

Accordo

fra la Confederazione Svizzera e la Repubblica di Singapore concernente i trasporti aerei regolari fra i rispettivi territori e oltre

Concluso il 28 febbraio 1969

Approvato dall'Assemblea federale il 4 marzo 1971²

Entrato in vigore con scambio di note il 14 maggio 1971

(Stato 13 agosto 2002)

Il Consiglio federale svizzero

e

il Governo della Repubblica di Singapore,

essendo partecipi della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, animati dal desiderio di stabilire servizi aerei tra i loro rispettivi territori e oltre, hanno designato i loro plenipotenziari che, debitamente autorizzati, hanno convenuto quanto segue:

Art. 1

Per l'applicazione del presente accordo e dell'allegato, a meno che il contesto disponga altrimenti:

- a. l'espressione «Convenzione» indica la convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944³;
- b. l'espressione «autorità aeronautiche» indica: per la Svizzera, l'Ufficio aeronautico federale; per la Repubblica di Singapore, il Ministero delle comunicazioni o, in ambedue i casi, qualsiasi ente o persona autorizzati ad assumere le funzioni attualmente esercitate da detto Ufficio, rispettivamente, Ministero;
- c. l'espressione «impresa designata» indica un'impresa di trasporti aerei che una Parte ha designato, mediante notificazione scritta all'altra Parte, conformemente all'articolo 3, per svolgere i servizi aerei convenuti sulle linee specificate nella notificazione;
- d. l'espressione «rottura di carico» indica l'esercizio di un servizio aereo di un'impresa designata in modo che un tratto della linea sia percorsa da un aeromobile a capacità diversa da quelli impiegati su un altro tratto;
- e. l'espressione «territorio» indica quello definito nell'articolo 2 della Convenzione;

RU 1971 1633; FF 1970 II 233

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

² DF del 4 marzo 1971 (RU 1971 1632)

³ RS 0.748.0

- f. le espressioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «impresa di trasporti aerei» e «scalo non commerciale» hanno il senso loro rispettivamente attribuito nell'articolo 96 della Convenzione.

Art. 2

1. Ciascuna Parte accorda all'altra Parte i diritti specificati nel presente accordo, intesi a stabilire i servizi aerei sulle linee indicate nella corrispondente sezione della tavola delle linee, recata nell'allegato al presente accordo. Tali servizi e linee sono denominati in seguito «servizi convenuti» e «linee indicate».

2. Salvo restando le disposizioni del presente accordo, l'impresa designata da ciascuna Parte deve beneficiare, nell'esercizio di un servizio convenuto su una linea indicata, dei seguenti diritti:

- a. sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte;
- b. eseguire, su detto territorio, scali non commerciali;
- c. eseguire scali su detto territorio, nei punti specificati per detta linea nella tavola allegata all'accordo, per imbarcarvi e sbarcarvi, nel traffico internazionale, passeggeri, merci o colli postali.

3. Nessuna disposizione del paragrafo 2 va interpretata come se essa conferisse all'impresa designata di una Parte il diritto d'imbarcare, sul territorio dell'altra e verso pagamento o remunerazione, passeggeri, merci o colli postali a destinazione di un punto sul territorio di quest'altra Parte.

Art. 3

1. Ciascuna Parte è autorizzata a designare un'impresa di trasporti aerei per l'esercizio dei servizi convenuti sulle linee indicate. Tale designazione è notificata per iscritto alle autorità aeronautiche di una Parte da quelle dell'altra.

2. La Parte che ha ricevuto la notificazione accorda, senza indugio, all'impresa designata dall'altra Parte, l'autorizzazione d'esercizio necessaria, salvo restando le disposizioni dei paragrafi 3 e 4 seguenti.

3. Le autorità aeronautiche di una delle Parti possono esigere, dall'impresa designata dall'altra Parte, la prova di essere in grado di adempiere le condizioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti applicati normalmente dalle autorità suindicate, per l'esercizio dei servizi aerei internazionali, giusta le disposizioni della Convenzione.

4. Ciascuna Parte ha il diritto di rifiutare il riconoscimento di un'impresa di trasporti aerei e di negare o revocare il conferimento ad un'impresa dei diritti menzionati nel paragrafo 2 dell'articolo 2 del presente accordo, oppure di imporre le condizioni ritenute necessarie all'esercizio di tali diritti da parte dell'impresa designata, qualora non abbia la prova che una parte sostanziale della proprietà e il controllo effettivo di questa impresa appartengano alla Parte che l'ha designata o a suoi cittadini.

5. Non appena sono adempiute le condizioni dei paragrafi 1 e 2, l'impresa designata può iniziare, in ogni momento, l'esercizio di tutti i servizi convenuti a condizione che sia in vigore, per il servizio pertinente, una tariffa stabilita conformemente all'articolo 10 del presente accordo.

6. Ciascuna Parte ha la facoltà di sospendere all'impresa designata l'esercizio dei diritti di cui al paragrafo 2 dell'articolo 2 o di subordinarlo a condizioni giudicate necessarie, qualora l'impresa suddetta ometta di rispettare le leggi o i regolamenti della Parte che li accorda o si astiene in altro modo di esercitare i servizi convenuti giusta le condizioni prescritte nel presente accordo e nell'allegato; resta però inteso che detta facoltà può essere esercitata solo previa consultazione dell'altra Parte, a meno che, per prevenire nuove violazioni di leggi o regolamenti, non si rivei indispensabile la sospensione immediata o l'imposizione di condizioni.

Art. 4

1. Gli aeromobili utilizzati nel servizio internazionale dall'impresa designata da una Parte, le attrezzature normali, i pezzi di ricambio, le riserve di carburanti e di lubrificanti e le provviste di bordo, comprese le derrate alimentari, le bibite e i tabacchi, sono esenti, all'entrata nel territorio dell'altra Parte, da qualsiasi dazio o spesa d'ispezione e da altri diritti o tasse, sempreché tali attrezzature, riserve e provviste non abbandonino l'aeromobile prima della loro riesportazione.

2. Le riserve di carburanti e di lubrificanti, i pezzi di ricambio, le attrezzature normali e le provviste di bordo, introdotti, nel territorio di una Parte, dall'impresa designata dell'altra o per conto di quest'ultima, oppure imbarcati negli aeromobili di detta impresa destinati unicamente ad essere utilizzati nel traffico internazionale, sono esonerati da ogni diritto e tassa nazionali, compresi i dazi e le spese d'ispezione imposti sul territorio della prima Parte, anche qualora tali provviste debbano essere impiegate sul tratto eseguito sopra il territorio della Parte sul quale sono stati imbarcati. Si potrà esigere che i prodotti suindicati siano posti sotto la vigilanza o il controllo d'autorità doganali.

3. Le attrezzature normali, i pezzi di ricambio, le provviste di bordo e le riserve di carburanti e di lubrificanti, a bordo degli aeromobili d'una Parte, possono essere sbarcati sul territorio dell'altra soltanto con l'assenso delle autorità doganali di quest'ultima; dette autorità possono esigere che il materiale suindicato sia sottoposto a vigilanza fino al momento in cui venga riesportato o altrimenti destinato conformemente ai regolamenti doganali.

4. I carburanti, i lubrificanti, i pezzi di ricambio, le attrezzature normali e le provviste, introdotti dagli aeromobili d'una Parte sul territorio dell'altra e utilizzati unicamente per voli tra due punti del territorio di quest'ultima Parte, devono beneficiare, quanto ai dazi, alle spese d'ispezione e ad altri diritti e tasse simili, di un trattamento non meno favorevole di quello accordato alle imprese nazionali o all'impresa più favorita che svolge detti voli.

Art. 5

I passeggeri, i bagagli e le merci in transito diretto attraverso il territorio d'una Parte, che non lasciano la zona dell'aeroporto a loro riservata, sono sottoposti a un controllo semplificato. I bagagli e le merci in transito diretto sono esonerati da dazi e altre tasse simili.

Art. 6

1. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una delle Parti, l'entrata e l'uscita degli aeromobili adibiti alla navigazione aerea internazionale o i voli di questi aeromobili al disopra di detto territorio sono pure applicabili agli aeromobili dell'impresa designata dall'altra Parte.

2. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una delle Parti, l'entrata, la permanenza e l'uscita di passeggeri, equipaggio, colli postali e merci, segnatamente le modalità d'entrata, d'uscita, d'emigrazione e d'immigrazione, la dogana e i provvedimenti sanitari, sono applicabili ai passeggeri, equipaggi, colli postali e merci trasportati dagli aeromobili dell'impresa designata dall'altra Parte quando questi aeromobili si trovano su detto territorio.

3. Ogni Parte consente a non accordare preferenze alle proprie imprese, rispetto a quelle designate dall'altra, quanto all'applicazione delle leggi e dei regolamenti indicati nel presente articolo.

4. Circa l'utilizzazione degli aeroporti e altre agevolazioni offerte da una Parte, l'impresa designata dall'altra non deve pagare delle tasse superiori a quelle che devono essere pagate per gli aeromobili nazionali adibiti ai servizi internazionali regolari.

Art. 7

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

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

Art. 8⁴

1. Ciascuna Parte concede all'impresa designata dell'altra Parte possibilità eguali ed eque di mettersi in libera concorrenza nella messa a disposizione di servizi aerei internazionali retti dal presente Accordo.

2. Ciascuna Parte accorda all'impresa designata dell'altra Parte il diritto di determinare il numero dei voli e la capacità di trasporto di servizi aerei internazionali che suddetta impresa offre sulla base di considerazioni economiche e di mercato. In virtù di questo diritto, nessuna Parte può limitare unilateralmente il volume del traffico, il numero dei voli o la regolarità dei servizi o il tipo o i tipi di aeromobili utilizzati

⁴ Nuovo testo giusta lo scambio di note del 13 feb./10 ott. 1997 (RU 2002 2584).

dalle imprese designate dell'altra, eccetto che per ragioni doganali, tecniche, operative o ambientali, a condizioni identiche e conformi all'articolo 15 della Convenzione⁵.

3. Nessuna Parte esige dall'impresa designata dell'altra Parte che le sottoponga per approvazione orari di volo o piani operativi, salvo qualora si tratti di provvedimenti necessari, prendendo in considerazione il principio della non discriminazione, per far applicare le condizioni unitarie previste nel numero 2 del presente articolo. Se una Parte richiede documentazione a scopo di procurarsi informazioni deve contenere il più possibile il dispendio amministrativo legato alle esigenze documentarie, alle procedure relative agli intermediari di trasporti aerei e alle imprese designate dell'altra Parte.

Art. 9⁶

Ogni impresa designata può eseguire, su ogni singolo segmento o sui segmenti delle linee specificate nell'Allegato del presente Accordo, trasporti aerei internazionali senza limitazione in rapporto al cambiamento, in ogni punto della rotta, del tipo di aeromobile utilizzato o del numero di volo, a condizione tuttavia che, nell'andata, il volo via un tale punto continui quello cominciato nel territorio della Parte che ha designato l'impresa e che, nel ritorno, il volo verso il territorio di quest'ultima continui quello cominciato fuori di un tale punto.

Art. 10⁷

1. Ciascuna Parte conviene che qualsiasi impresa designata fissa, per i trasporti aerei, tariffe in base a considerazioni commerciali di politica del mercato. Gli interventi delle Parti si limitano a:

- a. impedire tariffe o pratiche insensate, discriminanti/discriminanti insensate; e
- b. proteggere le imprese da tariffe mantenute artificialmente basse grazie a sussidi o sovvenzioni statali, diretti o indiretti.

2. Ciascuna Parte può esigere che le tariffe rimosse da imprese designate di entrambe le Parti a partire o a destinazione del suo territorio vengano notificate o sottoposte alle sue autorità aeronautiche. Questo può essere richiesto non più di due giorni prima della data prevista della loro entrata in vigore. In casi speciali può avvenire entro un termine più breve di quello previsto normalmente. Le tariffe possono essere applicate in ogni momento dopo essere state notificate o sottoposte, sempre che non vengano rifiutate da entrambe le Parti entro quattordici giorni.

3. Nessuna delle Parti intraprende passi unilaterali per impedire l'introduzione o il mantenimento di una tariffa proposta o riscossa dall'impresa di ciascuna Parte per i trasporti aerei internazionali tra i loro territori. Se una Parte crede che una tariffa non sia conforme alle considerazioni enunciate nel numero (1) del presente articolo, può esigere negoziati e notificare all'altra le ragioni del suo disaccordo entro

⁵ RS 0.748.0

⁶ Nuovo testo giusta lo scambio di note del 13 feb./10 ott. 1997 (RU 2002 2584).

⁷ Nuovo testo giusta lo scambio di note del 13 feb./10 ott. 1997 (RU 2002 2584).

quattordici giorni dalla ricezione della domanda. Simili negoziati si svolgono al più tardi quattordici giorni dopo la ricezione della domanda. Se non si giunge a un'intesa, la tariffa viene applicata o rimane in vigore.

4. A prescindere dai numeri 1-3 del presente articolo, ciascuna Parte autorizza:
- a. ogni impresa di una Parte ad allineare le sue tariffe a una tariffa più bassa o più concorrenziale, proposta o riscossa da ogni altra impresa per i trasporti aerei internazionali tra i territori delle Parti; e
 - b. ogni impresa di una Parte ad allineare le sue tariffe a una tariffa più bassa o più concorrenziale, proposta o riscossa da ogni altra impresa per i trasporti aerei internazionali tra il territorio dell'altra Parte e un Paese terzo. Il termine «allineare», com'è utilizzato qua, significa il diritto di applicare una stessa tariffa per una durata limitata, attuando misure rapide, sempre che siano necessarie a prescindere da condizioni differenti riguardo a rotte, esigenze per un volo di ritorno, corrispondenze, genere di servizio o tipo di aeroplano.

Art. 10^{bis}8 Sicurezza dell'aviazione

1. Conformemente ai loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che i loro obblighi reciproci di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile contro gli atti di intervento illeciti fanno parte integrante del presente Accordo. Senza limitare il complesso dei loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti agiscono in particolare conformemente alle disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963⁹, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata all'Aia il 16 dicembre 1970¹⁰, della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971¹¹ e di ogni altra convenzione od ogni altro 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 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, 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

⁸ Introdotta dallo scambio di note del 13 feb./10 ott. 1997 (RU **2002** 2584).

⁹ RS **0.748.710.1**

¹⁰ RS **0.748.710.2**

¹¹ RS **0.748.710.3**

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 o di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri o equipaggi, degli aeroporti o delle attrezzature e servizi di navigazione aerea, le Parti si adoperano per facilitare le comunicazioni e adottano tutti i provvedimenti appropriati per porre fine con rapidità e sicurezza a questo incidente o a questa minaccia di incidente.

Art. 11

Ciascuna Parte accorda all'impresa designata dell'altra il diritto di trasferire alla sede centrale ogni eccedente d'introito, al corso del giorno del mercato ufficiale al momento della transazione, qualunque sia la valuta degli introiti realizzati. Se i pagamenti tra le Parti sono disciplinati mediante un accordo particolare è determinante quest'ultimo.

Art. 12

Le autorità aeronautiche di ciascuna Parte forniscono, su domanda, alle autorità aeronautiche dell'altra i dati statistici periodici od altri ragguagli che possono essere ragionevolmente chiesti per verificare la capacità offerta, sui servizi convenuti, dalle rispettive imprese designate.

Art. 13

Tra le autorità aeronautiche delle Parti devono essere avviate consultazioni regolari e frequenti, onde sia assicurata una stretta collaborazione in tutti i campi dell'esecuzione del presente accordo.

Art. 14

1. Intervenendo una controversia tra le Parti, relativa all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo, le Parti si sforzano avantutto di comporla mediante negoziati.

2. Se le Parti non giungono ad un accordo mediante negoziati, la controversia può essere sottoposta, a domanda scritta d'una Parte, ad un tribunale di tre membri, dei

quali uno è designato da ciascuna Parte ed il terzo, in qualità di presidente, è cooptato dai primi due. Ciascuna Parte designa il proprio arbitro entro 30 giorni a contare dalla data di ricezione della domanda volta a sottoporre la controversia ad arbitrato; la cooptazione va fatta entro un nuovo termine di 30 giorni. Se una Parte non ha nominato l'arbitro nel termine prescritto o se la cooptazione non avviene tempestivamente, la nomina o la designazione dell'arbitro o degli arbitri dev'essere affidata ad una persona o ad un ente indipendente ed accettato dalle due Parti.

3. Le Parti si obbligano senza alcuna riserva a conformarsi ad ogni decisione presa in applicazione del presente articolo.

4. Il tribunale risolve circa la ripartizione delle spese procedurali.

Art. 15

1. La Parte, che giudica opportuna una modificazione del presente accordo, può chiedere una consultazione con l'altra Parte. La consultazione deve incominciare entro 60 giorni a contare dalla ricezione della richiesta. Qualsiasi modificazione del presente accordo entrerà in vigore non appena le Parti avranno reciprocamente notificato l'adempimento delle loro formalità costituzionali.

2. Ogni modificazione dell'allegato può essere convenuta direttamente fra le autorità aeronautiche delle Parti. Essa entrerà in vigore dopo essere stata confermata mediante uno scambio di note diplomatiche.

3. Ove una convenzione multilaterale generale sui trasporti aerei venisse a vincolare le Parti, il presente accordo sarà modificato conformemente alle disposizioni di detta convenzione.

Art. 16

Ciascuna Parte può, in ogni momento, notificare all'altra la disdetta del presente accordo. La notifica va fatta simultaneamente all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale. In tal caso, la disdetta ha effetto dopo 12 mesi dalla ricezione della notifica, sempreché nel frattempo non sia stata revocata di comune intesa. Qualora l'altra Parte non confermi la notifica, si reputa che essa sia stata ricevuta dopo 14 giorni dalla sua consegna all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

Art. 17

1. Il presente accordo e ogni sua eventuale modificazione saranno registrati presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

2. Il presente accordo è applicabile Provvisoriamente dal giorno della firma; esso entrerà in vigore il giorno in cui le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle rispettive formalità costituzionali.

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

Fatto a Singapore, il 28 febbraio 1969, in doppio esemplare, in lingua francese ed inglese, i due testi facendo parimente fede.

(Si omettono le firme)

*Allegato*¹²**Tavola delle linee I**

Linee su cui l'impresa designata dalla Svizzera può esercitare servizi aerei, nelle due direzioni:

Colonna 1 Punti di partenza:	Colonna 2 Punti intermedi:	Colonna 3 Punti a Singapore:	Colonna 4 Punti più avanti:
Punti in Svizzera	Punti in Europa e punti in Asia e Africa ad ovest del 60° grado di longitudine, Kandahar, Kabul, Karaci, Lahore, Rawalpindi, Delhi, Bombay, Madras, Calcutta, Colombo, Dacca, Rangoon, Bangkok, Kuala Lumpur.	Un punto a Singapore	Giacarta, un punto a Bali, due in Australia uno in Nuova Zelanda

Tavola delle linee II

Linee su cui l'impresa designata da Singapore può esercitare servizi aerei, nelle due direzioni:

Colonna 1 Punti di partenza:	Colonna 2 Punti intermedi:	Colonna 3 Punti in Svizzera:	Colonna 4 Punti più avanti:
Punti a Singapore	Punti in Asia e punti in Africa ed Europa all'est del 30° grado di longitudine, Istanbul, Atene, Praga, Belgrado, Vienna, Roma e Milano	Un punto in Svizzera	Francoforte, Amsterdam, Parigi, Londra, due punti in USA, due in Canada

Osservazioni:

1. Tutti o parecchi punti delle linee indicate nelle tavole delle linee I e II dell'allegato possono, a scelta delle imprese designate, essere tralasciati durante tutti o taluni voli iniziati sul territorio della Parte che ha designato l'impresa.
2. L'impresa designata da ciascuna Parte ha facoltà di terminare i suoi servizi sul territorio dell'altra Parte.

¹² Nuovo testo giusto scambio di note del 24 maggio 1971 (RU 1971 1642).

3. I punti di qualunque linea specificata non devono forzatamente venir toccati nell'ordine di elencazione, purché la rotta risultante resti ragionevolmente diretta.

La presente nota, con quella analoga che codesto Ministero vorrà inviare all'Ambasciata, verranno a costituire, tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica di Singapore, formale conferma di quanto precede, giusta l'articolo 15 capoverso 2 dell'accordo sui trasporti aerei regolari del 28 febbraio 1969. La modifica così sancita entrerà in vigore per effetto di questo nostro scambio di note.

L'Ambasciata di Svizzera coglie l'occasione per rinnovare a codesto Ministero degli Esteri l'assicurazione della sua alta considerazione».

Il Ministero degli Esteri conferma che la surrecata proposta è accolta e che, in applicazione dell'articolo 15 capoverso 2 del detto accordo, la nota dell'Ambasciata e la presente risposta avranno l'effetto di mettere in vigore, in data d'oggi, l'allegato emendato.

Il Ministero degli Esteri coglie l'occasione per rinnovare a codesta Ambasciata l'assicurazione della sua alta considerazione.

4.¹³

- 4a. L'impresa designata dalla Repubblica di Singapore può esercitare i suoi servizi oltre Zurigo a destinazione di Copenhagen e viceversa, sempreché non eserciti il diritto di traffico di 5^a libertà tra Zurigo e Copenhagen e i passeggeri che utilizzano detti servizi a destinazione o in provenienza da Copenhagen non interrompano il loro viaggio a Zurigo.
- 4b. L'impresa designata dalla Svizzera può esercitare i suoi servizi oltre Singapore a destinazione di Manila e viceversa, sempreché non eserciti il diritto di traffico di 5^a libertà tra Singapore e Manila e i passeggeri che utilizzano detti servizi a destinazione o in provenienza da Manila non interrompano il loro viaggio a Singapore.

¹³

Introdotta mediante scambio di note del 9 dic. 1983 (RU 1984 166).

