

---

Traduzione

## Accordo tra il Consiglio federale svizzero e il Governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord concernente il traffico aereo di linea

Concluso il 17 dicembre 2018  
Applicato provvisoriamente dal ...

---

La Confederazione Svizzera («Svizzera»)

e

il Governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord («Regno Unito»)

(di seguito «Parti»):

desiderando promuovere un sistema di trasporti aerei internazionale basato sulla concorrenza tra le imprese di trasporti aerei nel mercato, riducendo al minimo le regolamentazioni e gli interventi governativi;

desiderando ampliare le opportunità per i servizi aerei internazionali;

riconoscendo che servizi aerei internazionali efficienti e concorrenziali promuovono il commercio, il benessere e la crescita economica;

desiderando permettere alle imprese di trasporti aerei di offrire ai passeggeri e agli speditori di merci prezzi e servizi competitivi in mercati aperti;

desiderando assicurare il più elevato livello di sicurezza e protezione nel trasporto aereo internazionale e riaffermando la profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, incidono negativamente sul funzionamento del trasporto aereo e minano la fiducia del pubblico nella sicurezza dell'aviazione civile;

in quanto Parti alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944<sup>1</sup>,

hanno convenuto quanto segue:

### Art. 1 Definizioni

1. Per l'applicazione del presente Accordo e del suo Allegato, sempre che non sia disposto altrimenti:

- a. il termine «Convenzione» indica la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e include tutti gli allegati adottati conformemente all'articolo 90 della Convenzione e tutti gli emendamenti agli allegati o alla Convenzione conformemente agli articoli 90 e 94, sempre che detti allegati ed emendamenti siano applicabili per le due Parti;
- b. la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e, per il Regno Unito, il Segretario di Stato per i trasporti e, per l'applicazione dell'articolo 18 (Tariffe) del presente Accordo, l'autorità dell'aviazione civile o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o organo autorizzato a esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità;
- c. la locuzione «imprese designate» indica una o più imprese di trasporti aerei che una Parte ha designato, conformemente all'articolo 6 del presente Accordo, per l'esercizio dei servizi aerei convenuti;
- d. la locuzione «certificato di operatore aereo» indica un documento che è rilasciato a un'impresa di trasporti aerei e che conferma che l'impresa interessata dispone delle competenze tecniche e organizzative necessarie a garantire un esercizio sicuro di aeromobili per le attività aeronautiche specificate nel certificato;
- e. la locuzione «servizi convenuti» indica i servizi aerei sulle linee indicate per il trasporto di passeggeri, merci e invii postali, singolarmente o in combinazione fra loro;
- f. le locuzioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «imprese di trasporti aerei» e «scali non commerciali» indicano quanto stabilito nell'articolo 96 della Convenzione;
- g. il termine «territorio», in relazione a uno Stato, indica quanto stabilito nell'articolo 2 della Convenzione;
- h. il termine «tariffa» indica il prezzo per il trasporto di passeggeri, bagagli e merci e le condizioni d'applicazione, comprese le tariffe e le condizioni per l'intermediazione e altri servizi ausiliari, a esclusione della remunerazione e delle altre condizioni inerenti al trasporto degli invii postali;
- i. la locuzione «tasse di utilizzazione» indica le tasse che le autorità competenti o gli organi autorizzati da tali autorità impongono alle imprese di trasporti aerei per la fornitura di beni o installazioni aeroportuali, di installazioni per i servizi di navigazione aerea (comprese le installazioni per il sorvolo) o di servizi e installazioni correlati per aeromobili, equipaggi, passeggeri e merci;

<sup>1</sup> RS 0.748.0

- j. la locuzione «trasporto intermodale» indica il trasporto pubblico di passeggeri, bagagli, merci e invii postali con un aeromobile o con uno o più modi di trasporto di superficie, singolarmente o in combinazione, e dietro pagamento di indennizzo o di canone di locazione.

2. L'Allegato è parte integrante del presente Accordo. Sempre che non sia espressamente disposto altrimenti, 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 di Chicago, sempre che applicabili per i servizi aerei internazionali.

#### **Art. 3** Concessione di diritti

1. Le Parti si accordano reciprocamente i diritti specificati nel presente Accordo per l'esercizio dei servizi aerei internazionali sulle linee indicate nelle tavole dell'Allegato. Detti servizi e linee sono di seguito denominati rispettivamente «servizi convenuti» e «linee indicate».

2. Fatte salve le disposizioni del presente Accordo, nell'esercizio dei servizi aerei internazionali le imprese designate di ciascuna Parte godono:

- a. del diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte;
- b. del diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;
- c. i diritti specificati di seguito nel presente Accordo per l'esercizio dei servizi aerei internazionali sulle linee indicate nella relativa sezione della tavola allegata al presente Accordo.

3. Se, in seguito a un conflitto armato, a disordini o sviluppi politici o a circostanze speciali e inconsuete, le imprese designate di una Parte non sono in grado di esercitare un servizio sulle linee da esse abitualmente percorse, l'altra Parte si adopera per consentire il proseguimento dell'esercizio di tale servizio riorganizzando dette linee in modo appropriato e accordando, per il periodo reputato necessario, i diritti per facilitare un esercizio funzionale.

#### **Art. 4** Esercizio dei diritti

1. Le imprese designate godono di eque e pari opportunità per la fornitura dei servizi convenuti contemplati nel presente Accordo.

2. Nessuna Parte limita il diritto di una delle imprese designate di effettuare trasporti aerei internazionali fra i rispettivi territori delle Parti o fra il territorio di una Parte e i territori di Stati terzi.

3. Ciascuna Parte permette a ogni impresa designata di determinare liberamente la frequenza e la capacità dei servizi aerei internazionali da essa offerti conformemente ai servizi convenuti sulle linee indicate. Conformemente a questo diritto, nessuna Parte limita unilateralmente il volume di traffico, il numero di destinazioni, la frequenza, la regolarità del servizio oppure il tipo o i tipi di aeromobili utilizzati dalle imprese designate dell'altra Parte, salvo che per ragioni doganali, tecniche, operative o ambientali, a condizioni uniformi secondo l'articolo 15 della Convenzione.

#### **Art. 5** Applicazione di leggi e regolamenti

1. Le leggi e i regolamenti di una Parte che disciplinano l'entrata o l'uscita dal proprio territorio di aeromobili impiegati nel trasporto aereo internazionale o l'esercizio e la navigazione di tali aeromobili durante la permanenza all'interno del proprio territorio si applicano agli aeromobili utilizzati dalle imprese designate dell'altra Parte e devono essere osservati da tali aeromobili all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima Parte.

2. Le leggi e i regolamenti che disciplinano sul territorio di una Parte l'entrata, la permanenza o l'uscita di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili (quali i regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, la materia doganale e le misure sanitarie [quarantena] o, nel caso della posta, i regolamenti postali) devono essere osservati da, o per conto di, tali passeggeri, equipaggi e merci delle imprese designate dell'altra Parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra Parte.

3. Nessuna Parte può favorire le proprie imprese rispetto a quelle designate dell'altra Parte nell'applicazione delle leggi e dei regolamenti menzionati nel presente articolo.

#### **Art. 6** Designazione e autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di designare tante imprese di trasporti aerei quante ne desidera per l'esercizio dei servizi convenuti su ognuna delle linee indicate e di ritirare o modificare tali designazioni. Tali designazioni sono trasmesse all'altra Parte tramite notifica scritta tra le autorità aeronautiche delle due Parti.

2. L'altra Parte, dopo il ricevimento di una tale designazione e delle domande delle imprese designate presentate nelle forme e secondo le modalità prescritte per le autorizzazioni d'esercizio e le omologazioni tecniche, rilascia senza indugio le relative autorizzazioni e omologazioni, a condizione che:

- a. in caso di un'impresa designata dal Regno Unito:
  - (i) la sua sede si trovi sul territorio del Regno Unito e l'impresa abbia ottenuto una licenza secondo il diritto vigente del Regno Unito, e
  - (ii) l'effettivo controllo sull'impresa di trasporti aerei sia esercitato e mantenuto dallo Stato responsabile del rilascio del suo certificato di operatore aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata nella designazione, e
  - (iii) appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, al Regno Unito e sia effettivamente controllata dal Regno Unito e/o da Stati Membri dell'Unione europea (UE) e/o da Stati Membri dell'Associazione europea di libero scambio (AELS) e/o da cittadini di questi Stati; e

- b. in caso di un'impresa designata dalla Svizzera:
    - (i) la sua sede si trovi sul territorio della Svizzera e sia titolare di un'autorizzazione di esercizio rilasciata dalla Svizzera, e
    - (ii) l'effettivo controllo sull'impresa di trasporti aerei sia esercitato e mantenuto dalla Svizzera, la quale è responsabile del rilascio del suo certificato di operatore aereo, e
    - (iii) appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, alla Svizzera e sia effettivamente controllata dalla Svizzera e/o da Stati Membri dell'UE e/o da Stati Membri dell'AELS e/o da cittadini di questi Stati, e
  - c. l'impresa designata sia in grado di rispettare le condizioni previste nelle leggi e nei regolamenti normalmente applicati in materia di esercizio dei servizi aerei internazionali dalla Parte che esamina la/e domanda/e.
3. Dopo il ricevimento dell'autorizzazione, un'impresa può iniziare a esercitare i servizi convenuti, sempre che rispetti le disposizioni applicabili del presente Accordo.

#### **Art. 7** Revoca e sospensione dell'autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte può revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni d'esercizio o le omologazioni tecniche di un'impresa designata dall'altra Parte:
  - a. in caso di un'impresa designata dal Regno Unito se:
    - (i) la sua sede non si trova sul territorio del Regno Unito o non ha ottenuto una licenza secondo il diritto vigente del Regno Unito, oppure
    - (ii) l'effettivo controllo sull'impresa di trasporti aerei non è esercitato o non è mantenuto dallo Stato responsabile del rilascio del suo certificato di operatore aereo o se l'autorità aeronautica competente non è chiaramente indicata nella designazione, oppure
    - (iii) non appartiene, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, al Regno Unito o non è effettivamente controllata dal Regno Unito e/o da Stati Membri dell'UE e/o da Stati Membri dell'AELS e/o da cittadini di questi Stati; oppure
  - b. in caso di un'impresa designata dalla Svizzera, se:
    - (i) la sua sede non si trova sul territorio della Svizzera o non è titolare di un'autorizzazione di esercizio rilasciata dalla Svizzera, oppure
    - (ii) l'effettivo controllo sull'impresa di trasporti aerei non è esercitato o non è mantenuto dalla Svizzera, la quale è responsabile del rilascio del suo certificato di operatore aereo, oppure
    - (iii) non appartiene, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, alla Svizzera o non è effettivamente controllata dalla Svizzera e/o da Stati Membri dell'UE e/o da Stati Membri dell'AELS e/o da cittadini di questi Stati; oppure
  - c. se l'impresa non osserva leggi e regolamenti normalmente e ragionevolmente applicati dalla Parte che concede tali diritti; oppure
  - d. se l'impresa non svolge il suo esercizio conformemente alle condizioni stabilite nel presente Accordo; oppure
  - e. se una Parte constata che l'altra Parte o un'impresa non ha osservato una delle disposizioni dell'articolo 9 (Sicurezza dell'aviazione) del presente Accordo; oppure
  - f. se l'altra Parte non adotta le misure opportune per migliorare la sicurezza conformemente al paragrafo 4 dell'articolo 10 (Sicurezza tecnica) del presente Accordo; oppure
  - g. conformemente al paragrafo 8 dell'articolo 10 (Sicurezza tecnica) del presente Accordo.
2. A meno che la revoca immediata, la sospensione o la limitazione delle autorizzazioni d'esercizio o delle omologazioni tecniche di cui al paragrafo 1 del presente articolo siano indispensabili per prevenire nuove violazioni di leggi e regolamenti, tale diritto può essere esercitato solo previa consultazione dell'altra Parte.
3. Ciascuna parte che esercita i diritti di cui al paragrafo 1 del presente articolo notifica per scritto all'altra Parte, il più presto possibile, i motivi della revoca, della sospensione o della limitazione dell'autorizzazione d'esercizio o dell'omologazione tecnica.
4. Nel quadro dell'esercizio dei loro diritti in virtù del paragrafo 1 del presente articolo, le Parti non discriminano le imprese sulla base della loro nazionalità.
5. Il presente articolo non limita il diritto delle due Parti di revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione d'esercizio o l'omologazione tecnica di un'impresa dell'altra Parte conformemente alle disposizioni dell'articolo 9 (Sicurezza dell'aviazione) del presente Accordo.

#### **Art. 8** Concorrenza leale

1. Le imprese designate dalle Parti fruiscono di condizioni di concorrenza pari ed eque per la fornitura dei servizi convenuti sulle linee indicate.
2. Nessuna Parte impone alle imprese designate dell'altra Parte un diritto di primo rifiuto (first-refusal requirement), un regolamento delle quote di traffico (uplift ratio), un emolumento per la non obiezione (no-objection fee) o un'altra restrizione relativa alla capacità, alla frequenza o al volume del traffico, che sarebbero incompatibili con lo scopo del presente Accordo.
3. Se una Parte esige l'approvazione degli orari di volo o dei programmi d'esercizio dalle imprese dell'altra Parte, limita l'onere amministrativo delle prescrizioni e procedure di approvazione per gli intermediari e per le imprese dell'altra Parte.
4. Nessuna Parte autorizza la sua o le sue imprese designate, né sole né insieme a un'altra o a più imprese di trasporti aerei, ad abusare del loro potere di mercato, in modo da indebolire o rischiare di indebolire o mirare a indebolire seriamente un concorrente o da escluderlo da una rotta.
5. Nessuna Parte concede o autorizza aiuti o sostegni statali alla sua o alle sue imprese designate in modo da nuocere alle condizioni di concorrenza pari ed eque alle quali le imprese dell'altra Parte forniscono servizi aerei internazionali.

6. Se una Parte concede aiuti o sostegni statali a un'impresa designata per i servizi forniti conformemente al presente Accordo, essa esige che tale impresa indichi chiaramente e separatamente tali aiuti o sostegni nei suoi conti.

7. Se una Parte ha motivi fondati di credere che le sue imprese designate siano oggetto di discriminazione o di pratiche sleali, o che aiuti o sostegni statali che l'altra Parte sta prendendo in considerazione di concedere o concede alle sue imprese nuocciano o possano nuocere alle condizioni di concorrenza pari ed eque alle quali le imprese della prima Parte forniscono i servizi aerei internazionali, essa può chiedere consultazioni e notificare all'altra Parte i motivi della propria insoddisfazione. Le consultazioni hanno luogo al più tardi trenta (30) giorni dal ricevimento della domanda, a meno che le Parti non convengano diversamente.

#### **Art. 9** Sicurezza dell'aviazione

1. Conformemente ai loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che il loro impegno reciproco di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile dagli interventi illeciti è parte integrante del presente Accordo. Senza limitare il carattere generale dei loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti agiscono in particolare conformemente alle disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963<sup>2</sup>, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata all'Aia il 16 dicembre 1970<sup>3</sup>, della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971<sup>4</sup>, del relativo Protocollo aggiuntivo per la repressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti adibiti all'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988<sup>5</sup>, della Convenzione sul contrassegno di esplosivi plastici ed in foglie ai fini del rilevamento, firmata a Montreal il 1° marzo 1991<sup>6</sup>, e di ogni altra convenzione o protocollo relativi alla sicurezza dell'aviazione civile ai quali le Parti aderiscono.

2. Le Parti si accordano reciprocamente, su richiesta, tutta l'assistenza necessaria per prevenire la cattura illecita di aeromobili civili e altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti e delle installazioni per la navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile. Fatte salve le leggi e i regolamenti di ciascuna Parte, questa assistenza include il riconoscimento reciproco dell'impiego di guardie di sicurezza a bordo dei voli delle loro imprese designate.

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

4. Ciascuna Parte conviene che tali esercenti di aeromobili siano invitati a osservare le disposizioni concernenti la sicurezza dell'aviazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, che l'altra Parte esige per l'entrata, l'uscita o la permanenza sul proprio territorio. Ciascuna Parte provvede affinché siano applicati sul proprio territorio provvedimenti appropriati per proteggere gli aeromobili e garantire l'ispezione dei passeggeri, degli equipaggi, dei bagagli a mano, dei bagagli, delle merci e delle provviste di bordo, prima e durante l'imbarco e il carico. Ciascuna Parte esamina anche di buon grado qualsiasi richiesta proveniente dall'altra Parte di adottare misure speciali di sicurezza per far fronte a una minaccia specifica.

5. In caso di un'effettiva cattura illecita o di una minaccia di cattura illecita di un aeromobile civile o di altri atti illeciti nei confronti della sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni per la navigazione aerea, le Parti si assistono reciprocamente facilitando le comunicazioni e mediante altre misure appropriate per porre fine in modo rapido e sicuro a tale incidente o minaccia.

6. Se una Parte ha motivi fondati di credere che l'altra Parte non rispetti le disposizioni relative alla sicurezza dell'aviazione di cui al presente articolo, le autorità aeronautiche di questa Parte possono chiedere consultazioni immediate con le autorità aeronautiche dell'altra Parte. Se non pervengono a un'intesa soddisfacente entro quindici (15) giorni dal ricevimento di tale domanda, è dato motivo per rifiutare, revocare o limitare l'autorizzazione d'esercizio e l'omologazione tecnica delle imprese di quest'altra Parte o di vincolarle a oneri. Se una situazione d'emergenza lo esige, una Parte può prendere provvedimenti provvisori prima che siano trascorsi quindici (15) giorni.

#### **Art. 10** Sicurezza tecnica

1. Per l'esercizio dei servizi aerei previsti nel presente Accordo, ciascuna Parte deve riconoscere come validi i certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati dall'altra Parte e ancora validi, a condizione che i requisiti richiesti per ottenere questi documenti corrispondano almeno ai requisiti minimi stabiliti in base alla Convenzione.

2. Ciascuna Parte può tuttavia rifiutare di riconoscere, per i voli effettuati sopra il suo territorio, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o riconosciuti validi ai propri cittadini dall'altra Parte o da uno Stato terzo.

3. Ciascuna Parte può chiedere in qualsiasi momento consultazioni sugli standard di sicurezza adottati dall'altra Parte per l'equipaggio, gli aeromobili e il loro esercizio. Tali consultazioni devono svolgersi entro un termine di trenta (30) giorni dal ricevimento della domanda.

4. Se, dopo tali consultazioni, una Parte constata che in questi settori l'altra Parte non osserva né applica efficacemente gli standard di sicurezza e i requisiti minimi o massimi in vigore al momento della Convenzione, la Parte interessata notifica all'altra Parte tali constatazioni e i passi necessari per adempiere questi requisiti minimi e quest'altra Parte deve adottare le opportune misure correttive. Nel caso in cui l'altra Parte non adotti le misure opportune entro quindici (15) giorni, o un termine più lungo se convenuto in tal modo, è dato motivo per applicare l'articolo 7 (Revoca e sospensione dell'autorizzazione d'esercizio) del presente accordo.

<sup>2</sup> RS 0.748.710.1

<sup>3</sup> RS 0.748.710.2

<sup>4</sup> RS 0.748.710.3

<sup>5</sup> RS 0.748.710.31

<sup>6</sup> RS 0.748.710.4

5. A prescindere dagli obblighi menzionati nell'articolo 33 della Convenzione, è convenuto che ogni aeromobile esercitato dalle imprese designate di una Parte oppure, nel quadro di un contratto di leasing, a loro nome per servizi da e verso il territorio dell'altra Parte, durante la permanenza su detto territorio può essere ispezionato dai rappresentanti autorizzati di quest'altra Parte a bordo e intorno all'aeromobile per controllare la validità dei documenti relativi all'aeromobile e delle licenze degli equipaggi, nonché lo stato apparente dell'aeromobile e del suo equipaggiamento (nel presente articolo denominata «ispezione dell'area di traffico»), a condizione che l'ispezione non causi ritardi indebiti.

6. Se una tale ispezione dell'area di traffico o una serie di ispezioni simili dà adito a seri motivi:

- a. per temere che un aeromobile o l'esercizio di un aeromobile non corrisponda ai requisiti minimi stabiliti in quel momento in base alla Convenzione; oppure
- b. per temere lacune a livello di rispetto ed esecuzione efficaci dei requisiti di sicurezza stabiliti in quel momento in base alla Convenzione;

la Parte che effettua l'ispezione, in virtù dell'articolo 33 della Convenzione, è libera di desumere che i requisiti in base ai quali sono stati rilasciati o riconosciuti i documenti per questo aeromobile o per il suo equipaggio, oppure che i requisiti in base ai quali l'aeromobile è esercitato non soddisfano né superano i requisiti minimi in vigore conformemente a questa Convenzione.

7. Nel caso in cui, per un'ispezione dell'area di traffico, l'accesso a un aeromobile esercitato dalle imprese designate di una Parte conformemente alle disposizioni del paragrafo 5 del presente articolo sia negato dal rappresentante di dette imprese, l'altra Parte è libera di desumere che sussistono seri motivi del genere di quelli menzionati nel paragrafo 6 del presente articolo e di trarne le conclusioni previste in quel paragrafo.

8. Ciascuna Parte si riserva il diritto di sospendere o modificare immediatamente l'autorizzazione di esercizio delle imprese dell'altra Parte nel caso in cui, in seguito a un'ispezione o a una serie di ispezioni dell'area di traffico, a un accesso negato per un'ispezione dell'area di traffico, a consultazioni o altrimenti, la prima Parte giunga alla conclusione che sono necessarie misure urgenti per la sicurezza dell'esercizio di un'impresa di trasporti aerei.

9. Tutte le misure adottate da una Parte conformemente ai paragrafi 4 od 8 sono revocate non appena vengono a mancare i motivi che ne hanno richiesto l'adozione.

#### **Art. 11** Esenzione da dazi e tasse

1. All'entrata nel territorio di una Parte, gli aeromobili impiegati nel servizio aereo internazionale dalle imprese designate di una Parte, nonché le normali attrezzature, le riserve di carburante e di lubrificanti e le provviste di bordo, comprese le derrate alimentari, le bevande e i tabacchi trasportati a bordo di tali aeromobili, sono esentati da ogni dazio o tassa a condizione che dette attrezzature, riserve e provviste rimangano a bordo degli aeromobili sino a riesportazione avvenuta.

2. Sono inoltre esentati da detti dazi e tasse, fatte salve le tasse riscosse per i servizi resi:

- a. le provviste di bordo imbarcate sul territorio di una Parte, nei limiti stabiliti dalle sue autorità, per essere consumate a bordo degli aeromobili impiegati nei servizi aerei internazionali dalle imprese designate dell'altra Parte;
- b. i pezzi di ricambio (inclusi i motori) e le normali attrezzature di bordo importati nel territorio di una Parte per l'approvvigionamento, la manutenzione o la riparazione di un aeromobile impiegato dalle imprese designate dell'altra Parte nei servizi aerei internazionali;
- c. carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo importati o forniti nel territorio di una Parte per essere utilizzati nell'aeromobile impiegato nei servizi aerei internazionali dalle imprese designate dell'altra Parte, anche se tali merci sono destinate a essere utilizzate in un tratto della rotta sopra il territorio della Parte in cui sono state imbarcate;
- d. i documenti necessari alle imprese designate di una Parte, inclusi i titoli di trasporto, le lettere di trasporto aereo e il materiale pubblicitario, nonché il materiale e le attrezzature utilizzati dalle imprese designate a fini commerciali e operativi all'interno dell'aeroporto, a condizione che tale materiale e tali attrezzature servano al trasporto dei passeggeri e delle merci.

3. Le attrezzature di bordo, nonché il materiale e le provviste a bordo degli aeromobili impiegati dalle imprese designate di una Parte possono essere sbarcati sul territorio dell'altra Parte soltanto con il consenso delle autorità doganali di questo territorio. In tal caso essi possono essere posti sotto la vigilanza di dette autorità fintanto che non siano riesportati o adibiti ad altro uso conformemente ai regolamenti doganali.

4. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano anche nei casi in cui le imprese designate di una Parte hanno concluso accordi con altre imprese di trasporti aerei per la locazione o il trasferimento nel territorio dell'altra Parte di oggetti specificati nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, a condizione che anche quest'altra Parte accordi tali esenzioni a dette imprese.

#### **Art. 12** Transito diretto

I passeggeri, i bagagli e le merci in transito diretto sul territorio di una Parte che rimangono nella zona dell'aeroporto riservata a questo scopo non sono sottoposti a controllo, salvo per motivi di sicurezza dell'aviazione, controllo degli stupefacenti, prevenzione di entrate illegali o in circostanze particolari.

#### **Art. 13** Tasse di utilizzazione

1. Le tasse di utilizzazione che possono essere riscosse dalle autorità o dagli organi competenti in materia di tasse di ciascuna Parte presso le imprese di trasporti aerei dell'altra Parte sono adeguate, ragionevoli, non ingiustamente discriminatorie ed equamente ripartite tra le varie categorie di utenti. In ogni caso, esse non possono condurre a una discriminazione dei prezzi tra le imprese delle due Parti.

2. Le tasse di utilizzazione imposte alle imprese dell'altra Parte possono riflettere, ma non eccedere il costo totale sostenuto dalle autorità o dagli organi competenti in materia di tasse per la fornitura delle adeguate e non eccessive installazioni e servizi aeroportuali, delle installazioni e servizi ambientali aeroportuali, delle installazioni di navigazione aerea e di sicurezza dell'aviazione all'interno

dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali tasse possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti. Le installazioni e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di tasse si basano su criteri di efficienza ed economia.

3. Ciascuna Parte si adopera nel migliore dei modi per assicurare che:

- a. siano svolte consultazioni tra le autorità o gli organi competenti in materia di tasse sul proprio territorio e le imprese designate che utilizzano i servizi e le installazioni; e
- b. le autorità o gli organi competenti in materia di tasse e le imprese si scambino le informazioni necessarie, per consentire una verifica precisa dell'adeguatezza delle tasse conformemente ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo; e
- c. le autorità o gli organi competenti in materia di tasse informino per tempo gli utenti su proposte intese a modificare le tasse di utilizzazione, affinché gli stessi possano esprimere il loro parere prima che le modifiche siano attuate.

4. Nell'ambito della procedura di composizione delle controversie di cui all'articolo 25 (Composizione delle controversie), si ritiene che nessuna Parte abbia violato una disposizione del presente articolo, a meno che:

- a. ometta di procedere a una verifica o di commissionare una verifica indipendente delle tasse o della prassi contestata dall'altra Parte entro un termine ragionevole; o
- b. dopo una tale verifica, ometta di adottare tutte le misure in suo potere per eliminare le tasse o le prassi non compatibili con il presente articolo.

#### **Art. 14** Rappresentanze delle imprese di trasporti aerei e vendita

Un'impresa di trasporti aerei autorizzata può:

- a. conformemente alle disposizioni giuridiche vigenti nell'altra Parte per l'entrata, la permanenza e l'impiego, fare entrare e rimanere sul territorio di quest'altra Parte i suoi quadri, il personale tecnico ed operativo ed altro personale qualificato che l'impresa ritiene ragionevolmente necessario per la fornitura di servizi aerei;
- b. utilizzare i servizi e il personale di un'altra organizzazione, impresa o impresa di trasporti aerei attiva sul territorio dell'altra Parte;
- c. aprire locali commerciali sul territorio dell'altra Parte; e
- d. vendere e commercializzare servizi aerei e servizi supplementari sul territorio dell'altra Parte sia direttamente che tramite agenti o altri intermediari nominati dall'impresa. L'impresa può vendere tali servizi aerei e servizi supplementari e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile.

#### **Art. 15** Ripartizione di codici

Le imprese di trasporti aerei autorizzate possono concludere accordi di ripartizione di codici (code-sharing) con una o più imprese, su riserva delle leggi e dei regolamenti applicabili in materia di concorrenza, sempre che:

- a. ciascun volo, che è parte di un servizio aereo al quale si applicano gli accordi, sia effettuato da un'impresa autorizzata a effettuare; e
- b. tutte le imprese di trasporti aerei che partecipano ad accordi di ripartizione di codici dispongano dei corrispondenti diritti relativi alle linee e dei diritti di traffico; e
- c. in relazione a ogni biglietto d'aereo venduto, l'acquirente sia informato presso il punto vendita in merito all'impresa che gestirà ogni settore dei servizi aerei.

#### **Art. 16** Leasing

1. Le imprese di trasporti aerei designate di ciascuna Parte hanno il diritto di esercitare i servizi aerei convenuti sulle linee indicate mediante aeromobili presi in leasing (con o senza equipaggio) da qualsiasi impresa, inclusa un'altra impresa di trasporti aerei, a condizione di disporre dell'autorizzazione delle autorità aeronautiche delle due Parti a impiegare aeromobili in leasing. Salvo circostanze eccezionali riconosciute dalle due autorità aeronautiche, dall'impiego di aeromobili presi in leasing non deve derivare per l'impresa locatrice l'esercizio di diritti di traffico che non le competono.

2. Per impiegare aeromobili in leasing conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, le imprese designate devono adempiere i requisiti prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicati abitualmente dalle Parti per l'esercizio dei servizi aerei internazionali.

#### **Art. 17** Conversione e trasferimento degli introiti

1. Ogni impresa designata può, su richiesta, trasferire le eccedenze di introiti realizzate sulle spese locali in un Paese di sua scelta. Conversioni e trasferimenti immediati sono ammessi senza restrizioni al consueto corso di cambio, in vigore nel momento in cui tali introiti vengono presentati per la conversione e il trasferimento e non sottostanno a nessuna tassa, fatta eccezione per quelle che le banche riscuotono per la conversione e il trasferimento.

2. Se fra le Parti esiste un accordo speciale per evitare la doppia imposizione o se il traffico pagamenti tra le Parti è disciplinato da un accordo speciale, si applica questo accordo.

#### **Art. 18** Tariffe

1. Ciascuna Parte permette alle imprese designate di fissare liberamente le tariffe dei loro servizi aerei internazionali sulla base del principio della concorrenza leale.

2. Le tariffe dei servizi aerei internazionali tra i territori delle Parti non devono essere sottoposte ad approvazione. A prescindere da quanto precede, le imprese delle Parti forniscono accesso immediato alle informazioni relative alle tariffe passate, esistenti e proposte, in caso di domanda ragionevole delle autorità aeronautiche delle Parti.

**Art. 19** Approvazione degli orari

1. Ciascuna Parte può esigere che gli orari previsti dalle imprese designate dell'altra Parte siano notificati alle proprie autorità aeronautiche al più tardi trenta (30) giorni prima dell'inizio dei servizi convenuti. Lo stesso disciplinamento si applica a qualsiasi modifica di orario.
2. Per i voli supplementari al di fuori degli orari approvati per i servizi convenuti, le imprese designate di una Parte chiedono previamente l'autorizzazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte. Di regola, l'istanza è presentata almeno due (2) giorni lavorativi prima del volo.

**Art. 20** Protezione dell'ambiente

1. Le Parti sostengono la necessità di proteggere l'ambiente e promuovono lo sviluppo sostenibile dell'aviazione.
2. Nel quadro dell'attuazione di misure ambientali, gli standard per la protezione ambientale adottati dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale negli allegati alla Convenzione devono essere rispettati, sempre che non siano state notificate divergenze rispetto a tali standard.
3. Nessuna disposizione del presente Accordo può essere interpretata in modo da limitare il potere delle autorità competenti di una Parte, nell'adozione di tutte le misure opportune per prevenire o trattare in altro modo gli effetti del traffico aereo civile sull'ambiente, a condizione che tali misure siano del tutto compatibili con i diritti e gli obblighi ad esse conferiti dal diritto internazionale e siano applicate senza distinzione di nazionalità.

**Art. 21** Trasporto intermodale

Alle imprese di trasporti aerei di ciascuna Parte è permesso, nell'ambito dei servizi aerei internazionali e conformemente alla legislazione nazionale, utilizzare il trasporto intermodale verso o da qualsiasi punto situato sul territorio delle Parti o in Stati terzi. Le imprese di trasporti aerei possono scegliere di effettuare esse stesse il proprio trasporto intermodale o di fornirlo in base ad accordi stipulati con altri modi di trasporto, compresi gli accordi di ripartizione di codici. I suddetti servizi di trasporto intermodale possono essere offerti come servizi a lunga distanza, o a un prezzo unico per il trasporto aereo combinato, sempre che i passeggeri e i trasportatori siano informati sui fornitori del trasporto.

**Art. 22** Assistenza a terra

Fatte salve le leggi e i regolamenti di ciascuna Parte, ogni impresa designata ha il diritto di scegliere in tutto o in parte tra più fornitori di servizi di assistenza a terra sul territorio dell'altra Parte. In assenza di un'effettiva concorrenza tra i fornitori di servizi di assistenza a terra, ogni impresa designata è trattata in modo non discriminatorio quanto all'accesso ai servizi di assistenza a terra offerti da uno o più fornitori.

**Art. 23** Statistiche

Le autorità aeronautiche di entrambe le Parti si trasmettono reciprocamente, su richiesta, statistiche periodiche o altri dati analoghi che possono essere ragionevolmente domandati, concernenti il traffico relativo ai servizi convenuti.

**Art. 24** Consultazioni

Ciascuna Parte può chiedere in qualsiasi momento consultazioni in merito all'attuazione, all'interpretazione, all'applicazione o alla modifica del presente Accordo. Dette consultazioni, che possono svolgersi tra autorità aeronautiche, iniziano il prima possibile, al più tardi però sessanta (60) giorni dal ricevimento della domanda scritta dell'altra Parte, a meno che le Parti non abbiano convenuto diversamente.

**Art. 25** Composizione delle controversie

1. Qualsiasi controversia inerente al presente Accordo, ad eccezione di quelle relative all'articolo 18 (Tariffe), che non può essere composta nel corso di una prima serie di consultazioni formali, può essere sottoposta, d'intesa tra le Parti, a una persona o a un organo per decisione. Se le Parti non si accordano su questo modo di procedere, la controversia, su domanda di una Parte, è sottoposta per decisione a un tribunale arbitrale, conformemente alla procedura qui appresso.
2. L'arbitrato è effettuato da un tribunale arbitrale composto di tre membri, costituito nel modo seguente:
  - a. entro trenta (30) giorni dal ricevimento della domanda d'arbitrato, ogni Parte designa un arbitro. Entro sessanta (60) giorni dalla loro nomina, i due arbitri designano di comune accordo un terzo arbitro, che assicura la presidenza del tribunale arbitrale;
  - b. se una Parte omette di nominare un arbitro o se il terzo arbitro non è nominato secondo la lettera (a) del presente paragrafo, ogni Parte può chiedere al presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) di procedere alla nomina dell'arbitro o degli arbitri necessari entro trenta (30) giorni. Se il presidente del Consiglio dell'OACI è cittadino di una Parte, procede alla nomina il vicepresidente da più tempo in carica che non sia escluso per la stessa ragione.
3. Salvo accordo contrario delle Parti, il tribunale fissa i limiti della propria giurisdizione conformemente al presente Accordo e stabilisce la propria procedura. Una volta costituito, il tribunale arbitrale può, fino alla sua decisione definitiva, raccomandare misure cautelari provvisorie. Su istruzione del tribunale arbitrale o su richiesta di una Parte, entro quindici (15) giorni dalla data di costituzione completa del collegio arbitrale, è indetta una conferenza allo scopo di definire le questioni specifiche sulle quali esso dovrà pronunciarsi e la procedura specifica da seguire.
4. Salvo accordo contrario delle Parti o istruzione contraria del collegio arbitrale, l'atto introduttivo è presentato entro quarantacinque (45) giorni dalla costituzione completa del collegio arbitrale e la memoria difensiva entro i sessanta (60) giorni successivi. Ogni controreplica deve essere presentata entro trenta (30) giorni dalla presentazione della memoria difensiva. Ogni replica a tale replica deve essere trasmessa entro i trenta (30) giorni successivi. Su richiesta di una Parte o a discrezione del tribunale arbitrale,

quest'ultimo tiene un'udienza entro quarantacinque (45) giorni dalla scadenza del termine per la presentazione di quest'ultima replica.

5. Il tribunale arbitrale si adopera per emanare una decisione scritta entro trenta (30) giorni dalla conclusione dell'udienza, o, se non vi è stata un'udienza, dopo la data della consegna della replica. La decisione del tribunale è presa con la maggioranza dei voti.

6. Le Parti possono presentare richieste di chiarimenti entro quindici (15) giorni dalla notifica della decisione e i chiarimenti sono forniti entro quindici (15) giorni dal ricevimento di una tale richiesta.

7. Ogni Parte attua una sentenza o una decisione del tribunale arbitrale in conformità con la sua legislazione nazionale.

8. Le spese del tribunale arbitrale, compresi gli onorari e le spese degli arbitri, sono equamente suddivise tra le Parti. Le spese sostenute dal presidente del Consiglio dell'OACI in relazione alla procedura di cui al paragrafo 2 lettera b del presente articolo, sono considerate facenti parte dei costi dell'arbitrato.

#### **Art. 26** Modifiche

1. Il presente Accordo può essere modificato mediante accordo scritto tra le Parti.

2. Ogni modifica del presente Accordo entra in vigore con lo scambio di note diplomatiche, a conferma dell'avvenuto espletamento di tutte le necessarie procedure interne delle Parti. Una modifica può essere applicata provvisoriamente previo accordo fra le Parti.

3. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare un allegato, può esigere una consultazione tra le autorità competenti delle Parti. Se tali autorità giungono a un'intesa sulla modifica di un allegato, le loro raccomandazioni entrano in vigore appena sono confermate da uno scambio di note diplomatiche.

4. In caso di conclusione di una convenzione generale multilaterale relativa al traffico aereo che vincoli ciascuna Parte, il presente Accordo sarà emendato al fine di essere conforme alle disposizioni di detta convenzione.

#### **Art. 27** Denuncia

1. Ciascuna Parte può notificare per iscritto e per via diplomatica all'altra Parte di voler denunciare il presente Accordo. La notifica va inviata contemporaneamente all'OACI.

2. La denuncia diventa efficace alla fine del periodo d'orario dell'Associazione del Trasporto aereo internazionale (IATA), trascorso un termine di un (1) anno dal ricevimento della notifica, sempre che la denuncia non venga revocata di comune intesa fra le Parti prima dello scadere di questo termine.

3. Se l'altra Parte non attesta di averla ricevuta, la denuncia si reputa pervenuta quattordici (14) giorni dopo che l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ne ha ricevuto comunicazione.

4. Ciascuna Parte può notificare per iscritto e per via diplomatica all'altra Parte di voler denunciare l'applicazione provvisoria del presente Accordo. In tal caso, la denuncia dell'applicazione provvisoria diventa efficace alla fine del periodo d'orario della IATA, trascorso un termine di un (1) anno dal ricevimento della notifica, sempre che la denuncia non venga revocata di comune intesa fra le Parti prima dello scadere di questo termine.

#### **Art. 28** Registrazione

Il presente Accordo e tutte le sue modifiche sono registrati presso l'OACI.

#### **Art. 29** Entrata in vigore

1. Il presente Accordo entra in vigore appena le Parti, mediante scambio di note diplomatiche, si sono notificate l'adempimento delle loro formalità giuridiche concernenti la conclusione e l'entrata in vigore di accordi internazionali.

2. A prescindere dal capoverso 1 del presente articolo, le Parti convengono che il presente Accordo sarà applicato provvisoriamente dal giorno in cui l'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo non si applicherà più al Regno Unito. Durante questo periodo di applicazione provvisoria, l'Accordo del 5 aprile 1950<sup>7</sup> concernente i servizi aerei tra la Svizzera e il Regno Unito della Gran Bretagna e della Irlanda del Nord sarà sospeso.

3. Con l'entrata in vigore del presente Accordo è abrogato l'Accordo del 5 aprile 1950<sup>8</sup> concernente i servizi aerei tra la Svizzera e il Regno Unito della Gran Bretagna e della Irlanda del Nord.

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

Fatto a Berna il 17 dicembre 2018, in doppio esemplare, nelle lingue inglese e francese, i due testi facenti parimenti fede. In caso di divergenze di attuazione, interpretazione o applicazione del presente Accordo, prevale il testo inglese.

Per la  
Confederazione Svizzera:

Doris Leuthard

Per il Regno Unito  
di Gran Bretagna e Irlanda del Nord:

Chris Grayling

<sup>7</sup> RU 1951 587

<sup>8</sup> RS 0.748.127.193.67



## Tavole delle linee

### Tavola delle linee I

Linee sulle quali le imprese designate dal Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord possono esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti di scalo intermedio	Punti in Svizzera	Punti situati oltre la Svizzera
Regno Unito	Qualsiasi punto nell'UE/AELS	Qualsiasi punto	Qualsiasi punto nell'UE/AELS

### Tavola delle linee II

Linee sulle quali le imprese designate dalla Svizzera possono esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti di scalo intermedio	Punti nel Regno Unito	Punti situati oltre il Regno Unito
Svizzera	Qualsiasi punto nell'UE/AELS	Qualsiasi punto	Qualsiasi punto nell'UE/AELS

#### Note

Non vi è alcuna limitazione del numero delle linee passeggeri e merci che possono essere esercitate dall'impresa/dalle imprese designata/e di ciascuna Parte sulle rotte stabilite nel presente Accordo con qualsiasi tipo di aeromobile.

L'impresa/le imprese designata/e delle due Parti possono esercitare diritti di traffico illimitati in terza e quarta libertà tra il Regno Unito e la Svizzera.

L'impresa/le imprese designata/e delle due Parti possono esercitare diritti di traffico illimitati in quinta e settima libertà tra tutti i punti di scalo intermedio e i punti situati oltre situati all'interno dell'UE e dell'AELS.

Le imprese designate di ciascuna Parte hanno il diritto di far terminare i loro servizi sul territorio dell'altra Parte (co-terminalisation), a condizione che tra tali punti non vengano esercitati diritti di traffico (diritti di cabotaggio).

Le imprese designate di ciascuna Parte hanno il diritto di effettuare propri scali intermedi (stop-over) sul territorio dell'altra Parte, a condizione che non vengano esercitati diritti di traffico (diritti di cabotaggio), nonché su rotte internazionali.

Ogni impresa designata di una Parte può, a sua discrezione, su determinati o su tutti i voli:

1. effettuare voli in una direzione o in entrambe;
2. combinare diversi numeri di volo all'interno di un volo;
3. servire punti all'esterno dei territori, punti di scalo intermedio e punti situati oltre, nonché punti designati nei territori delle Parti in qualsiasi combinazione e ordine;
4. rinunciare ad atterraggi in un determinato punto o in determinati punti;
5. trasferire, in tutti i punti, traffico tra i propri aeromobili;
6. servire punti al di fuori di ogni punto nel suo territorio, con o senza cambiamento di aeromobile o di numero di volo, rendendo noti e offrendo tali servizi al pubblico come voli diretti;

in questo contesto non valgono limitazioni di direzione o limitazioni geografiche e non è possibile perdere i diritti di traffico accordati con il presente Accordo, sempre che questo servizio aereo serva un punto nel territorio dell'altra Parte che ha designato l'impresa.