

79.019

Messaggio concernente quattro accordi sul traffico aereo di linea

del 2 maggio 1979

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Ci pregiamo sottoporvi, col presente messaggio, un disegno di decreto federale approvante quattro accordi sul traffico aereo di linea, proponendovi di adottarlo.

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

2 maggio 1979

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Hürlimann

Il cancelliere della Confederazione, Huber



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, nonché la capacità di trasporto degli aeromobili che servono dette linee, istituiscono le norme giuridiche generali alle quali sottostà il traffico aereo internazionale.

In materia di trasporti aerei, la Svizzera persegue una politica liberalistica; da un lato, s'associa 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 salvaguardare un interesse particolare o al bisogno di ottenere dall'altra Parte diritti di traffico determinati. In certi casi, trattasi anzitutto di creare riserve di diritti di traffico.

I quattro accordi, oggetto del presente messaggio, mirano a consolidare nonché a rafforzare la posizione della Svizzera nel traffico aereo internazionale. Essi permetteranno al nostro Paese di seguire, in limiti ragionevoli, l'evoluzione in questo campo.

1 Parte generale

11 Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale

La Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, costituisce la base tecnico-giuridica 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 143 Stati. Per la Svizzera la convenzione è entrata in vigore il 4 aprile 1947 (RU 1971 1299).

L'articolo primo 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.

Ogni tentativo sinora intrapreso onde ordinare su base multilaterale i diritti di traffico in materia di trasporti aerei internazionali è fallito, e ciò rischia di perdurare a cagione degli interessi che ne impediscono la realizzazione. Pertanto, gli Stati desiderosi di organizzare e di sviluppare le loro linee aeree s'attribuiscono reciprocamente i diritti di traffico necessari alla realizzazione dei loro progetti concludendo accordi bilaterali.

12 Accordi bilaterali, principali mezzi di regolamentazione del traffico aereo

Le questioni da disciplinare mediante accordi bilaterali, nella maggior parte dei casi, 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 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'aereo, numero dei posti, ecc.);
- esonero reciproco dei dazi doganali per gli aeromobili impiegati;
- riconoscimento reciproco dei certificati di navigabilità, dei brevetti d'identità e delle licenze;
- approvazione reciproca delle tariffe applicabili;
- libero trasferimento degli introiti;
- composizione arbitrale delle controversie;
- applicabilità provvisoria dell'accordo dal giorno della firma del medesimo;
- possibilità d'adeguare l'accordo agli sviluppi futuri e ai bisogni, 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 il territorio dello Stato partecipante senza atterrarvi (1^a libertà) e ad effettuarvi scali tecnici senza scopo commerciale (2^a libertà). Gli Stati contraenti s'attribuiscono reciprocamente queste due libertà nell'accordo concernente il transito dei servizi aerei internazionali del 7 dicembre 1944 (accordo sul transito), entrato in vigore per la Svizzera il 6 luglio 1945 (CS 13 601). 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 di vicinato), ma anche dal territorio di uno Stato terzo a quello dello Stato partecipante o viceversa (5^a libertà, traffico intermedio).

La Svizzera figura tra gli Stati che hanno concluso il maggior numero d'accordi aeronautici. Sino ad ora ne sono stati conclusi 90 di cui 80 in vigore, 6 firmati e 4 siglati. 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 59 compagnie estere toccano gli aeroporti svizzeri mentre Swissair assicura collegamenti nel mondo intero con 92 città di 62 Paesi diversi.

I quattro accordi che sottoponiamo alla vostra approvazione col presente messaggio contribuiscono parimenti a sviluppare il traffico aereo in partenza e a destinazione della Svizzera. Trattasi dei quattro accordi seguenti:

- Accordo firmato il 14 giugno 1978 con la Repubblica d'Indonesia;
- Accordo firmato il 21 novembre 1978 con la Repubblica del Kenya;
- Accordo firmato il 19 gennaio 1979 con la Repubblica Unita di Tanzania;
- Accordo firmato il 13 marzo 1979 con la Repubblica islamica di Mauritania.

2 Parte speciale

21 Accordi

211 Accordo con la Repubblica d'Indonesia

211.1 Situazione iniziale

L'accordo con l'Indonesia è da considerarsi nell'ottica dei nostri sforzi volti a sviluppare maggiormente i nostri diritti di traffico in Estremo Oriente. I primi contatti con questi Paesi risalgono al 1966. Essi rifiutarono nondimeno di parafare il testo dell'accordo stabilito a quell'epoca. Ulteriori tentativi non ebbero maggior successo. Solamente nel 1977, dopo che l'impresa di trasporti aerei GARUDA ebbe presentato dei piani concreti per servire la Svizzera, le autorità indonesiane si dichiararono disposte ad aprire dei negoziati che avvennero nel dicembre dello stesso anno. L'accordo parafato in quel momento fu firmato a Djakarta il 14 giugno 1978.

211.2 Commenti sulle clausole dell'accordo

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

Articolo 2 capoverso 4

Disposizioni relative ai voli nelle zone di guerra e nelle zone vietate.

Articolo 4 capoverso 4

L'offerta di capacità di trasporto dipende in primo luogo dal volume del traffico diretto.

Articolo 5 capoverso 4

Possibilità di limitare l'importazione e l'esportazione delle merci esenti da dazi.

Articolo 15 capoverso 2

Disdetta dell'accordo con effetto a decorrere dopo dodici mesi.

211.3 Valutazione

L'accordo permette anzitutto di esercitare dei servizi aerei bilaterali; i diritti di traffico in 5^a libertà possono essere convenuti ulteriormente. Swissair intende aprire nel 1980 una linea a destinazione di Djakarta, prolungando così i servizi esistenti verso l'Estremo Oriente.

212 Accordo con la Repubblica del Kenya

212.1 Situazione iniziale

Dopo la dissoluzione, nel 1967, della Comunità dell'Africa orientale (EAC: Kenya, Uganda, Tanzania), il Kenya ha espresso il desiderio, nel giugno 1977, di sostituire il vecchio accordo del 1967 concluso tra la Svizzera e l'EAC. Affinché Swissair potesse mantenere il proprio esercizio e la compagnia Kenya Airways, fondata nel frattempo, fosse in misura d'aprire i suoi servizi regolari verso il nostro Paese, negoziati in merito si svolsero a Nairobi dal 22 al 27 agosto 1977; essi si conclusero con la sigla di un nuovo accordo firmato il 21 novembre 1978.

212.2 Commenti sulle clausole dell'accordo

I negoziati avvennero sulla base del testo normalizzato kenyano. L'accordo diverge dal testo normalizzato svizzero soprattutto nel punto seguente: l'offerta di capacità di trasporto è predeterminata nel senso che il traffico è riportato in modo uniforme tra le imprese designate (art. 6).

212.3 Valutazione

Il nuovo accordo permette a Swissair di perseguire il proprio programma di volo, con la possibilità d'estendere l'offerta. La precedente linea Kenya-Tanzania è nondimeno esclusa, almeno per il momento, ma il volume attuale del traffico dovrebbe bastare per mantenere la redditività del programma.

213 Accordo con la Repubblica Unita di Tanzania

213.1 Situazione iniziale

Le autorità tanzaniane, hanno parimenti dichiarato nel 1977 che l'accordo conchiuso nel 1967 con la Svizzera diveniva caduco in ragione della dissoluzione della Comunità dell'Africa orientale. Simultaneamente, esse chiedevano la conclusione di un nuovo accordo onde mantenere le relazioni aeree tra i due Paesi. I negoziati si svolsero nel gennaio 1978 a Dar es Salaam. L'accordo fu firmato il 19 gennaio 1979.

213.2 Commenti sulle clausole dell'accordo

Il testo normalizzato svizzero è stato ripreso in ampia misura. Solo i punti seguenti sono disciplinati diversamente:

Articolo 9

Swissair non è posta su un piede di parità con l'impresa nazionale tanzaniana per quanto concerne l'applicazione della regolamentazione sulle tasse.

Articolo 10

Procedura per determinare il numero delle rappresentanze della compagnia e l'effettivo del loro personale.

Articolo 14

Riserva della legislazione nazionale per quanto concerne gli utili dell'impresa che non sono in relazione diretta con il traffico aereo.

213.3 Valutazione

Il nuovo accordo offre a Swissair la possibilità di mantenere il proprio programma di volo nel quadro attuale. La precedente linea attraverso il Kenya è tuttavia esclusa, per lo meno provvisoriamente. Per contro, si son potuti convenire nuovi diritti di traffico in 5^a libertà.

214 Accordo con la Repubblica islamica di Mauritania

214.1 Situazione iniziale

Nell'autunno 1976, le autorità mauritane hanno espresso il desiderio di concludere un accordo aeronautico con la Svizzera. Dopo aver esaminato gli interessi svizzeri in gioco, abbiamo aderito a tale richiesta. Trattavasi, segnatamente, di assicurare giuridicamente il diritto di sorvolare il territorio della Mauritania. I negoziati, svoltisi a Nouakchott, si conclusero il 16 novembre 1978 con la conclusione di un accordo, firmato poi il 13 marzo 1979.

214.2 Commenti sulle clausole dell'accordo

Il testo convenzionale svizzero è servito di base per i negoziati. L'accordo diverge nei punti seguenti:

Articolo 3

Possibilità di far esercitare i diritti di traffico da una comunità internazionale d'esercizio. Tale disposizione è già sancita in diversi accordi conclusi con Stati africani.

Articolo 16

Nessun regolamento arbitrale delle controversie.

214.3 Valutazione

L'accordo costituisce attualmente una riserva di diritti di traffico. Siccome la domanda di capacità di trasporto è di lieve entità, Swissair non intende servire la Mauritania in un prossimo avvenire.

3 Risultati della consultazione

La Commissione federale di navigazione aerea ha approvato l'allegato disegno di decreto.

4 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale

41 Ripercussioni finanziarie

I quattro accordi non cagionano alcuna spesa suppletiva.

42 Ripercussioni sull'effettivo del personale

I quattro accordi non incidono in alcun modo sull'effettivo del personale.

43 Conseguenze per i Cantoni e Comuni

I quattro accordi non causano alcun onere per i Cantoni e Comuni.

5 Costituzionalità

L'allegato disegno di decreto federale è conforme all'articolo 8 della Costituzione, il quale conferisce alla Confederazione il diritto di concludere trattati con gli Stati esteri. L'Assemblea federale è competente per approvarli in virtù dell'articolo 85 numero 5 della Costituzione. Siccome gli accordi oggetto del presente messaggio possono essere disdetti in qualsiasi momento, non sottostanno al referendum in materia di trattati internazionali giusta l'articolo 89 capoverso 3 lettera a della Costituzione.

Decreto federale che approva quattro accordi sul traffico aereo di linea

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 8 della Costituzione federale;
visto il messaggio del Consiglio federale del 2 maggio 1979 ¹⁾,
decreta:

Art. 1

- ¹ Sono approvati i seguenti accordi concernenti il traffico aereo di linea:
- a. Accordo concluso il 14 giugno 1978 con la Repubblica d'Indonesia;
 - b. Accordo concluso il 21 novembre 1978 con la Repubblica del Kenya;
 - c. Accordo concluso il 19 gennaio 1979 con la Repubblica Unita di Tanzania;
 - d. Accordo concluso il 13 marzo 1979 con la Repubblica islamica di Mauritania.
- ² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarli.

Art. 2

Il presente decreto non sottostà al referendum in materia di trattati internazionali.

¹⁾ FF 1979 II 184

Accordo tra il Governo della Confederazione Svizzera e il Governo della Repubblica d'Indonesia concernente il traffico aereo di linea

Considerato che

La Svizzera

e

La Repubblica d'Indonesia,

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 d'Indonesia hanno designato i loro plenipotenziari i quali, debitamente autorizzati, hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

1. Per l'applicazione del presente Accordo e dell'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 conformemente all'articolo 90 di detta Convenzione e qualsiasi emendamento agli Allegati o alla Convenzione adottati in virtù degli articoli 90 e 94 della Convenzione stessa.
- b. La locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio aeronautico federale e, per la Repubblica d'Indonesia, il Ministero dei trasporti, delle comunicazioni e del turismo o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o ente autorizzato ad esplicare le funzioni attualmente attribuire a dette autorità.
- c. La locuzione «impresa designata» indica un'impresa di trasporti aerei che una Parte ha designato conformemente all'articolo 3 del presente Accordo per esercitare i servizi aerei-convenuti.
- d. Il termine «territorio» riferentesi a uno Stato, assume il significato conferitogli dall'articolo 2 della Convenzione.
- e. Le locuzioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «impresa

¹⁾ Dal testo originale francese (FF 1979 II 197).

di trasporti aerei» e «scalo non commerciale» assumono il significato conferito loro dall'articolo 96 della Convenzione.

f. 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.

Articolo 2

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 aerei internazionali:

- 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, in traffico internazionale, su detto territorio e nei punti specificati nell'Allegato, passeggeri, 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. Nonostante le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, l'esercizio dei servizi convenuti in una regione d'ostilità o sotto occupazione militare, o in regioni toccate da tali avvenimenti, sarà sottoposto, giusta l'articolo 9 della Convenzione, all'autorizzazione delle autorità militari competenti.

Articolo 3

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 delle due Parti 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 alle condizioni stabi-

lite 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 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 iniziare, in ogni momento, ad esercitare qualsiasi servizio convenuto, sempreché sia in vigore una tariffa stabilita conformemente alle disposizioni dell'articolo 8 del presente Accordo.

6. 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 inosservato o gravemente negletto 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.

7. Tranne ove la revoca, la sospensione o il condizionamento di cui al paragrafo 6 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 4

1. Le imprese designate fruiscono di possibilità pari ed eque per l'esercizio dei servizi convenuti 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. La capacità di trasporto offerta dalle imprese designate dovrà essere adeguata alla domanda di traffico.

4. I servizi convenuti assicurati dalle imprese designate delle Parti saranno in stretto rapporto con i bisogni di trasporto del pubblico sulle linee indicate e mirano essenzialmente a offrire, a un coefficiente di carico ragionevole, una capacità adeguata ai bisogni correnti e ragionevolmente prevedibili del tra-

sporto passeggeri, merci e invii postali, da o verso il territorio della Parte che ha designato l'impresa.

5. L'offerta di trasporto di passeggeri, merci e invii postali imbarcati o sbarcati in punti lungo le linee indicate nel territorio di uno Stato terzo, deve essere fatta conformemente ai principî generali secondo i quali la capacità deve 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 gli altri servizi di trasporto assicurati dalle imprese degli Stati siti in dette regioni; e
- c. alle esigenze di un esercizio delle linee di lungo corso.

Articolo 5

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 tributo o tassa, 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:

- 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 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.

4. Nella misura in cui i tributi o altre tasse non fossero imposti ai beni menzionati nei paragrafi 1 a 3 del presente articolo, tali beni non saranno sottoposti ad alcun divieto o restrizione economica d'importazione, d'esportazione e di transito che potrebbero essere altrimenti applicabili, salvo che tali divieti o restrizioni s'applichino a tutte le imprese di trasporto aereo, compresa l'im-

presa nazionale, per quanto attiene a taluni beni di cui ai paragrafi 1 a 3 del presente articolo.

5. Il trattamento specificato nel presente articolo completa senza pregiudicarlo quello che ciascuna Parte è tenuta di accordare in virtù dell'articolo 24 della Convenzione.

Articolo 6

1. Per l'uso degli aeroporti ed altre agevolazioni offerte da una Parte, l'impresa designata dell'altra non deve pagare tasse superiori a quelle riscotibili per gli aeromobili nazionali adibiti a servizi internazionali regolari.

2. L'impresa designata di una Parte ha il diritto di tenere rappresentanze sul territorio dell'altra. Le rappresentanze possono includere personale commerciale, operativo e tecnico. Per queste attività è applicabile il principio della reciprocità.

Articolo 7

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 8

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'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.

4. Se le imprese designate non possono intendersi o se le autorità aeronautiche di una Parte non approvano le tariffe, le autorità aeronautiche 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 13 qui di seguito.

6. Le tariffe già stabilite resteranno in vigore fino a quando, giusta il presente articolo o l'articolo 13 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 9

1. 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.

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

Articolo 10

Ciascuna Parte s'impegna ad accordare all'impresa designata dell'altra il libero trasferimento, al saggio ufficiale, delle eccedenze d'introiti realizzate sul proprio territorio col trasporto di passeggeri, bagagli, merci e invii postali effettuato da questa impresa. Se il servizio dei pagamenti tra le Parti è disciplinato da un accordo speciale, questo è applicabile.

Articolo 11

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

Articolo 12

1. Consultazioni frequenti e regolari avranno luogo tra le autorità aeronautiche delle Parti, onde assicurare una stretta collaborazione in tutti i campi riguardanti l'esecuzione del presente Accordo.

2. La consultazione, chiesta da una Parte o dalle sue autorità aeronautiche, deve iniziare entro sessanta giorni dalla data di ricezione della domanda.

Articolo 13

1. Le Parti contraenti si sforzeranno, ove sorgesse una controversia inerente all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo, di comporla mediante negoziati diretti.

2. Ove le Parti non giungessero a un'intesa mediante negoziati, la controversia sarà sottoposta, a domanda d'una delle Parti, alla decisione di un tribunale trimembre; a tal fine ciascuna Parte designerà un arbitro mentre il terzo sarà nominato dai primi due così designati. Ciascuna Parte designerà un arbitro entro un termine di sessanta giorni a decorrere dalla data alla quale una delle Parti avrà ricevuto per via diplomatica una notificazione dell'altra Parte chiedente l'arbitrato della controversia, e il terzo arbitro sarà designato entro un nuovo termine di sessanta giorni. Se una delle Parti non ha designato un arbitro entro il termine specificato o se il terzo arbitro non è designato entro il termine specificato, ciascuna Parte potrà chiedere al Presidente del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale di designare uno o due arbitri.

3. Il tribunale arbitrale stabilirà la propria procedura e deciderà circa la ripartizione delle relative spese.

4. Le Parti s'impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione presa in applicazione del paragrafo 2 del presente articolo.

5. Se e fintantoché l'una o l'altra delle Parti o un'impresa designata di una Parte non si conforma a una decisione resa giusta il paragrafo 2 del presente articolo, l'altra Parte potrà limitare, sospendere o revocare qualsiasi diritto o privilegio accordato, in virtù del presente Accordo, alla Parte contraente in difetto o all'impresa designata in difetto.

Articolo 14

1. Se una delle Parti auspica modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, la modificazione se accettata dalle Parti, sarà applicata provvisoriamente dal giorno della firma e entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle loro formalità costituzionali.

2. Qualsiasi modificazione dell'Allegato può essere convenuta direttamente tra le autorità aeronautiche delle Parti. Esse saranno applicate provvisoriamente dal giorno della firma e entreranno in vigore dopo essere state confermate per scambio di note diplomatiche.

3. Ove si dovesse concludere una convenzione generale multilaterale relativa ai trasporti aerei, a cui ciascuna Parte venisse vincolata, il presente Accordo sarà emendato onde renderlo conforme alle disposizioni della convenzione menzionata.

Articolo 15

1. Ciascuna Parte può, in ogni momento, disdire il presente Accordo. La notificazione va fatta simultaneamente all'OACI.
2. In tal caso, la disdetta diverrà efficace dodici mesi dopo la sua ricezione, a meno che, nel frattempo, essa non sia stata revocata di comune intesa.
3. Qualora l'altra Parte non ne attestasse la ricevuta, la notificazione si reputa pervenuta quattordici giorni dopo che l'OACI ne avrà ricevuta comunicazione.

Articolo 16

Il presente Accordo come anche i suoi emendamenti ulteriori saranno registrati presso l'OACI.

Articolo 17

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 Djakarta il 14 giugno 1978, in doppi esemplari, nelle lingue inglese, francese e indonesiana, i tre testi facenti parimente fede. In caso di divergenze inerenti all'interpretazione, prevarrà il testo inglese.

Per il
Consiglio federale svizzero:
W. Guldimann

Per il Governo
della Repubblica d'Indonesia:
Kardono

*Allegato***Tavole delle linee****Tavola I**

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

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Indonesia	Punti oltre l'Indonesia
Punti in Svizzera	Vienna Atene Il Cairo o Tel Aviv o Beirut Bagdad 1 punto nella regione del Golfo o in Arabia Saudita o nel Koweit 1 punto in Iran 1 punto nel Pakistan 1 punto in India Colombo Bangkok Singapore Kuala Lumpur	Djakarta	2 punti in Australia 1 punto in Nuova Zelanda Manila

Tavola II

– Linee sulle quali l'impresa designata dalla Repubblica d'Indonesia può esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Svizzera	Punti oltre la Svizzera
Punti in Indonesia	Singapore Bangkok Bombay Jeddah Il Cairo o Beyrouth o Teheran Atene Roma	Basilea o Ginevra o Zurigo	Parigi Francoforte Bruxelles Amsterdam

Note

1. A scelta delle imprese designate possono essere tralasciati i punti lungo le linee indicate, durante tutti o taluni voli.
2. I punti sulle linee indicate non devono necessariamente essere serviti nell'ordine in cui sono enumerati, a condizione che il servizio sia esercitato su una linea in certa misura diretta.
3. Ciascuna impresa designata può terminare qualsiasi servizio convenuto nel territorio dell'altra Parte.

Accordo

**tra il Consiglio federale della Confederazione Svizzera
e il Governo della Repubblica del Kenya
concernente i servizi aerei tra i loro rispettivi territori e oltre**

Il Consiglio federale svizzero

e

Il Governo della Repubblica del Kenya,

desiderosi di concludere un accordo suppletivo alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, al fine di stabilire i servizi aerei tra i loro rispettivi territori e oltre, hanno convenuto quanto segue:

Art. 1 Definizioni

1. Per l'applicazione del presente accordo e dell'Allegato, salvo che il testo non disponga altrimenti:

- a. la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio aeronautico federale e, per la Repubblica del Kenya, il Ministro incaricato dell'aviazione civile, e, in ambedue i casi, qualsiasi persona o ente autorizzato ad esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità;
- b. le locuzioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «impresa di trasporti aerei» e «scalo non commerciale» assumono il significato conferito loro dall'articolo 96 della Convenzione;
- 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 conformemente all'articolo 90 della medesima nonché ogni emendamento agli Allegati o alla Convenzione adottati in virtù degli articoli 90 e 94, nella misura in cui detti Allegati e emendamenti siano stati approvati dalle due Parti contraenti;
- d. la locuzione «impresa designata» indica un'impresa di trasporti aerei designata conformemente all'articolo 4 del presente Accordo;
- e. il termine «tariffa» indica il prezzo per il trasporto dei passeggeri, dei bagagli e delle merci e le condizioni d'applicazione, compresi i prezzi e le condizioni di emissione e gli altri servizi ausiliari, ma eccettuate le remunerazioni e condizioni inerenti al trasporto degli invii postali;
- f. il termine «territorio» riferentesi a uno Stato, indica i territori e le acque territoriali adiacenti poste sotto la sovranità del detto Stato.

¹⁾ Dal testo originale francese (FF 1979 II 208).

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.

Art. 2 Applicabilità della Convenzione di Chicago

Le disposizioni del presente Accordo sottostanno a quelle della Convenzione, in quanto applicabili ai servizi aerei internazionali.

Art. 3 Attribuzione dei diritti

1. Le Parti s'accordano l'un l'altra i seguenti diritti per quanto concerne i servizi aerei internazionali regolari:

- a. il diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte;
- b. il diritto di effettuare, su detto Territorio, scali non commerciali.

2. Ciascuna Parte accorda all'altra i diritti specificati nel presente Accordo onde stabilire dei servizi aerei internazionali regolari lungo le linee indicate nella rispettiva sezione delle tavole delle linee, allegate al presente Accordo.

Detti servizi e linee sono qui appresso definiti «servizi convenuti» e «linee indicate». Nell'esercizio di un servizio convenuto lungo una linea indicata, l'impresa designata di ciascuna Parte fruirà, in più dei diritti specificati nel paragrafo 1 del presente articolo, del diritto di imbarcare e sbarcare, sul territorio dell'altra Parte e nei punti specificati per detta linea nell'Allegato, passeggeri, merci e invii postali.

3. Nessun disposto del paragrafo 2 del presente articolo conferisce all'impresa di trasporti aerei 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.

Art. 4 Designazione delle imprese di trasporto aereo

1. Ciascuna Parte ha il diritto di designare per scritto all'altra Parte un'impresa di trasporti aerei per l'esercizio dei servizi convenuti sulle linee indicate.

2. Ricevuta la notificazione, le autorità aeronautiche delle due Parti accordano senza indugio all'impresa designata giusta il paragrafo 1 del presente articolo, la necessaria autorizzazione d'esercizio, con riserva delle 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 alle 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 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 del presente Accordo, qualora non avesse 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.

5. Allorché un'impresa è stata così designata e autorizzata, essa può iniziare ad esercitare i servizi convenuti, sempreché sia in vigore una tariffa stabilita conformemente alle disposizioni dell'articolo 13 del presente Accordo.

Art. 5 Revoca o sospensione di un'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 accordati dal presente Accordo, oppure di sottoporre l'attuazione alle condizioni ch'essa reputa necessarie:

- a. in tutti i casi in cui essa 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 non si conforma alle leggi e ai regolamenti della Parte che ha accordato i diritti, o se
- c. in qualche altra maniera 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, regolamenti o disposizioni del presente Accordo, tale diritto potrà essere esercitato solamente dopo consultazione con le autorità aeronautiche dell'altra Parte.

Art. 6 Principi reggenti l'esercizio dei servizi convenuti

1. Le imprese designate devono fruire di un trattamento giusto ed equo affinché possano beneficiare di possibilità pari nell'esercizio dei servizi convenuti. Esse devono tener conto dei loro reciproci interessi al fine di non pregiudicare indebitamente i servizi convenuti.

2. L'esercizio dei servizi convenuti tra i territori delle Parti contraenti, nei due sensi e lungo le linee indicate, costituisce un diritto fondamentale e primordiale delle due Parti.

3. Per l'esercizio dei servizi convenuti:

- a. la capacità totale offerta su ciascuna delle linee dovrà essere adeguata ai bisogni di traffico ragionevolmente prevedibili;
- b. le imprese designate delle due Parti devono dividersi in parti uguali la capacità di cui nel sottoparagrafo 3 a del presente articolo;

- c. onde far fronte a fluttuazioni stagionali o a domande di traffico inattese e a carattere temporaneo, le imprese designate delle Parti dovranno accordarsi reciprocamente circa i provvedimenti propri per fronteggiare l'accrescimento temporaneo del traffico. Qualsiasi accordo concluso tra le imprese di trasporto aereo e qualsiasi emendamento all'accordo dovrà essere sottoposto all'approvazione delle autorità aeronautiche delle due Parti;
- d. una delle Parti, se non desiderasse utilizzare, lungo una o più linee, tutta o parte della capacità a cui essa ha diritto, può consultare l'altra Parte al fine di trasferire a quest'ultima, per un periodo determinato, tutta o parte della capacità di cui essa dispone, entro i limiti convenuti. La Parte che ha trasferito tutta o parte dei propri diritti potrà ricuperarli all'espiazione del periodo innanzi menzionato.

Art. 7 Esenzione dalle tasse su l'attrezzatura, il carburante, le provviste, ecc.

1. Gli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata di una Parte, come anche le loro attrezzature normali, le riserve di carburanti e i lubrificanti e le 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 altre tasse analoghe, a condizione che dette attrezzature e riserve rimangano a bordo degli aeromobili sino a riesportazione avvenuta oppure che siano impiegati durante i loro voli sopra detto territorio.

2. Sono parimenti esenti da questi tributi, spese e dazi, ad eccezione degli emolumenti percepiti in virtù di servizi resi:

- a. le provviste di bordo prese sul territorio di una Parte nei limiti stabiliti dalle sue autorità doganali, per essere consumate a bordo degli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata dell'altra Parte;
- b. i pezzi di ricambio importati sul territorio di una Parte per la riparazione degli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata dell'altra Parte;
- c. i carburanti e lubrificanti forniti a un aeromobile dell'impresa designata da una Parte, adibito a un servizio aereo internazionale sul territorio dell'altra Parte, e impiegato in volo d'arrivo sino a che detto volo sia terminato, in volo di partenza non appena inizia detto volo o in volo di transito diretto, indipendentemente se l'aeromobile effettua o no durante tali voli atterraggi intermedi su questo territorio.

3. Le attrezzature normali di bordo, come anche i prodotti e gli approvvigionamenti a bordo degli aeromobili di una o dell'altra impresa designata 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 finantoche non sia no riesportati o abbiano ricevuto un'altra destinazione conformemente ai regolamenti doganali.

Art. 8 Formalità di transito

1. I passeggeri, i bagagli e le merci, compresi gli invii postali, in transito diretto sul territorio di una Parte, se rimangono nella zona dell'aeroporto loro riservata, sono sottoposti a formalità semplificate.

2. Con riserva dei disposti dell'articolo 7 del presente Accordo, i passeggeri, bagagli e merci, compresi gli invii postali, in transito diretto, sono esenti da tasse, emolumenti e dazi.

Art. 9 Tasse d'aeroporto o tasse analoghe

Per l'uso degli aeroporti e delle altre installazioni di navigazione aerea compresi i servizi radio e meteorologici offerti da una Parte, l'impresa designata di una delle Parti non pagherà, per quanto concerne un aeromobile impiegato per l'esercizio dei servizi convenuti, tasse superiori a quelle normalmente riscotibili per gli aeromobili nazionali, di analoga categoria, dell'altra Parte.

Art. 10 Applicazione delle leggi e regolamenti

1. Le leggi e i regolamenti di una Parte che disciplinano l'ammissione, i voli sul suo territorio o la partenza dal suo territorio di aeromobili appartenenti alla propria impresa designata adibiti alla navigazione aerea internazionale, o che hanno per scopo l'esercizio o la navigazione di tali aeromobili sopra detto territorio, s'applicano parimenti all'impresa designata dell'altra Parte; tali leggi e regolamenti dovranno essere osservati dagli aeromobili di quest'altra Parte, allorché essi entrano, escono o stazionano sul territorio di detta Parte.

2. Le leggi e regolamenti di una Parte che disciplinano l'ammissione, la permanenza o la partenza dal suo territorio di passeggeri, equipaggi, bagagli o merci, compresi gli invii postali, come i regolamenti concernenti l'entrata, l'uscita, l'emigrazione, l'immigrazione e i passaporti, nonché i provvedimenti doganali e sanitari, s'applicano ai passeggeri, equipaggi, bagagli e merci, compresi gli invii postali, trasportati dagli aeromobili dell'impresa designata dell'altra Parte, al momento della loro entrata, uscita o permanenza sul territorio di detta Parte.

Art. 11 Rappresentanza delle imprese

1. Ciascuna Parte accorda all'impresa designata dell'altra, con riserva di reciprocità, il diritto di mantenere sul suo territorio uffici e personale amministrativo, commerciale e tecnico nella misura in cui essi sono necessari ai bisogni dell'impresa designata in questione.

2. L'attribuzione d'uffici e l'impiego del personale menzionato nel paragrafo 1 del presente articolo saranno sottoposti alle leggi e regolamenti della Parte in

questione, come quelli concernenti l'ammissione di stranieri e la loro permanenza sul suo territorio.

Art. 12 Riconoscimento dei certificati, brevetti e licenze

1. I certificati di navigabilità, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o convalidati dallo Stato d'immatricolazione dell'aeromobile impiegato da una delle Parti, dovranno, durante la loro validità, essere riconosciuti dall'altra Parte.

2. Ogni Parte si riserva il diritto di non riconoscere validi, per i voli all'interno o sopra il proprio territorio, i certificati di navigabilità, i brevetti d'idoneità o le licenze rilasciati o convalidati ai suoi cittadini dall'altra Parte o da qualsiasi altro Stato.

Art. 13 Approvazione degli orari

1. 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.

2. Se l'una o l'altra delle imprese designate desidera esercitare voli supplementari o addizionali fuori degli orari approvati, deve chiedere l'autorizzazione delle autorità aeronautiche della Parte contraente considerata.

Art. 14 Tariffe

1. Le tariffe riscosse dall'impresa designata di una Parte per il trasporto da o verso il territorio dell'altra Parte, saranno fissate a aliquote ragionevoli, tenendo debitamente 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. Tale accordo sarà realizzato, per quanto possibile, grazie alle procedure dell'Associazione di trasporto aereo internazionale relative all'allestimento delle tariffe o di qualsiasi altro organismo internazionale che è accettato dalle due Parti e formula proposte in materia.

3. Le tariffe così fissate saranno sottoposte all'approvazione delle autorità aeronautiche delle due Parti almeno sessanta (60) 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.

4. L'approvazione menzionata nel paragrafo 3 del presente articolo può essere data espressamente. Se nessuna delle autorità aeronautiche notifica la

sua non approvazione entro trenta (30) giorni dalla data di sottomissione, giusta il paragrafo 3 menzionato, le tariffe sono considerate approvate. Ove il termine di sottomissione fosse ridotto come previsto nel paragrafo 3, le autorità aeronautiche possono accettare che il termine nel corso del quale deve essere notificata la non approvazione sia inferiore ai trenta (30) giorni.

5. Se una tariffa non può essere accettata conformemente al paragrafo 2 del presente articolo, o se, durante il termine applicabile giusta il paragrafo 4 del presente articolo, un'autorità aeronautica notifica all'altra la propria non approvazione concernente una tariffa accettata conformemente alle disposizioni del paragrafo 2 menzionato, le autorità aeronautiche delle due Parti si sforzeranno, dopo aver consultato le autorità aeronautiche di un altro Stato, del quale ritengono utile il parere, di allestire la tariffa di comune intesa.

6. La tariffa stabilita conformemente alle disposizioni del presente articolo resterà in vigore fino a quando sarà fissata una nuova tariffa. Tuttavia in virtù del presente paragrafo, la tariffa non sarà prolungata per un periodo di oltre dodici (12) mesi dopo la data della sua espirazione, o dopo la data di notifica della negata approvazione, giusta il paragrafo 5 del presente articolo, se è più vicina.

Art. 15 Statistiche

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

Art. 16 Trasferimento del reddito

1. Ciascuna Parte accorda all'impresa designata dell'altra, il libero trasferimento delle eccedenze d'introiti sulle spese realizzate da ciascuna impresa designata sul territorio dell'altra Parte. Tali trasferimenti saranno realizzati sulla base del saggio ufficiale per i pagamenti correnti o, qualora non esistesse il saggio ufficiale, al saggio esistente sul mercato valutario per i pagamenti correnti.

2. Se i pagamenti tra le Parti sono disciplinati da un accordo speciale, questo è applicabile.

Art. 17 Consultazioni

1. In uno spirito di stretta collaborazione, le autorità aeronautiche delle Parti si consulteranno di volta in volta al fine di assicurarsi che le disposizioni del presente Accordo e del suo Allegato sono applicate e rispettate in maniera soddisfacente. Le Parti si consulteranno quando sembrerà loro necessario apportare delle modifiche.

2. Ogni Parte può chiedere una consultazione orale o scritta e che inizierà

entro sessanta (60) giorni a decorrere dalla data di ricezione della domanda, a meno che le due Parti s'accordino per prolungare detto termine.

Art. 18 Composizione delle controversie

1. Ove sorgesse una controversia fra le Parti inerente all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo, i rispettivi governi si sforzeranno prima di tutto di comporla mediante negoziati diretti.

2. I governi, se non riescono a comporre la controversia mediante negoziati diretti, possono convenire di sottoporla alla decisione di una persona o di un organismo; ove non riuscissero ad intendersi, la controversia sarà sottoposta, a domanda d'una delle Parti, a un tribunale trimembre; ciascuna Parte designerà un arbitro e il terzo sarà designato dai due arbitri così scelti. Ciascuna Parte designerà un arbitro entro un termine di sessanta (60) giorni a decorrere dalla data alla quale una delle Parti avrà ricevuto dall'altra per via diplomatica una notificazione richiedente l'arbitrato di una controversia ad opera di tale tribunale. Il terzo arbitro sarà designato entro un altro termine di sessanta (60) giorni. Se una delle due Parti non ha designato il suo arbitro entro il termine specificato, o se il terzo arbitro non è stato designato entro il termine specificato, il presidente del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale può essere adito da ciascuna Parte, per designare, secondo il caso, uno o gli arbitri.

In tal caso, il terzo arbitro sarà cittadino di uno Stato terzo e presiederà il tribunale arbitrale.

3. Il tribunale stabilirà la propria procedura e deciderà circa la ripartizione del costo dell'arbitrato.

4. Le Parti si conformeranno a qualsiasi decisione resa secondo il paragrafo 2 del presente articolo.

Art. 19 Modificazione del presente Accordo onde renderlo conforme ai trattati multilaterali

Il presente Accordo sarà messo in concordanza con qualsiasi convenzione multilaterale che venisse a vincolare le due Parti.

Art. 20 Registrazione dell'Accordo e dei suoi emendamenti

Il presente Accordo come anche i suoi emendamenti ulteriori saranno registrati presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

Art. 21 Disdetta

Ciascuna Parte può, in ogni momento, notificare all'altra la propria decisione di disdire il presente Accordo. La notificazione sarà fatta simultaneamente

all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale. In tal caso, la disdetta diverrà effettiva dodici (12) mesi dopo la data in cui la notificazione è stata ricevuta dall'altra Parte, a meno che la disdetta non sia stata revocata di comune intesa prima della scadenza di detto periodo. Qualora l'altra Parte non ne attestasse la ricevuta, la notificazione si reputa pervenuta quattordici (14) giorni dopo che l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ne avrà ricevuta comunicazione.

Art. 22 Entrata in vigore dell'Accordo e dei suoi emendamenti

1. Il presente Accordo o qualsiasi emendamento sarà applicato provvisoriamente dal giorno della firma. Esso entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle rispettive formalità costituzionali.
2. Qualsiasi modificazione dell'Allegato al presente Accordo, approvata dalle autorità aeronautiche delle Parti, sarà applicata provvisoriamente dal giorno della firma e entrerà in vigore dopo essere stata confermata mediante scambio di note diplomatiche.

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

Fatto a Nairobi il 21 novembre 1978, in doppio esemplare, nelle lingue inglese e francese, i due testi facenti parimente fede.

Per il
Consiglio federale svizzero:
H. Miesch

Per il
Governo del Kenya:
I.O. Okero

*Allegato***Tavole delle linee****Tavola I**

– Linee sulle quali l'impresa designata dal Kenya può esercitare servizi aerei nei due sensi:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Svizzera	Punti oltre
Punti in Kenya	Entebbe Il Cairo Atene	Zurigo	Copenhague

Tavola II

– Linee sulle quali l'impresa designata dalla Svizzera può esercitare servizi aerei nei due sensi:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti nel Kenya	Punti oltre
Punti in Svizzera	Atene Khartoum Entebbe	Nairobi	Johannesburg

Note

1. A meno che non sia specificato altrimenti, ciascuna impresa designata può, esercitando i servizi convenuti, omettere alcuni punti intermedi o oltre, durante tutti o taluni voli.
2. I punti sulle linee indicate non devono necessariamente essere serviti nell'ordine in cui sono enumerati, a condizione che il servizio sia esercitato su una linea in certa misura diretta.
3. Ciascuna impresa designata può terminare taluni dei suoi servizi nel territorio dell'altra Parte, nei punti specificati nelle rispettive tavole delle linee.
4. Ciascuna impresa designata può servire punti non menzionati, a condizione che non siano esercitati diritti di traffico fra detti punti e il territorio dell'altra Parte.
5. Nei settori in cui non è stato accordato il diritto in quinta libertà, non possono essere esercitati diritti di sosta in corso di rotta.

Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica Unita di Tanzania concernente il traffico aereo di linea

Considerato che

La Confederazione Svizzera

e

La Repubblica Unita di Tanzania

(qui appresso: Parti Contraenti)

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 del trasporto aereo, e

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

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

Articolo 1 Definizione

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

- a. il termine «Convenzione» indica la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;
- b. la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio aeronautico federale e, per la Repubblica Unita di Tanzania, il ministro responsabile in questo momento degli affari inerenti all'aviazione civile 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 3 del presente Accordo per esercitare i servizi aerei convenuti;
- d. il termine «territorio» riferentesi a uno Stato, assume il significato conferitogli dall'articolo 2 della Convenzione;
- e. le locuzioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «impresa di trasporti aerei» e «scalo non commerciale» assumono il significato conferito loro dall'articolo 96 della Convenzione;

¹⁾ Dal testo originale francese (FF 1979 II 219).

- f. le locuzioni «attrezzature di bordo», «provviste di bordo» e «pezzi di ricambio» assumono il significato conferito loro dall'Allegato 9 alla Convenzione;
- g. 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.

Articolo 2 Attribuzione di diritti

1. Le Parti contraenti 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 Contraente fruisce, nell'esercizio dei servizi aerei internazionali:
- 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, in traffico internazionale, su detto territorio e nei punti specificati nell'Allegato, passeggeri, merci e invii postali.
3. Nessun disposto del presente articolo conferisce all'impresa designata di una Parte Contraente 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. Le disposizioni dell'Accordo relativo al transito dei servizi aerei internazionali concluso a Chicago il 7 dicembre 1974, saranno applicati tra le Parti Contraenti come se le medesime avessero accettato detto Accordo.

Articolo 3 Designazione delle imprese di trasporti aerei e autorizzazioni d'esercizio

1. Ciascuna Parte Contraente 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 Contraenti.
2. Ricevuta la notificazione, le autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti 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 Contraente possono esigere che l'impresa designata dall'altra provi d'essere in grado di soddisfare alle 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 Contraente può rifiutare 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 Contraente 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 iniziare, in ogni momento, ad esercitare qualsiasi servizio convenuto, sempreché sia in vigore una tariffa stabilita conformemente alle disposizioni dell'articolo 12 del presente Accordo.

Articolo 4 Revoca e sospensione delle autorizzazioni 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 sottoporne 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 Contraente che l'ha designata o a suoi cittadini, o se
- b. l'impresa ha inosservato o gravemente negletto 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 Contraente.

Articolo 5 Disposizioni concernenti la capacità

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

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

3. La capacità di trasporto offerta dalle imprese designate dovrà essere adeguata alla domanda di traffico.

4. 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.
5. Il diritto di ciascuna impresa designata di effettuare trasporti in traffico internazionale fra il territorio dell'altra Parte Contraente e i territori di Paesi terzi deve essere esercitato giusta i principi generali di sviluppo normale ammessi dalle due Parti e alla 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, considerati i servizi locali e regionali;
 - c. alle esigenze di un esercizio economico dei servizi convenuti.

Articolo 6 Dazi e altre tasse

1. Gli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata di una Parte Contraente, 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 tributo o tassa, a condizione che dette attrezzature, riserve e provviste rimangano a bordo degli aeromobili sino a riesportazione avvenuta o che siano impiegate in volo sopra questo territorio.
2. Sono parimenti esenti da questi tributi e tasse:
 - a. le provviste di bordo prese sul territorio di una Parte Contraente, nei limiti stabiliti dalle sue autorità, per essere consumate a bordo degli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata dell'altra Parte Contraente;
 - b. i pezzi di ricambio e le attrezzature normali di bordo importati dall'impresa designata di una delle Parti Contraenti sul territorio dell'altra Parte Contraente 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 dell'altra Parte Contraente, 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 Contraente, possono essere sbarcati sul territorio dell'altra Parte Contraente solamente con il consenso delle autorità doganali di questo. In tal caso essi possono essere posti sotto la vigilanza di dette autorità finanto che non siano riesportati o adibiti ad altro uso, conformemente ai regolamenti doganali.

Articolo 7 Traffico di transito

I passeggeri, i bagagli e le merci in transito diretto sul territorio di una Parte Contraente, se rimangono nella zona dell'aeroporto loro riservata, sono al massimo sottoposti a un controllo molto semplificato. I bagagli e le merci in transito diretto sono esenti da tasse e tributi, compresi i dazi.

Articolo 8 Leggi e regolamenti

1. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte Contraente, 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 Contraente.

2. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte Contraente, 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 Contraente 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 menzionati nel presente articolo.

Articolo 9 Utilizzazione di agevolazioni

Per l'uso degli aeroporti ed altre agevolazioni offerte da una Parte, l'impresa designata dell'altra non deve pagare tasse superiori a quelle riscotibili per gli aeromobili d'impres estere adibiti a servizi internazionali regolari.

Articolo 10 Rappresentanza dell'impresa di trasporti aerei

3. L'impresa designata di una Parte Contraente ha il diritto di tenere rappresentanze sul territorio dell'altra. Le rappresentanze possono includere personale commerciale, operativo e tecnico. Per l'attività commerciale è applicabile il principio della reciprocità.

2. Il numero totale degli agenti e rappresentanti designati da ciascuna delle imprese e di nazionalità delle medesime, sarà convenuto tra le autorità aeronautiche delle Parti Contraenti.

Articolò 11 Certificati e licenze

1. I certificati di navigabilità, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una Parte Contraente 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 Contraente o da qualsiasi altro Stato.

Articolo 12 Tariffe

1. Le tariffe che ogni impresa designata deve applicare in connessione con i trasporti da o verso il territorio dell'altra Parte Contraente 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 Contraenti 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 Contraente 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 notificherà la sua non approvazione entro trenta giorni dalla data di sottomissione, le tariffe sono considerate approvate.

4. Se le imprese designate non possono intendersi o se le autorità aeronautiche di una Parte Contraente non approvano le tariffe, le autorità aeronautiche 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 Contraente 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 qui di seguito.

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 Contraente.

Articolo 13 Programma d'esercizio

1. L'impresa designata di una Parte Contraente deve trasmettere il suo programma di traffico alle autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente al-

meno sessanta (60) giorni prima dell'apertura dell'esercizio. Il programma deve contenere la frequenza dei servizi e i tipi d'aeromobili utilizzati.

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

3. Per i voli supplementari fuori degli orari approvati per i servizi convenuti, l'impresa designata di una Parte Contraente deve chiedere l'autorizzazione delle autorità aeronautiche dell'altra. Di regola, l'istanza è presentata almeno sette giorni feriali prima dell'inizio del volo.

Articolo 14 Trasferimento del reddito

1. Ciascuna Parte Contraente s'impegna ad accordare all'impresa designata dell'altra il libero trasferimento, al saggio ufficiale, delle eccedenze d'introiti realizzate sul proprio territorio col trasporto di passeggeri, bagagli, merci e invii postali effettuato da questa impresa. Se il servizio dei pagamenti tra le Parti è disciplinato da un accordo speciale, questo è applicabile.

2. I redditi che non sono in relazione diretta con i servizi convenuti saranno sottoposti alle prescrizioni nazionali applicabili al trasferimento di valute acquisite da imprese commerciali estere.

Articolo 15 Comunicazione di 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

1. Ciascuna Parte Contraente o le sue autorità aeronautiche possono chiedere reciproche consultazioni.

2. La consultazione, chiesta da una Parte Contraente o dalle sue autorità aeronautiche, dovrà iniziare entro sessanta giorni dalla data di ricezione della domanda.

Articolo 17 Composizione delle controversie

1. Qualsiasi controversia fra le Parti Contraenti inerente all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo, se non può essere composta mediante negoziati diretti o per via diplomatica, sarà sottoposta, a domanda d'una delle Parti Contraenti, a un tribunale arbitrale.

2. A tal fine, ciascuna Parte Contraente designerà un arbitro e i due arbitri coopteranno un presidente, cittadino di uno Stato terzo. Se, dopo due mesi

a contare dal giorno in cui una Parte Contraente ha designato un arbitro, l'altra Parte Contraente non avrà designato il proprio oppure se, dopo un mese dalla designazione del secondo, i due arbitri non avranno ancora cooptato il presidente, ciascuna Parte Contraente potrà chiedere al Presidente del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale di procedere alle designazioni necessarie.

3. Il tribunale arbitrale stabilirà la propria procedura e deciderà circa la ripartizione delle relative spese.

4. Le Parti s'impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione presa in applicazione del presente articolo.

Articolo 18 Registrazione

Il presente Accordo come anche i suoi emendamenti saranno registrati presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

Articolo 19 Conformità con le convenzioni multilaterali

Il presente accordo sarà messo in concordanza con qualsiasi convenzione multilaterale che venisse a vincolare le Parti Contraenti.

Articolo 20 Disdetta

1. Ciascuna Parte Contraente può, in ogni momento, disdire il presente Accordo mediante notificazione scritta; la notificazione va fatta simultaneamente all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

2. La disdetta 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 per l'aviazione civile internazionale ne avrà ricevuta comunicazione.

Articolo 21 Entrata in vigore e modificazione

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

2. Qualsiasi modificazione del presente Accordo sarà applicata provvisoriamente dal giorno in cui è stata convenuta. Essa entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle suddette formalità costituzionali.

3. L'Allegato potrà essere modificato per convenzione diretta tra le autorità aeronautiche delle Parti Contraenti. Le modificazioni saranno applicate provvisoriamente dal giorno in cui sono state convenute e entreranno in vigore dopo essere state confermate per scambio di note diplomatiche.

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

Fatto a Dar es Salaam, il 19 gennaio 1979, in doppio esemplare, nelle lingue francese e inglese, i due testi facenti parimente fede.

Per il -
Consiglio federale svizzero:
P.E. Jaccaud

Per il Governo della
Repubblica Unita di Tanzania:
A. Jamal

*Allegato***Tavole delle linee****Tavola I**

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

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Tanzania	Punti oltre la Tanzania
Punti in Svizzera	Due punti in Europa; due punti nel Medio Oriente; tre punti in Africa	Kilimanjaro e/o Dar es Salaam	Quattro punti in Africa

Tavola II

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

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Svizzera	Punti oltre la Svizzera
Punti in Tanzania	Tre punti in Africa; due punti nel Medio Oriente; due punti in Europa	Basilea e/o Ginevra e/o Zurigo	Quattro punti in Europa

Note

1. A scelta delle imprese designate possono essere tralasciati i punti lungo le linee indicate, durante tutti o taluni voli.
2. I punti sulle linee indicate non devono necessariamente essere serviti nell'ordine in cui sono enumerati, a condizione che il servizio sia esercitato su una linea in certa misura diretta.

3. Ciascuna impresa designata può terminare qualsiasi servizio convenuto nel territorio dell'altra Parte Contraente.
4. I punti che possono essere serviti con diritto di traffico in 5ª libertà saranno convenuti separatamente fra le autorità aeronautiche.

Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica Islamica di Mauritania concernente il traffico aereo di linea

Considerato che

La Svizzera

e

la Repubblica Islamica di Mauritania

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 Islamica di Mauritania hanno designato i loro plenipotenziari i quali, debitamente autorizzati, hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1 Definizioni

1. Per l'applicazione del presente Accordo e dell'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 e emendamenti degli Allegati adottati conformemente all'articolo 90 della detta Convenzione nonché ogni emendamento della Convenzione adottato giusta l'articolo 94 non appena gli Allegati ed emendamenti sono divenuti applicabili per le due Parti contraenti;
- b. la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio aeronautico federale e, per la Repubblica Islamica di Mauritania, il Ministero dei Trasporti, delle Poste, delle Telecomunicazioni, dell'Artigianato e del Turismo o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o ente autorizzato ad esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità oppure funzioni analoghe;
- c. il termine «territorio» riferentesi ad uno Stato indica le regioni terrestri e le acque territoriali adiacenti sotto la sovranità del detto Stato;
- d. la locuzione «impresa designata» indica un'impresa di trasporti aerei che una Parte ha designato conformemente all'articolo 3 del presente Accordo per esercitare i servizi aerei convenuti;

¹⁾ Dal testo originale francese (FF 1979 II 229).

- 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 e 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.

Articolo 2 Diritti di traffico

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 le Parti accordano reciprocamente alle imprese designate:
- il diritto di sorvolare il territorio dell'altra Parte;
 - il diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;
 - il diritto d'imbarcare e sbarcare, passeggeri, bagagli, merci e invii postali sul territorio di ciascuna Parte contraente, nei punti specificati nell'Allegato, a destinazione o in provenienza del territorio dell'altra Parte nei punti specificati nel detto Allegato;
 - il diritto d'imbarcare e sbarcare passeggeri, bagagli, merci e invii postali sul territorio di Stati terzi, nei punti specificati nell'Allegato al presente Accordo a destinazione o in provenienza di punti sul territorio dell'altra Parte specificati nel detto Allegato.
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 e autorizzazione

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 delle due Parti 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 alle condizioni stabi-

lite 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 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 appartengono alla Parte che l'ha designata o a suoi cittadini.

5. Nonostante le disposizioni del presente articolo e dell'articolo 4, una Parte Contraente può designare un'impresa comune di trasporti aerei costituita conformemente agli articoli 77 e 79 della Convenzione e detta impresa sarà accettata dall'altra Parte.

6. Ricevuta l'autorizzazione d'esercizio prevista nel paragrafo 2 del presente articolo, l'impresa designata può iniziare, in ogni momento, ad esercitare qualsiasi servizio convenuto, sempreché sia in vigore una tariffa stabilita conformemente alle disposizioni dell'articolo 11 del presente Accordo.

Articolo 4 Sospensione e revoca

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. con riserva delle disposizioni dell'articolo 3 paragrafo 5 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 inosservato o gravemente negletto 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 5 Prescrizioni sulla capacità

1. Le imprese designate fruiscono di possibilità pari ed eque per l'esercizio dei servizi convenuti 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. La capacità di trasporto offerta dalle imprese designate dovrà essere adeguata alla domanda di traffico.

4. 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.

5. Il diritto di ciascuna impresa designata di effettuare trasporti in traffico internazionale 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 alla 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, considerati i servizi locali e regionali;
- c. alle esigenze di un esercizio economico dei servizi convenuti.

Articolo 6 Esenzione dai 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, gli articoli destinati alla vendita in volo ai passeggeri in quantità limitata sono, all'entrata nel territorio dell'altra Parte, esonerati da ogni tributo o tassa, 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:

- 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 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.

Articolo 7 Transitio 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 al massimo sottoposti a un controllo molto semplificato. I bagagli e le merci in transito diretto sono esenti da tasse e tributi, compresi i dazi.

Articolo 8 Applicazione delle 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.

Articolo 9 Principio di trattamento uguale

1. Nessuna Parte ha il diritto di favorire la propria impresa rispetto a quella designata dall'altra quanto all'applicazione delle leggi e dei regolamenti indicati nell'articolo 8 del presente Accordo.

2. Per l'uso degli aeroporti ed altre agevolazioni offerte da una Parte, l'impresa designata dell'altra non deve pagare tasse superiori a quelle riscotibili per gli aeromobili nazionali adibiti a servizi internazionali regolari.

3. L'impresa designata di una Parte ha il diritto di tenere rappresentanze sul territorio dell'altra. Le rappresentanze possono includere personale commerciale, operativo e tecnico, composto di cittadini delle due Parti. Per l'attività commerciale è applicabile il principio della reciprocità.

Articolo 10 Riconoscimento dei 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 11 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'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, con riserva del consenso di dette autorità. Se nessuna delle autorità aeronautiche notifica la sua non approvazione entro trenta giorni dalla data di sottomissione, 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 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 16 del presente Accordo.

6. Le tariffe già stabilite resteranno in vigore fino a quando, giusta il presente articolo o l'articolo 16 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 12 Orari e voli supplementari

1. 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.

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

Articolo 13 Trasferimento degli introiti

Ciascuna Parte s'impegna ad accordare all'impresa designata dell'altra il libero trasferimento, al saggio ufficiale, delle eccedenze d'introiti realizzate sul proprio territorio col trasporto di passeggeri, bagagli, merci e invii postali effettuato da questa impresa. Se il servizio dei pagamenti tra le Parti è disciplinato da un accordo speciale, questo è applicabile.

Articolo 14 Statistiche

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

Articolo 15 Consultazioni

1. Le Parti, o le loro autorità aeronautiche, possono chiedere reciproche consultazioni.
2. La consultazione, chiesta da una Parte o dalle sue autorità aeronautiche, deve iniziare entro sessanta giorni dalla data di ricezione della domanda.

Articolo 16 Composizione delle controversie

Qualsiasi controversia inerente all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo o del suo Allegato dovrà essere composta, in primo luogo, dalle autorità aeronautiche delle due Parti. In caso di disaccordo la controversia sarà composta per via diplomatica.

Articolo 17 Registrazione

Il presente Accordo come anche i suoi emendamenti saranno registrati presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

Articolo 18 Conformità con le Convenzioni multilaterali

Il presente Accordo sarà messo in concordanza con qualsiasi convenzione multilaterale che venisse a vincolare le Parti.

Articolo 19 Disdetta

1. Ciascuna Parte può, in ogni momento, disdire il presente Accordo mediante notificazione scritta; la notificazione va fatta simultaneamente all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

2. La disdetta 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 per l'aviazione civile internazionale ne avrà ricevuta comunicazione.

Articolo 20 Entrata in vigore e modificazioni

1. 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.

2. Qualsiasi modificazione del presente Accordo sarà applicata provvisoriamente dal giorno della firma. Essa entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle suddette formalità costituzionali.

3. L'Allegato potrà essere modificato per convenzione diretta tra le autorità aeronautiche delle Parti. Le modificazioni saranno applicate provvisoriamente dal giorno della firma e entreranno in vigore dopo essere state confermate per scambio di note diplomatiche.

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

Fatto a Nouakchott il 13 marzo 1979, in doppio esemplare, in lingua francese.

Per il
Consiglio federale svizzero:
R. E. Campiche

Per il Governo della
Repubblica Islamica di Mauritania:
V. O. Maayouf

Allegato

Tavole delle linee

Tavola I

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

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Mauritania	Punti oltre la Mauritania
Punti in Svizzera	Un punto in Europa o in Africa	Un punto in Mauritania	Un punto in Africa

Tavola II

– Linee sulle quali l'impresa designata dalla Repubblica Islamica di Mauritania può esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Svizzera	Punti oltre la Svizzera
Punti in Mauritania	Un punto in Africa o in Europa	Un punto in Svizzera	Un punto in Europa

Note

1. A scelta delle imprese designate possono essere tralasciati i punti lungo le linee indicate, durante tutti o taluni voli.
2. I punti sulle linee indicate non devono necessariamente essere serviti nell'ordine in cui sono enumerati, a condizione che il servizio sia esercitato su una linea in certa misura diretta.
3. Ciascuna impresa designata può terminare qualsiasi servizio convenuto nel territorio dell'altra Parte.
4. Ciascuna impresa designata può servire punti non menzionati, a condizione che non siano esercitati diritti di traffico fra detti punti e il territorio dell'altra Parte.