

*Traduzione*¹

Accordo tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica democratica socialista di Sri Lanka concernente il traffico aereo di linea

Concluso il 17 aprile 2007

Entrato in vigore mediante scambio di note il 21 febbraio 2008

Il Consiglio federale svizzero

e

il Governo della Repubblica democratica socialista di Sri Lanka,

(di seguito chiamati «Parti»);

animati dal desiderio di promuovere un sistema di trasporti aerei internazionale basato sulla libera concorrenza tra le imprese di trasporti aerei in un mercato sottoposto a minime ingerenze e normative da parte dei Governi;

animati dal desiderio di facilitare lo sviluppo di servizi aerei internazionali;

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

animati dal desiderio di consentire alle imprese di trasporti aerei di offrire al pubblico (passeggeri e speditori di merci) un ampio ventaglio di prestazioni e nell'intento di incoraggiare singole imprese di trasporti aerei a stabilire e a introdurre prezzi innovativi e concorrenziali;

animati dal desiderio di garantire il più alto livello di sicurezza e di protezione nei trasporti aerei internazionali e confermando la loro profonda preoccupazione in rapporto ad atti o minacce che, diretti contro la sicurezza degli aeromobili, compromettono la sicurezza delle persone o dei beni, si ripercuotono negativamente sull'esercizio di servizi aerei e minano la fiducia pubblica nella sicurezza dell'aviazione civile; e

in quanto Parti alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944²,

hanno convenuto quanto segue:

Art. 1 Definizioni

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

RS 0.748.127.197.12

¹ Dal testo originale tedesco (AS 2008 737).

² **RS 0.748.0**

- a. il termine «Convenzione» indica la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e include ogni allegato adottato conformemente all'articolo 90 della Convenzione e ogni emendamento agli allegati o alla Convenzione adottato 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 Governo della Repubblica democratica socialista di Sri Lanka, il Ministro competente in materia di aviazione civile, o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o ente 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 5 del presente Accordo per l'esercizio dei servizi aerei convenuti;
- d. 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;
- e. le locuzioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «imprese di trasporti aerei» e «scali non commerciali» indicano quanto stabilito nell'articolo 96 della Convenzione;
- f. il termine «territorio», in relazione a uno Stato, ha il senso che gli attribuisce l'articolo 2 della Convenzione;
- g. il termine «tariffa» indica il prezzo per il trasporto di passeggeri, di bagagli e di merci e le condizioni d'applicazione, comprese le provvigioni e altre remunerazioni supplementari per agenti o la vendita di titoli di trasporto, tuttavia senza remunerazione e condizioni inerenti al trasporto degli invii postali;
- h. la locuzione «tasse di utilizzazione» indica le tasse imposte o ammesse all'imposizione dalle autorità competenti alle imprese designate per la predisposizione delle installazioni aeroportuali e di navigazione aerea nonché di altri servizi correlati.

2. L'Allegato è parte integrante del presente Accordo. Qualsiasi riferimento all'Accordo concerne parimenti l'Allegato e le disposizioni e le osservazioni in esso contenute.

Art. 2 Concessione di diritti

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

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

- a. del diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte;
- b. del diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;
- c. di altri diritti stabiliti nel presente Accordo.

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

4. Se, in seguito a conflitto armato, a disordini politici o a circostanze speciali e inconsuete, 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 facilitare il proseguimento dell'esercizio di tale servizio adattando dette linee in modo appropriato e accordando, durante il periodo reputato necessario, i diritti per facilitare un esercizio duraturo.

Art. 3 Esercizio dei diritti

1. Le imprese designate fruiscono di condizioni di concorrenza pari ed eque per l'approntamento dei servizi convenuti contemplati nel presente Accordo.

2. Nessuna Parte limita il diritto di ognuna delle imprese designate a 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 alle imprese designate di determinare liberamente le frequenze e le capacità dei servizi aerei internazionali offerti sul mercato in base a considerazioni commerciali. In conformità con questo diritto, nessuna Parte può limitare unilateralmente il volume del traffico, le frequenze, il numero di destinazioni, la regolarità dei servizi o il tipo o i tipi di aeromobili utilizzati dalle imprese designate dell'altra Parte, eccetto quanto stabilito dal presente Accordo o richiesto per ragioni doganali, tecniche, operative o ambientali, a condizioni identiche e conformi all'articolo 15 della Convenzione.

Art. 4 Applicazione di leggi e regolamenti

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

2. Le leggi e i regolamenti di una Parte che, sul suo territorio, disciplinano l'entrata, la permanenza e l'uscita di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci o invii postali – come quelli concernenti le formalità di entrata, di uscita, di emigrazione e di immigrazione, nonché le prescrizioni doganali e sanitarie – sono applicabili ai passeggeri, agli equipaggi, ai bagagli, alle merci o agli invii postali trasportati dagli aeromobili delle imprese designate dell'altra Parte mentre le persone e le cose si trovano su detto territorio.

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

Art. 5 Designazione e autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di designare tante imprese quante ne desidera per l'esercizio dei servizi convenuti. La notifica di questa designazione avviene per via diplomatica.

2. Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo, alla ricezione della notifica della designazione le autorità aeronautiche accordano senza indugio alle imprese designate dell'altra Parte la necessaria autorizzazione d'esercizio.

3. Le autorità aeronautiche di una Parte possono esigere che le imprese designate dell'altra Parte provino d'essere in grado di adempiere alle condizioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti applicati abitualmente da dette autorità per l'esercizio dei servizi aerei internazionali, in conformità con le disposizioni della Convenzione.

4. Ciascuna Parte può rifiutare di accordare l'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2 del presente articolo oppure imporre le condizioni che ritiene necessarie per l'esercizio dei diritti definiti nell'articolo 2 del presente Accordo:

- a. nel caso delle imprese designate della Svizzera:
se l'altra Parte non ha la prova che tali imprese hanno la sede principale delle loro attività nel territorio della Parte che le ha designate e che sono titolari di un certificato di operatore aereo valido rilasciato dalla suddetta Parte;
- b. nel caso delle imprese designate della Repubblica democratica socialista di Sri Lanka:
se l'altra Parte non ha la prova che la parte preponderante della proprietà e il controllo effettivo di tali imprese appartengono alla Parte che le ha designate o a cittadini di quest'ultima e che le imprese medesime sono titolari di un certificato di operatore aereo valido rilasciato dalla suddetta Parte.

5. Una volta ricevuta l'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2 del presente articolo, le imprese designate possono, in ogni momento, esercitare qualsiasi servizio convenuto.

Art. 6 Revoca, sospensione e limitazione dell'autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare, di sospendere temporaneamente o di limitare l'autorizzazione per l'esercizio, a opera delle imprese designate dell'altra Parte, dei diritti menzionati nell'articolo 2 del presente Accordo, oppure di imporre le condizioni che reputa necessarie per l'esercizio di questi diritti se:

- a. nel caso delle imprese designate della Svizzera:
l'altra Parte non ha la prova che tali imprese hanno la sede principale delle loro attività nel territorio della Parte che le ha designate e che sono titolari di un certificato di operatore aereo valido rilasciato dalla suddetta Parte;

- b. nel caso delle imprese designate della Repubblica democratica socialista di Sri Lanka:
l'altra Parte non ha la prova che la parte preponderante della proprietà e il controllo effettivo di tali imprese appartengono alla Parte che le ha designate o a cittadini di quest'ultima e che le imprese medesime sono titolari di un certificato di operatore aereo valido rilasciato dalla suddetta Parte; oppure
 - c. le suddette imprese hanno disatteso le leggi e i regolamenti della Parte che ha accordato i diritti; oppure
 - d. le suddette imprese non esercitano i servizi convenuti conformemente alle condizioni prescritte nel presente Accordo.
2. Sempre che la revoca immediata, la sospensione temporanea o l'imposizione delle condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo non siano necessarie per evitare altre infrazioni a leggi e regolamenti, i diritti definiti nel presente articolo possono essere esercitati solamente dopo consultazione con l'altra Parte.

Art. 7 Sicurezza dell'aviazione

1. Conformemente ai diritti e agli obblighi loro derivanti in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che l'obbligo reciproco di proteggere l'aviazione civile dagli atti d'intervento illeciti, per garantire la sicurezza, è 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, conclusa a Tokyo il 14 settembre 1963³, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, conclusa all'Aia il 16 dicembre 1970⁴, della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, conclusa a Montreal il 23 settembre 1971⁵, del Protocollo aggiuntivo per la repressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti adibiti all'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988⁶ e di ogni altra convenzione e di ogni altro protocollo relativo alla sicurezza dell'aviazione civile al quale 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 installazioni di navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.
3. Nei loro rapporti reciproci, le Parti si conformano alle disposizioni concernenti la sicurezza stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e designate come Allegati alla Convenzione, per quanto queste disposizioni si applichino alle Parti medesime. Esse esigono inoltre che gli esercenti degli aeromobili immatricolati nei loro registri o che hanno la sede principale delle proprie attività o la pro-

³ RS 0.748.710.1

⁴ RS 0.748.710.2

⁵ RS 0.748.710.3

⁶ RS 0.748.710.31

pria 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, contenute nel paragrafo 3 del presente articolo e concernenti la sicurezza dell'aviazione, che l'altra Parte esige per l'entrata, l'uscita o il soggiorno sul territorio di quest'altra Parte. Ciascuna Parte provvede affinché vengano applicati in modo efficace sul suo territorio provvedimenti appropriati per proteggere gli aeromobili e per garantire l'ispezione dei passeggeri, dei membri d'equipaggio, dei bagagli a mano, dei bagagli, delle merci, degli invii postali e delle provviste di bordo, prima dell'imbarco e durante esso o il carico. Ciascuna Parte esamina inoltre con spirito favorevole qualsiasi richiesta dell'altra Parte di prendere ragionevoli misure di sicurezza speciali per fronteggiare un particolare pericolo.

5. In caso di incidente o di minaccia di incidente, di cattura illecita di aeromobili civili, oppure di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti o delle attrezzature e dei servizi di navigazione aerea, le Parti si aiutano reciprocamente facilitando le comunicazioni e altre misure aventi lo scopo di porre fine con il minimo rischio per la vita a un simile incidente o a una simile minaccia di incidente.

6. Se una Parte ha ragionevoli motivi di credere che l'altra Parte deroghi alle disposizioni di sicurezza del presente articolo, le autorità aeronautiche di questa Parte possono domandare consultazioni immediate con le autorità aeronautiche di quest'altra Parte. Se entro quindici (15) giorni dalla data di una tale domanda non pervengono a un'intesa soddisfacente, vi è un motivo sufficiente di differire, revocare o limitare l'autorizzazione d'esercizio e l'omologazione tecnica delle imprese di quest'altra Parte o di imporre condizioni. Se una situazione d'emergenza lo esige, una Parte può prendere provvedimenti unilaterali prima che siano trascorsi quindici (15) giorni. Ogni misura adottata da una Parte in conformità con i summenzionati paragrafi è abolita non appena l'altra parte soddisfa le disposizioni di sicurezza del presente articolo.

Art. 8 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 d'idoneità e le licenze rilasciati o riconosciuti dall'altra Parte e ancora validi, a condizione che le esigenze richieste per ottenere questi documenti corrispondano almeno alle esigenze minime stabilite 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.

3. Le autorità aeronautiche di ciascuna Parte possono domandare in qualsiasi momento consultazioni sulle norme di sicurezza applicate dalle autorità aeronautiche dell'altra Parte agli impianti aeroportuali, all'equipaggio, agli aeromobili o al loro esercizio. Siffatte consultazioni devono svolgersi entro un termine di trenta (30) giorni dopo la ricezione della domanda.

4. Se, dopo siffatte consultazioni, le autorità aeronautiche di una Parte constatano che in uno di tali settori le autorità aeronautiche dell'altra Parte non mantengono né applicano efficacemente gli standard di sicurezza corrispondenti almeno ai requisiti minimi stabiliti a tal momento in base alla Convenzione, le autorità aeronautiche della prima Parte devono informare le autorità aeronautiche dell'altra Parte su queste constatazioni e notificare loro i passi ritenuti necessari per adempiere a queste norme minime, e le autorità aeronautiche dell'altra Parte devono prendere adeguate misure per rimediare. Nel caso in cui le autorità aeronautiche dell'altra Parte non prendano misure adeguate entro quindici (15) giorni, o un termine più lungo se convenuto in tal modo, è dato il motivo per applicare l'articolo 6 del presente Accordo.

5. Nonostante gli obblighi menzionati all'articolo 33 della Convenzione, è convenuto che qualsiasi aeromobile esercitato da imprese designate di una Parte oppure, nel quadro di un mandato a loro nome, per servizi da e verso il territorio dell'altra Parte, può essere oggetto di un'ispezione (denominata nel presente articolo «ispezione dell'area di traffico»), durante il soggiorno su detto territorio, dai rappresentanti autorizzati dell'altra Parte, a bordo o intorno all'aeromobile stesso, in merito alla validità dei documenti dell'aeromobile e delle licenze degli equipaggi, nonché allo stato apparente dell'aeromobile e delle sue attrezzature, a condizione che l'ispezione non causi ritardi esagerati.

6. Se una simile ispezione dell'area di traffico o diverse di queste ispezioni dell'area di traffico danno adito a seri motivi di temere che:

- a. un aeromobile o l'esercizio di un aeromobile non corrisponde alle esigenze minime prescritte nella Convenzione; o che
- b. sussiste una lacuna a livello di manutenzione effettiva ed applicazione dei requisiti minimi di sicurezza prescritti nella Convenzione,

le autorità aeronautiche della Parte che effettua l'ispezione, in virtù dell'articolo 33 della Convenzione, sono libere di desumere che i requisiti in base ai quali sono stati rilasciati o riconosciuti i certificati o i brevetti per questo aeromobile o per il suo equipaggio, oppure che i requisiti in base ai quali l'aeromobile è esercitato, non corrispondono oppure non superano i requisiti minimi prescritti conformemente alla Convenzione.

7. Nel caso in cui l'accesso per un'ispezione dell'area di traffico a un aeromobile esercitato da imprese di una Parte o a suo nome conformemente alle disposizioni del paragrafo 5 del presente articolo sia negato da rappresentanti di queste imprese, le autorità aeronautiche dell'altra Parte sono libere 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. Le autorità aeronautiche di ciascuna Parte si riservano il diritto di sospendere o modificare subito, a titolo temporaneo, l'autorizzazione d'esercizio di un'impresa designata dell'altra Parte nel caso in cui, a seguito di un'ispezione dell'area di traffico, di una serie d'ispezioni, di un negato accesso per un'ispezione dell'area di traffico, di consultazioni o altrimenti, le autorità aeronautiche della prima Parte giungano alla conclusione che sono necessarie misure urgenti per la sicurezza dell'esercizio di un'impresa di trasporti aerei.

9. Tutte le misure adottate dalle autorità aeronautiche di una Parte in applicazione dei paragrafi 4 o 8 di cui sopra sono abrogate non appena vengono a mancare i motivi che hanno richiesto l'adozione di tali misure.

Art. 9 Sicurezza dei documenti di viaggio

1. Ciascuna Parte si dichiara disposta ad adottare misure per garantire la sicurezza, in accordo con gli standard internazionali riconosciuti, dei suoi passaporti e di altri documenti di viaggio e si dichiara disposta, a tale riguardo, a compiere tutti i passi necessari in relazione a un rilascio, a una verifica e a un uso conformi alla legge dei passaporti e degli altri documenti di viaggio rilasciati da tale Parte o su mandato di essa.

2. Le Parti si dichiarano inoltre disposte, in relazione alla lotta per evitare qualsiasi forma di ingresso fraudolento, a scambiarsi vicendevolmente informazioni in merito a documenti di viaggio contraffatti o falsi.

Art. 10 Passeggeri non ammessi e privi di documenti e persone respinte

Ciascuna Parte si dichiara disposta ad istituire efficaci controlli di frontiera al fine di combattere l'ingresso illegale, compreso quello dei passeggeri privi di documenti. A questo scopo ciascuna Parte adotta le misure necessarie che tengano conto degli standard e delle raccomandazioni dell'allegato 9 (Facilitation) della Convenzione e di ogni altro accordo fra i due Paesi applicabile, al fine di rafforzare la collaborazione nella lotta all'immigrazione illegale.

Art. 11 Esenzione da dazi, altri diritti e tasse

1. All'entrata nel territorio dell'altra Parte, gli aeromobili impiegati nei servizi aerei internazionali dalle imprese designate di una Parte nonché il loro equipaggiamento ordinario, le riserve di carburante e lubrificanti, inclusi i liquidi idraulici, le provviste di bordo, inclusi i prodotti alimentari, le bevande, i liquori, i tabacchi e altri oggetti destinati alla vendita o all'uso da parte dei passeggeri durante il volo e trasportati a bordo di tali aeromobili, sono esentati da ogni dazio, diritto o tassa che non è destinato a sopperire ai costi dei servizi forniti, a condizione che tali equipaggiamenti, accessori e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile fino a quando non vengono riesportati.

2. Sono parimenti esentati da questi dazi, diritti e tasse, fatti salvi gli emolumenti per servizi resi:

- a. le provviste di bordo imbarcate sul territorio di una Parte, nei limiti stabiliti dalle autorità di tale Parte, per essere consumate a bordo degli aeromobili impiegati nei servizi internazionali dalle imprese designate dell'altra Parte;
- b. i pezzi di ricambio, inclusi i motori, e le normali attrezzature di bordo importati sul territorio di una Parte per la manutenzione o la riparazione degli aeromobili impiegati nei servizi internazionali;
- c. i carburanti e i lubrificanti, inclusi i liquidi idraulici, destinati all'approvvigionamento degli aeromobili impiegati nei servizi internazionali dalle im-

prese designate di una Parte, anche se tali provviste sono utilizzate dagli aeromobili in volo sopra il territorio della Parte dove 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 a carattere turistico, nonché i veicoli, il materiale e le attrezzature utilizzati dalle imprese designate a fini commerciali e operativi all'interno dell'aeroporto, a condizione che simile materiale e simili attrezzature servano al trasporto dei passeggeri e delle merci.

3. Le normali attrezzature di bordo, nonché il materiale, le riserve e le provviste a bordo degli aeromobili impiegati dalle imprese designate 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.

4. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano parimenti quando le imprese designate di una Parte hanno concluso accordi con altre imprese 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 Transitato diretto

I passeggeri, i bagagli, le merci e gli invii postali in transito diretto sul territorio di una Parte che rimangono nella zona dell'aeroporto loro riservata sono sottoposti solamente a un controllo molto semplificato, a condizione che misure di sicurezza connesse ad azioni violente, alla pirateria aerea, nonché al contrabbando di sostanze stupefacenti non esigano diversamente. I bagagli, le merci e gli invii postali in transito diretto sono esentati da dazi, imposte di consumo e imposte, diritti e tasse simili non destinate a sopprimere ai costi dei servizi forniti all'arrivo.

Art. 13 Tasse di utilizzazione

1. Ciascuna Parte si adopera affinché le tasse di utilizzazione imposte o ammesse all'imposizione dalle sue autorità competenti alle imprese designate dell'altra Parte siano eque e ragionevoli. Dette tasse si fondano sui principi di una sana economia.

2. Le tasse pagate per l'utilizzazione degli aeroporti, delle installazioni e dei servizi di navigazione aerea offerti da una delle Parti alle imprese designate dell'altra Parte non devono risultare superiori a quelle che devono essere pagate dagli aeromobili delle sue imprese designate impiegati nei servizi internazionali.

3. Ciascuna Parte promuove consultazioni tra le autorità o gli organi competenti in materia di tasse sul suo territorio e le imprese designate che utilizzano i servizi e le installazioni e incoraggia tali autorità od organi e le imprese designate a scambiarsi le informazioni necessarie a consentire una verifica precisa dell'adeguatezza delle tasse in conformità con i principi contenuti nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Ciascuna Parte incoraggia le autorità competenti in materia a informare gli utenti, entro un termine ragionevole, su proposte intese a modificare le tasse di utilizza-

zione, affinché gli stessi possano segnalare il loro parere prima dell'entrata in vigore delle modifiche.

Art. 14 Attività commerciali

1. Le imprese designate di una Parte, nel rispetto delle leggi e dei regolamenti dell'altra Parte, hanno il diritto di tenere sul territorio dell'altra Parte rappresentanze adeguate, che possono comprendere personale amministrativo, operativo e tecnico, trasferito o assunto sul posto.

2. In particolare, ciascuna Parte accorda alle imprese designate dell'altra Parte il diritto di vendere titoli di trasporto sul suo territorio direttamente e, a discrezione dell'impresa, per il tramite dei suoi agenti. Le imprese sono autorizzate a vendere simili titoli di trasporto e ognuno è libero di acquistarli in moneta di quel territorio o in valute liberamente convertibili di altri Stati.

3. Le imprese designate di ciascuna Parte hanno il diritto di concludere con le imprese designate di ciascuna Parte, oppure con imprese di Stati terzi, accordi di cooperazione, come accordi di prenotazione di capacità («blocked-space»), accordi di ripartizione di codici («code-sharing») o altri accordi commerciali, a condizione che tali imprese dispongano delle corrispondenti autorizzazioni d'esercizio.

4. Ciascuna impresa designata può utilizzare mezzi di trasporto terrestri, senza limitazioni di sorta, in congiunzione con il trasporto aereo internazionale di passeggeri e merci, da e verso qualunque punto nei territori delle Parti e da e verso punti in Stati terzi.

Art. 15 Leasing

1. Ciascuna Parte può impedire, per i servizi menzionati nel presente Accordo, l'uso di aeromobili presi in leasing che non soddisfano le disposizioni degli articoli 7 (Sicurezza dell'aviazione) e 8 (Sicurezza tecnica).

2. Fatto salvo il precedente paragrafo 1, le imprese designate di ciascuna Parte possono prendere in leasing aeromobili (oppure aeromobili ed equipaggio) da qualsiasi impresa, comprese altre imprese di trasporti aerei, a condizione che ciò non permetta all'impresa che concede gli aeromobili in leasing di esercitare diritti di traffico che non le spettano.

Art. 16 Conversione e trasferimento degli introiti

In accordo con le rispettive leggi e regolamenti, le imprese designate hanno il diritto di convertire al tasso ufficiale e di trasferire nel loro Paese le eccedenze di introiti realizzate sulle spese locali con il trasporto di passeggeri, bagagli, merci e invii postali. Se il traffico dei pagamenti tra le Parti è disciplinato da un accordo speciale, questo è applicabile.

Art. 17 Tariffe

1. Le autorità aeronautiche di ciascuna Parte possono esigere che vengano loro notificate o sottoposte le tariffe per i servizi aerei internazionali esercitati conformemente al presente Accordo.
2. Senza limitare l'applicazione della normativa generale in materia di concorrenza e di consumatori nel territorio di ciascuna Parte, gli interventi delle Parti si limitano alle tariffe che appaiono eccessivamente discriminanti, troppo elevate o restrittive a causa dell'abuso di una posizione dominante, oppure artificialmente basse a seguito di sussidi o sostegni statali diretti o indiretti, o esagerate.
3. Nessuna delle autorità aeronautiche di una Parte intraprende passi unilaterali per impedire l'introduzione o il mantenimento di una tariffa proposta o riscossa dalle imprese designate di una Parte per esercitare servizi aerei internazionali tra i territori delle Parti. Se ritengono che una tariffa non sia conforme alle considerazioni enunciate nel presente articolo, le autorità aeronautiche di una Parte possono domandare consultazioni e notificare alle autorità aeronautiche all'altra Parte le ragioni del loro disaccordo entro un termine di quattordici (14) giorni dopo aver ricevuto la domanda. Simili negoziati si svolgono al più tardi quattordici (14) giorni dopo la ricezione della domanda. Se le autorità aeronautiche delle due Parti non hanno convenuto per scritto che le tariffe in questione sono respinte, tali tariffe sono considerate come approvate.

Art. 18 Approvazione degli orari

1. Ciascuna Parte può esigere che gli orari previsti dalle imprese designate dell'altra Parte siano sottoposti alle proprie autorità aeronautiche almeno trenta (30) giorni prima dell'inizio dei servizi convenuti. Lo stesso disciplinamento si applica a qualsiasi successiva modifica di orario.
2. Per i voli supplementari che vogliono esercitare sui servizi convenuti al di fuori degli orari approvati, 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. 19 Statistiche

Le autorità aeronautiche di entrambe le Parti si comunicano, su richiesta, statistiche periodiche o altri dati analoghi concernenti il traffico relativo ai servizi convenuti.

Art. 20 Consultazioni

Ciascuna Parte può, in ogni momento, chiedere consultazioni in merito all'attuazione, interpretazione, applicazione o alla modifica del presente Accordo. Dette consultazioni, che possono svolgersi tra autorità aeronautiche, iniziano il più presto possibile, al più tardi però sessanta (60) giorni dopo la ricezione della domanda scritta dell'altra Parte, a meno che non sia stato stabilito diversamente nel presente Accordo. Ciascuna Parte si prepara per questi negoziati, nel corso dei quali presenta

prove utili a sostenere la sua posizione, al fine di facilitare decisioni appropriate e realizzabili sotto il profilo economico avendo piena conoscenza della situazione.

Art. 21 Composizione delle controversie

1. Qualsiasi controversia inerente al presente Accordo che non viene composta mediante negoziati diretti o per via diplomatica, può, su richiesta di una delle Parti, essere sottoposta per decisione a un tribunale arbitrale.
2. In tal caso, ciascuna Parte designa un arbitro; i due arbitri designano un terzo arbitro, cittadino di uno Stato terzo, che previa approvazione delle Parti viene nominato Presidente del tribunale. Se, entro un termine di due (2) mesi a decorrere dal giorno in cui una delle Parti ha designato il proprio arbitro, l'altra Parte non designa il suo o se, nel corso del mese successivo alla designazione del secondo arbitro, i due arbitri non s'intendono sulla scelta del Presidente, ciascuna Parte può chiedere al presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale di procedere alle designazioni necessarie.
3. Il tribunale arbitrale decide il luogo del dibattimento e fissa i limiti della sua giurisdizione. Esso definisce inoltre le proprie regole procedurali.
4. Ciascuna Parte sostiene le spese relative al proprio arbitro; le spese relative al Presidente del tribunale sono sostenute in parti uguali fra le Parti. Il tribunale arbitrale decide in merito a tutte le altre spese.
5. Le Parti s'impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione pronunciata in virtù del presente articolo.

Art. 22 Modifiche

1. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, tale modifica, se è convenuta tra le Parti, è applicata provvisoriamente dal giorno della firma ed entra in vigore appena le due Parti si sono notificate l'adempimento delle formalità costituzionali.
2. Modifiche dell'Allegato del presente Accordo possono essere convenute direttamente tra le autorità aeronautiche delle Parti. Le modifiche sono applicate provvisoriamente dal giorno in cui sono convenute ed entrano in vigore dopo essere state confermate mediante scambio di note diplomatiche.
3. In caso di conclusione di una convenzione generale multilaterale relativa al traffico aereo che vincoli ciascuna delle Parti, il presente Accordo sarà emendato al fine di essere conforme alle disposizioni di detta convenzione.

Art. 23 Denuncia

1. Ciascuna Parte può, in ogni momento, notificare per scritto all'altra Parte, per via diplomatica, la sua decisione di denunciare il presente Accordo. La notifica va inviata simultaneamente all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

2. Il presente Accordo termina alla fine di ciascun periodo di orario, dopo che sono trascorsi dodici (12) mesi dalla consegna della notifica all'altra Parte, sempre che essa non sia stata ritirata di comune accordo prima della fine di tale periodo.

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

Art. 24 Registrazione

Il presente Accordo e ogni ulteriore emendamento sono registrati presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

Art. 25 Entrata in vigore

Il presente Accordo è applicato provvisoriamente dal giorno della sua firma e abroga l'Accordo del 19 maggio 1966⁷ tra la Svizzera e Sri Lanka concernente i trasporti aerei. Esso entra in vigore appena le Parti si sono notificate l'un l'altra l'adempimento delle loro formalità costituzionali concernenti la conclusione e l'entrata in vigore degli accordi internazionali.

Con l'entrata in vigore del presente accordo è abrogato l'accordo del 19 maggio 1966 tra la Svizzera e Sri Lanka concernente i trasporti aerei.

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

Fatto a Colombo, il 17 aprile 2007, in doppio esemplare, nelle lingue inglese, tedesco e cingalese, i tre testi facendo parimenti fede. In caso di divergenze di interpretazione, prevale il testo inglese.

Per il
Consiglio federale svizzero:

Ruth Flint

Per il Governo della Repubblica
democratica socialista di Sri Lanka:

Tilak Collure

⁷ RU 1967 1017, 1981 19, 2002 2588 3843

Allegato

Tavole delle linee

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

Da punti in Svizzera attraverso punti di scalo intermedi verso ogni punto in Sri Lanka e punti al di là.

B. Linee sulle quali le imprese designate dalla Repubblica democratica socialista di Sri Lanka possono esercitare servizi aerei:

Da punti in Sri Lanka attraverso punti di scalo intermedi verso ogni punto in Svizzera e punti al di là.

Note

Le imprese designate di ciascuna Parte possono, per quanto concerne ogni volo o tutti i voli e a loro piacimento:

1. eseguire voli in una direzione o in entrambe;
2. combinare diversi numeri di volo per la stessa operazione;
3. servire punti di scalo intermedi e punti al di là, nonché punti nei territori delle Parti in qualsiasi combinazione e ordine;
4. omettere scali in un qualsiasi punto o in più punti;
5. in tutti i punti, trasferire traffico tra i propri aeromobili;
6. servire punti che si trovano oltre qualunque punto nel loro territorio, con o senza cambiamento di aeromobile o cambiamento di numero di volo e offrire e pubblicizzare tali servizi come voli diretti;

senza limitazione riguardo alla direzione o alla posizione geografica, nonché senza perdita di qualsiasi diritto di effettuare trasporti, ammissibile in altro modo secondo il presente Accordo, presupposto tuttavia che il servizio aereo serva un punto nel territorio della Parte che ha designato l'impresa.

Per mantenere il parallelismo d'impaginazione tra le edizioni italiana, francese e tedesca della RU, questa pagina rimane vuota.

Per mantenere il parallelismo d' impaginazione tra le edizioni italiana, francese e tedesca della RU, questa pagina rimane vuota.