

## **Accordo tra il Consiglio federale svizzero e il Governo dell'Unione di Myanmar<sup>2</sup> concernente i trasporti aerei**

Concluso a Yangon il 31 ottobre 1960  
Approvata dall'Assemblea federale il 21 giugno 1961<sup>3</sup>  
Entrato in vigore il 20 agosto 1962  
(Stato 18 giugno 2002)

---

*Il Consiglio federale svizzero  
e  
il Governo dell'Unione di Myanmar,*

desiderosi di concludere un accordo inteso a stabilire reciproche comunicazioni aeree dirette,

hanno designato all'uopo i loro rappresentanti, i quali, debitamente autorizzati, hanno convenuto le disposizioni seguenti:

### **Art. 1**

Per l'applicazione del presente accordo e del suo allegato e salvo disposizione contraria:

- a.<sup>4</sup> L'espressione «autorità aeronautiche» indica: per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile nonché qualsiasi persona o ente autorizzato ad assumerne le effettive funzioni, per l'Unione di Myanmar, il Ministero dei trasporti come anche qualsiasi persona o ente autorizzato ad assumerne le effettive funzioni.
- b. L'espressione «impresa designata» indica l'impresa di trasporti aerei che l'autorità aeronautica di una Parte ha, giusta l'articolo 3, notificato per iscritto all'autorità aeronautica dell'altra come impresa incaricata dei servizi indicati nella notificazione;
- c. Il termine «territorio» corrisponde alla definizione che ne è data nell'articolo 2 della convenzione relativa alla navigazione aerea civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944<sup>5</sup>(convenzione).
- d. Sono applicabili, per il presente accordo, anche le definizioni date nei paragrafi a, b, d dell'articolo 96 della convenzione suddetta.

RU 1962 977; FF 1961 385

<sup>1</sup> Il testo originale è pubblicato sotto lo stesso numero nell'ediz. franc. della presente Raccolta.

<sup>2</sup> Ai sensi del presente Acc., le espressioni «Unione di Birmania» e «Rangoon» sono sostituite da «Unione di Myanmar» e «Yangon» (vedi RU 2002 1448). Di detta modificazione è stato tenuto conto in tutto il presente testo..

<sup>3</sup> DF del 21 giugno 1961 (RU 1961 919).

<sup>4</sup> Nuovo testo giusta lo scambio di note del 5 mag./5 giu. 1998 (RU 2002 1448).

<sup>5</sup> RS 0.748.0

**Art. 2**

Le Parti s'accordano reciprocamente i diritti specificati nell'allegato, necessario per stabilire le linee e i servizi internazionali ivi descritti (dappresso «servizi convenuti»), i quali potranno poi essere inaugurati immediatamente o successivamente ad arbitrio della Parte beneficiaria.

**Art. 3**

Ciascun servizio convenuto può essere iniziato non appena sia stato autorizzato dalla Parte che, giusta l'articolo 2, ha ottenuto i diritti utili per affidare ad un'impresa designata il servizio aereo in questione; l'altra Parte dovrà a sua volta, con riserva dell'articolo 9, rilasciare l'autorizzazione d'esercizio all'impresa designata. Quest'ultima, prima d'inaugurare la linea, potrà nondimeno essere invitata a provare, alle autorità aeronautiche competenti di quest'altra Parte, che soddisfa le condizioni poste dalle leggi e dai regolamenti da essa usualmente applicati; inoltre, nelle zone di guerra o d'occupazione militare, come anche in quelle implicate in dette azioni, l'esercizio viene assoggettato anche all'approvazione delle competenti autorità militari.

**Art. 4<sup>6</sup>**

1. Le tariffe che l'impresa designata di una Parte applica per i servizi contemplati nel presente Accordo vanno fissate ad aliquote ragionevoli, tenendo conto di tutti gli elementi determinanti, inclusi gli interessi degli utenti, le spese d'esercizio, le particolari caratteristiche di ogni servizio, i tassi di commissione, un utile ragionevole, le tariffe di altre imprese e altre considerazioni di ordine economico sugli avvenimenti di mercato.

2. Le autorità aeronautiche prestano particolare attenzione alle tariffe contro le quali possono essere sollevate obiezioni in virtù del fatto che sono insensatamente discriminati, eccessivamente elevate o limitanti attraverso tasse causate dall'abuso di una posizione dominante, artificialmente basse a seguito di sussidi o aiuti, diretti o indiretti, o esagerate.

3. Le tariffe sono sottoposte all'approvazione almeno sei giorni prima della data prevista per la loro entrata in vigore. Le autorità aeronautiche approvano o rifiutano le tariffe sottoposte per il trasporto di sola andata o di andata e ritorno fra i territori delle due Parti che iniziano nel loro proprio territorio. Nel caso di un rifiuto, notificano la non approvazione alle autorità aeronautiche dell'altra Parte il prima possibile o almeno entro quattordici giorni dalla ricezione delle tariffe.

4. Nessuna delle Parti intraprende unilateralmente provvedimenti atti a impedire l'introduzione delle tariffe proposte o il mantenimento di quelle esistenti per il trasporto fra i territori delle due Parti che inizia nel territorio dell'altra Parte.

<sup>6</sup> Nuovo testo giusta lo scambio di note del 5 mag./5 giu. 1998 (RU 2002 1448).

5. A prescindere dal precedente numero 4, qualora ritengano che una tariffa per il trasporto verso il proprio territorio rientri nelle categorie menzionate a tale scopo nel numero 2, le autorità aeronautiche di una Parte devono notificare la loro non approvazione alle autorità aeronautiche dell’altra Parte il più rapidamente possibile o almeno entro quattordici giorni dal momento della ricezione delle tariffe.

6. Le autorità aeronautiche di ciascuna Parte possono esigere negoziati su ogni tariffa oggetto della non approvazione. Simili negoziati devono avere luogo entro trenta giorni dalla ricezione di una richiesta in tal senso. Se le Parti raggiungono un’intesa, ciascuna di esse si adopera al meglio per attuarla efficacemente. Se non si giunge a un’intesa, prevale la decisione di quella Parte dal cui territorio inizia il trasporto.

7. Per i trasporti fra i territori delle Parti, le autorità aeronautiche autorizzano la o le imprese designate dell’altra Parte a parificare le loro tariffe con quelle che un’impresa di ciascuna Parte o di uno Stato terzo è già stata autorizzata ad applicare per la stessa coppia di città.

#### **Art. 5**

Ciascuna Parte si obbliga ad assicurare il trasferimento, nel Paese dell’impresa designata dall’altra, di tutti gli utili che detta impresa ha realizzato nel suo territorio col trasporto di passeggeri, bagagli, merci e posta, dedotte le spese locali e con riserva dei regolamenti, eventualmente in vigore, concernenti i cambi.

#### **Art. 6**

Nell’intento di prevenire qualsiasi pratica discriminatoria e di garantire l’uguaglianza di trattamento, le Parti convengono quanto segue:

- a. ogni Parte può imporre o permettere d’imporre all’impresa designata dall’altra, delle tasse giuste e ragionevoli per l’uso degli aeroporti pubblici e degli altri sussidi al volo. Le Parti ammettono tuttavia che dette tasse non devono superare quelle analoghe riscosse sui propri aeromobili adibiti ai trasporti internazionali;
- b.<sup>7</sup> le provviste di bordo imbarcate 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 sono esentate dalle tasse doganali, di ispezione o da qualsiasi altro dazio o tassa;
- c.<sup>8</sup> i pezzi di ricambio e le normali attrezzature di bordo importati sul territorio di una Parte per la manutenzione o la riparazione degli aeromobili impiegati in servizio internazionale come anche i carburanti e lubrificanti destinati al rifornimento degli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall’impresa designata dell’altra Parte, anche quando detti approvvigionamenti sono utilizzati dagli aeromobili in volo sopra il territorio della Parte ove furono

<sup>7</sup> Nuovo testo giusta lo scambio di note del 5 mag./5 giu. 1998 (RU 2002 1448).

<sup>8</sup> Nuovo testo giusta lo scambio di note del 5 mag./5 giu. 1998 (RU 2002 1448).

imbarcati, sono parimenti esentati dalle tasse doganali, di ispezione o da qualsiasi altro dazio o tassa;

- d.<sup>9</sup> i documenti necessari all'impresa designata da una Parte, ivi compresi i biglietti di passaggio, i titoli di trasporto aereo e il materiale di pubblicità, sono parimenti esentati dalle tasse doganali, di ispezione o da qualsiasi altro dazio o tassa;
- e.<sup>10</sup> le normali attrezzature di bordo nonché 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 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 in vigore nel territorio di questa Parte;
- f.<sup>11</sup> gli aeromobili che l'impresa designata da una Parte contraente impiega nei servizi convenuti, come anche i loro carburanti, lubrificanti, pezzi di ricambio, attrezzature e provviste normali, rimanenti a bordo, sono esentati, sia all'arrivo sia alla partenza nel territorio dell'altra Parte, dalle tasse doganali, di ispezione o analoghe; l'esenzione vale per gli approvvigionamenti anche se essi sono impiegati o consumati in volo in detto territorio.

#### **Art. 7**

I certificati di navigabilità, i brevetti d'idoneità e le licenze, rilasciati o convalidati da una Parte e tutt'ora validi, devono essere riconosciuti dall'altra per l'esercizio delle linee e dei servizi convenuti, purché le condizioni del rilascio o della convalida siano almeno pari ai minimi stabiliti giusta la convenzione relativa alla navigazione aerea civile internazionale. Ogni Parte si riserva tuttavia il diritto di non riconoscere, per la circolazione nel proprio spazio aereo, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati a propri cittadini da un altro Stato.

#### **Art. 8**

a. Le leggi e i regolamenti che, quanto al territorio di una Parte, disciplinano l'entrata e l'uscita degli aeromobili, adibiti alla navigazione internazionale, nonché la navigazione e l'impiego dei medesimi all'interno, si applicano parimenti agli aeromobili dell'impresa designata dall'altra Parte e dovranno pertanto essere osservati da questi sia all'arrivo, sia durante il soggiorno, sia alla partenza.

b. Le leggi e i regolamenti che, quanto al territorio di una Parte, disciplinano l'entrata e l'uscita dei passeggeri, equipaggi e merci del traffico aereo, segnatamente quelli attenenti alle formalità d'entrata e d'uscita, all'immigrazione, ai passaporti, alla dogana e alla quarantena, si applicano ai passeggeri, agli equipaggi e alle merci, trasportati dagli aeromobili dell'impresa designata dall'altra Parte, e dovranno pertanto essere osservati sia all'arrivo, sia durante il soggiorno, sia alla partenza.

<sup>9</sup> Introdotta dallo scambio di note del 5 mag./5 giu. 1998 (RU **2002** 1448).

<sup>10</sup> Introdotta dallo scambio di note del 5 mag./5 giu. 1998 (RU **2002** 1448).

<sup>11</sup> Originaria lett. c.

c. I passeggeri in transito nel territorio d’una Parte sottostanno a un controllo semplificato. I bagagli e le merci vanno esenti da dazio, diritti d’ispezione e tasse analoghe purché il transito sia diretto.

#### **Art. 9**

Salvo restando il disposto dell’articolo 12, ciascuna Parte si riserva la facoltà di negare o revocare l’esercizio dei diritti specificati in allegato all’impresa designata dall’altra Parte, quando manchi la prova che una parte importante della proprietà e il controllo effettivo di detta impresa sono nelle mani di cittadini dell’altra Parte, oppure quando l’impresa o il Governo che l’ha designata abbiano violato le leggi e i regolamenti di cui all’articolo 8, o comunque disatteso alle condizioni previste per i diritti conferiti dal presente accordo e dal suo allegato.

#### **Art. 9<sup>bis</sup><sup>12</sup>**

1. Conformemente ai loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che i loro obblighi reciproci di proteggere la sicurezza dell’aviazione civile contro gli atti di intervento illeciti fanno parte integrante del presente Accordo.

2. Le Parti si accordano reciprocamente, su richiesta, tutta l’assistenza necessaria per prevenire gli atti di 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 attrezzature e servizi della navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell’aviazione civile.

3. Nei loro rapporti reciproci, le Parti si conformano alle disposizioni relative alla sicurezza dell’aviazione stabilite dall’Organizzazione dell’aviazione civile internazionale e designate come Allegati alla Convenzione<sup>13</sup>, per quanto queste disposizioni si applichino alle Parti medesime; esse esigono che gli esercenti degli aeromobili immatricolati nei loro propri registri o che hanno la sede principale delle loro attività o la loro residenza permanente sul loro territorio, nonché gli esercenti di aeroporti situati sul loro territorio, si conformino a dette disposizioni concernenti la sicurezza dell’aviazione.

4. Ciascuna Parte conviene che detti esercenti possono essere tenuti a osservare le leggi e i regolamenti relativi alla sicurezza dell’aviazione al momento dell’entrata, dell’uscita o durante il soggiorno sul territorio dell’altra Parte, di cui si tratta nel numero 3 del presente articolo. Ciascuna Parte vigila affinché vengano effettivamente applicati sul suo territorio provvedimenti per proteggere qualsiasi aeromobile e per garantire l’ispezione dei passeggeri, dell’equipaggio, dei bagagli a mano, dei bagagli, delle merci e delle provviste di bordo prima e durante l’imbarco e il carico. Ciascuna Parte esamina anche con spirito favorevole qualsiasi richiesta dell’altra di prendere ragionevoli provvedimenti di sicurezza speciali per fronteggiare una particolare minaccia.

5. In caso di incidente o minaccia di incidente, di cattura illecita di aeromobili civili e di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri

<sup>12</sup> Introdotta dallo scambio di note del 5 mag./5 giu. 1998 (RU 2002 1448).

<sup>13</sup> RS 0.748.0

o equipaggi, degli aeroporti o delle attrezzature e servizi di navigazione aerea, le Parti si adoperano per facilitare le comunicazioni e adottano tutti i provvedimenti appropriati per porre fine con rapidità e sicurezza a questo incidente o a questa di incidente.

#### **Art. 10**

Il presente accordo e tutti i contratti che vi attengono saranno comunicati per registrazione all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

#### **Art. 11<sup>14</sup>**

#### **Art. 12**

Ciascuna Parte può, in ogni tempo, comunicare all'altra la disdetta del presente accordo; uguale comunicazione dev'essere data simultaneamente all'OACI. In tal caso, l'accordo prende fine un anno dopo che l'altra Parte abbia ricevuto la disdetta, a meno che questa non sia stata frattanto ritirata di comune accordo. Mancando la notificazione di ricevimento dell'altra Parte, la disdetta è considerata ricevuta 14 giorni dopo il suo ricevimento da parte dell'OACI.

#### **Art. 13<sup>15</sup>**

1. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, tale modifica, convenuta tra le Parti, entra in vigore appena è stata approvata mediante scambio di note diplomatiche.

2. Qualora una Parte giudichi auspicabile modificare le rotte o le disposizioni stipulate nell'allegato, può richiedere l'apertura di negoziati fra le proprie autorità competenti e quelle dell'altra Parte; i negoziati inizieranno entro sessanta giorni dalla data in cui saranno stati richiesti. Se le autorità competenti completano o modificano le disposizioni dell'allegato, il nuovo testo proposto entrerà in vigore non appena sia stato confermato mediante scambio di note diplomatiche.

#### **Art. 14**

Ove le Parti venissero ad essere vincolate da una convenzione multilaterale, il presente accordo dovrà essere adattato alle disposizioni di quella.

#### **Art. 15**

Tranne disposizione contraria dell'accordo o dell'allegato, per ogni controversia, sorte tra le Parti nell'interpretazione o nell'applicazione di detti atti e non componibile mediante negoziati diretti, dovrà essere richiesto il parere consultivo di un tribunale arbitrale trimembre, formato come segue: due arbitri verranno designati, uno per Parte, e procederanno a cooptare il terzo, che non dovrà essere cittadino né

<sup>14</sup> Abrogato dallo scambio di note del 5 mag./5 giu. 1998 (RU 2002 1448).

<sup>15</sup> Nuovo testo giusta lo scambio di note del 5 mag./5 giu. 1998 (RU 2002 1448).

dell’una né dell’altra Parte. Le designazioni dovranno avvenire entro due mesi a contare dal ricevimento della nota diplomatica richiedente l’arbitrato e la cooptazione entro il terzo mese. Ove la cooptazione non avvenisse entro il termine indicato, il presidente del Consiglio dell’OACI provvederà egli stesso alla completazione del collegio, scegliendo un arbitro da una lista apposita, aggiornata secondo gli usi dell’OACI. Le autorità esecutive delle Parti faranno ogni sforzo, coi mezzi di cui dispongono, per mandare ad effettivo il parere consultivo reso dal tribunale. Le spese d’arbitrato saranno divise per metà tra le Parti.

#### **Art. 16**

a. I mutamenti che una Parte dovesse apportare alle linee definite nelle pertinenti tavole non saranno considerati come modificazioni dell’allegato, purché non concernano gli scali fatti dall’impresa designata di detta Parte sul territorio dell’altra Parte. Le autorità aeronautiche di ciascuna Parte possono pertanto procedere unilateralmente a detti mutamenti, curando tuttavia che ne sia dato avviso immediato alle autorità aeronautiche dell’altra.

b. Queste ultime, ove reputassero, giusta il disposto della sezione VII dell’allegato, che il mutamento nuoce alla propria imprese designata, in quanto instaura tra il loro territorio e il nuovo scalo nel Paese terzo un collegamento aero affidato all’impresa designata dall’altra Parte, chiederanno di consultarsi con le autorità aeronautiche di quest’ultima per ricercare assieme una soluzione soddisfacente.

#### **Art. 17**

Il presente accordo con le disposizioni dell’allegato dovrà essere ratificato. Esso entrerà in vigore il giorno in cui la sua ratificazione sarà notificato, da ambo le Parti, mediante scambio di note diplomatiche.

*In fede di che*, i sottoscritti plenipotenziari, debitamente autorizzati dai propri governi hanno firmato il seguente accordo.

Fatto a Yangon, il 31 ottobre 1960, in doppio esemplare, nelle lingue francese e inglese, quest’ultima essendo poziore ai fini dell’interpretazione.

*(Seguono le firme)*

*Allegato<sup>16</sup>***Sezione I**

Il Governo dell'Unione di Myanmar accorda al Consiglio federale svizzero il diritto di assicurare, mediante un'impresa svizzera d'aerotrascporti, designata dalla Svizzera, i servizi aerei sulle linee date nella tavola I, che attraversano in transito o servono commercialmente il territorio dell'Unione di Myanmar.

**Sezione II**

Il Consiglio federale svizzero accorda al Governo dell'Unione di Myanmar il diritto di assicurare, mediante un'impresa di trasporti aerei dell'Unione di Myanmar, designata da tale Stato, i servizi aerei sulle linee, date nella tavola II, che attraversano in transito o servono commercialmente il territorio della Svizzera.

**Tavola 1**

L'impresa designata dal Consiglio federale svizzero è autorizzata a esercitare, in entrambe le direzioni, i servizi aerei sulle linee specificate nel presente paragrafo:

Punti in Svizzera – punti intermedi – Yangon, Hanthawaddy, Mandalay

- punti situati al di là.\*

\* (in Asia)

**Tavola 2**

L'impresa designata dal Governo dell'Unione di Myanmar è autorizzata a esercitare, in entrambe le direzioni, i servizi aerei sulle linee specificate nel presente paragrafo:

Punti nell'Unione di Myanmar – punti intermedi – Basilea, Ginevra, Zurigo

- punti situati al di là.\*\*

\*\* (in Europa)

Su ciascuna delle linee specificate, l'impresa designata che la esercita può effettuare voli diretti fra un punto e l'altro e non fare scalo in uno o più punti intermedi.

**Sezione III**

L'impresa designata da ciascuna Parte giusta il presente accordo beneficerà, sul territorio dell'altra, del diritto di transito e di scalo non commerciale, nonché di quello di sbarcare ed imbarcare, in traffico internazionale, passeggeri, merci e posta, nei punti indicati delle rotte specificate, o da specificare, nelle tavole allegate.

**Sezione IV**

La potenzialità di trasporto offerta mediante i servizi convenuti dovrà essere puntualmente adeguata alla domanda.

<sup>16</sup> Aggiornato secondo lo scambio di note del 5 mag./5 giu. 1998 (RU 2002 1448).



**Sezione V**

Nell’esercizio dei servizi convenuti tra i territori delle Parti e sulle linee cui si riferisce l’accordo e il suo allegato, le imprese designate godranno di un trattamento uguale ed equo.

**Sezione VI**

Nell’esercitare i servizi descritti nel presente allegato, ciascuna impresa designata avrà la dovuta considerazione per gli interessi dell’altra, così da non difficoltare indebitamente i servizi esercitati da questa stessa linea o su una tratta medesima.

**Sezione VII**

Le due Parti convengono che i servizi esercitati da ciascuna impresa designata, giusta il presente accordo e il suo allegato, sono essenzialmente intesi ad offrire una capacità di trasporto adeguata alla domanda di collegamenti aerei tra il Paese che l’ha designata e il Paese d’ultima destinazione. Il diritto d’imbarcare o di sbarcare, durante detti servizi e in scali delle linee specificate posti sul territorio dell’altra Parte, persone o oggetti del traffico internazionale, destinati o provenienti da un terzo Paese, dovrà essere esercitato secondo, le direttive generali per uno sviluppo ordinato, date dalle Parti contraenti, nonché secondo quelle che impongono l’adattamento della capacità:

- a. alla domanda di collegamenti tra il Paese d’origine e i Paesi di destinazione;
- b. alle esigenze dell’esercizio di un servizio di lungo corso;
- c. alla domanda di collegamenti che proviene dalle regioni attraversate, tenuto conto dei servizi regionali e locali.

**Sezione VIII**

Ove l’impresa designata d’una Parte trovisi momentaneamente impedita, per ostacoli cagionati da fatti bellici, di approfittare immediatamente delle possibilità menzionate nella sezione V, si procederà, di comune accordo fra le Parti, a un riesame della situazione, per trovare i modi onde favorire un’evoluzione che conduca l’impresa in questione a riprendere e poi ad incrementare progressivamente il suo contributo ai trasporti aerei.

**Sezione IX**

Le due Parti intendono che s’abbiano a stabilire dei contatti regolari e frequenti fra le rispettive autorità aeronautiche cosicché s’assicuri una stretta collaborazione nel seguire i principi posti dal presente accordo e dal suo allegato nonché nell’osservarne puntualmente i disposti.

