dalle Parti non fruiscono dei diritti della quinta libertà nei punti intermedi, eccettuati quelli menzionati nelle loro rispettive tavole delle linee.
5. Le imprese aeree designate possono scegliere liberamente i punti intermedi nelle regioni interessate.
6. Sul territorio delle Parti non possono essere esercitati né i diritti di cabotaggio né i diritti di «stop-over».
7. Le imprese aeree designate non possono servire più di due punti tra quelli menzionati sul territorio delle Parti.

**che modifica quello provvisorio sui trasporti aerei
tra la Svizzera e gli Stati Uniti d'America**

Introduzione di un nuovo articolo 6^{bis}*Articolo 6^{bis}*

- a) Conformemente ai loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che i loro obblighi reciproci di proteggere l'aviazione civile contro gli atti d'intervento illecito, per garantirne la sicurezza, fanno parte integrante del presente Accordo. Senza limitare la generalità dei loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti agiscono in particolare conformemente alle disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni 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 e della Convenzione per la repressione d'atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971.
- b) Le Parti s'accordano reciprocamente, su domanda, qualsiasi assistenza necessaria per prevenire gli atti di cattura illecita di aeromobili civili e altri atti illeciti contro la sicurezza di questi aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti e delle attrezzature e servizi della navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.
- c) Le Parti, nei loro rapporti reciproci, si conformano alle disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e designate come Allegati alla Convenzione, per quanto queste disposizioni s'applicano alle Parti; quest'ultime esigono dagli esercenti d'aeromobili da esse immatricolati, o dagli esercenti d'aeromobili che hanno la loro sede principale d'esercizio o la loro residenza permanente sul loro territorio e dagli esercenti d'aeroporto situati sul loro territorio, che si conformino a dette disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione. Ogni Parte informa anticipatamente l'altra della sua intenzione di notificare qualsiasi differenza rispetto a siffatti standard.
- d) Ogni Parte conviene che detti esercenti d'aeromobili possono essere tenuti tenuti ad osservare le disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione giusta la lettera c) del presente articolo, prescritte dall'altra

¹⁾ Dal testo originale inglese.

Parte per l'entrata, l'uscita o il soggiorno sul suo territorio. Ogni Parte vigila affinché siano applicati effettivamente sul suo territorio provvedimenti adeguati per proteggere gli aeromobili e per garantire l'ispezione dei passeggeri, equipaggi, bagagli a mano, merci (compresi i bagagli) e le provviste di bordo, prima e durante l'imbarco o il carico. Ogni Parte vigila parimenti affinché sia soddisfatta qualsiasi domanda dell'altra vertente sui provvedimenti speciali di sicurezza in caso di minaccia particolare, per quanto detti provvedimenti siano appropriati.

- e) In caso d'incidente o minaccia d'incidente di cattura illecita d'aeromobili civili o di altri atti illeciti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri e equipaggi, degli aeroporti o attrezzature e servizi di navigazione aerea, le Parti si aiutano mutuamente facilitando le comunicazioni e altri provvedimenti adeguati, destinati a porre fine con rapidità e sicurezza a detto incidente o a questa minaccia d'incidente.
- f) Qualora una Parte abbia motivo di ritenere che l'altra non si attenga alle disposizioni del presente articolo, essa può domandare l'apertura immediata di consultazioni con l'altra. Siffatte consultazioni devono essere aperte entro 15 giorni a partire dal momento in cui sono state richieste; questo termine può essere prorogato d'intesa reciproca. Nonostante le disposizioni dell'articolo 6, i diritti conferiti dal presente Accordo alle Parti possono essere sospesi entro 90 giorni, qualora non venga raggiunto un accordo soddisfacente. Una Parte può prendere immediatamente provvedimenti provvisori di protezione appropriati qualora una situazione d'emergenza presenti un rischio immediato ed eccezionale per la sicurezza dei passeggeri, degli equipaggi o degli aeromobili e quando l'altra Parte non adempie in modo adeguato gli obblighi di cui alle lettere d) o e) del presente articolo. Occorrerà porre fine a qualsiasi atto intrapreso giusta la presente lettera dal momento in cui l'altra Parte rispetta le disposizioni del presente articolo.

Accordo che modifica quello relativo ai servizi aerei fra la Svizzera e il Pakistan

Traduzione¹⁾

Introduzione di un nuovo articolo 3^{bis}

Articolo 3^{bis}

- A. Le Parti riaffermano ai loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, ivi incluse la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, la Convenzione concernente le infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, la Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata all'Aia il 16 dicembre 1970 e la Convenzione per la repressione d'atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971. Le Parti riaffermano che i loro obblighi reciproci di proteggere l'aviazione civile contro gli atti d'intervento illecito, per garantirne la sicurezza, fanno parte integrante del presente Accordo.
- B. Le Parti s'accordano reciprocamente, su domanda, qualsiasi assistenza necessaria per prevenire gli atti di cattura illecita di aeromobili civili e altri atti illeciti contro la sicurezza di questi aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti e delle attrezzature e servizi della navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.
- C. Le Parti, nei loro rapporti reciproci, si conformano alle disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e designate come Allegati alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale per quanto queste disposizioni s'applicano alle Parti; quest'ultime esigono dagli esercenti d'aeromobili da esse immatricolati, o dagli esercenti d'aeromobili che hanno la loro sede principale d'esercizio o la loro residenza permanente sul loro territorio e dagli esercenti d'aeroporto situati sul loro territorio, che si conformino a dette disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione.
- D. Ogni Parte conviene che detti esercenti d'aeromobili possono essere tenuti ad osservare le disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione giusta la lettera C del presente articolo, prescritte dall'altra Parte per l'entrata, l'uscita o il soggiorno sul suo territorio. Nonostante le

¹⁾ Dal testo originale francese.

disposizioni della lettera C, ogni Parte si adopera per prendere i provvedimenti supplementari che ritenga necessari per garantire l'ispezione dei passeggeri, equipaggi, bagagli a mano, merci e provviste di bordo, prima dell'imbarco o del carico. Ogni Parte esamina inoltre in modo appropriato qualsiasi domanda dell'altra in vista di ottenere provvedimenti speciali di sicurezza in caso di minaccia particolare.

- E. In caso d'incidente o minaccia d'incidente di cattura illecita d'aeromobili civili o di altri atti illeciti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri e equipaggi, degli aeroporti o attrezzature e servizi di navigazione aerea, le Parti si aiutano mutuamente facilitando le comunicazioni e altri provvedimenti adeguati, destinati a porre fine con rapidità e sicurezza a detto incidente o a questa minaccia d'incidente.
- F. Qualora una Parte deroghi alle disposizioni di sicurezza del presente articolo, le autorità aeronautiche dell'altra possono domandare l'apertura immediata di consultazioni con l'altra. Siffatte consultazioni tenderanno a ricercare un'intesa sui provvedimenti propri per eliminare le cause principali delle preoccupazioni e adottare, conformemente alle norme di sicurezza dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, i passi necessari per creare le condizioni di sicurezza appropriate.

Messaggio concernente diversi accordi sul traffico di linea e la modificazione di quattro accordi sul traffico aereo di linea del 12 febbraio 1992

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	92.017
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.04.1992
Date	
Data	
Seite	1022-1118
Page	
Pagina	
Ref. No	10 117 030

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.