

Traduzione¹

Accordo tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica di Macedonia concernente il traffico aereo di linea

Concluso il 10 novembre 2009

Entrato in vigore mediante scambio di note il 1° marzo 2010

Il Consiglio federale svizzero

e

il Governo della Repubblica di Macedonia

(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 al minor numero possibile d'ingerenze e normative da parte dei Governi;

animati dal desiderio di agevolare l'ampliamento delle opportunità 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 dar modo alle imprese di trasporti aerei di offrire ai passeggeri e agli speditori di merci prezzi e servizi concorrenziali su mercati liberalizzati;

animati dal desiderio di assicurare il più elevato livello di sicurezza e protezione del trasporto aereo internazionale e riaffermando la loro 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;

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 0.748.127.195.20

¹ Dal testo originale tedesco (AS 2010 1189).

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 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 la Macedonia, l'agenzia dell'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, indica quanto stabilito nell'articolo 2 della Convenzione;
 - g. il termine «tariffa» indica il prezzo per il trasporto di passeggeri, bagagli e 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.
2. L'Allegato è parte integrante del presente Accordo. Salvo che una disposizione contraria non lo preveda espressamente, qualsiasi riferimento all'Accordo concerne parimenti l'Allegato.

Art. 2 Concessione di diritti

1. Le Parti si accordano l'un l'altra i diritti specificati nel presente Accordo per l'istituzione di servizi aerei internazionali sulle linee indicate nelle tavole dell'Allegato. Detti servizi e linee sono di seguito designati «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 del diritto di:
 - a. sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte;
 - b. effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;

- c. imbarcare e sbarcare su detto territorio e nei punti specificati nell'Allegato al presente Accordo passeggeri, bagagli, merci e invii postali a destinazione di o provenienti da punti sul territorio dell'altra Parte;
 - d. imbarcare e sbarcare sul territorio di Stati terzi e nei punti specificati nell'Allegato al presente Accordo passeggeri, bagagli, merci e invii postali a destinazione di o provenienti da punti sul territorio dell'altra Parte specificati nell'Allegato al presente Accordo;
3. Nessun disposto del presente Accordo conferisce alle imprese designate di una Parte il diritto di imbarcare sul territorio dell'altra Parte, dietro remunerazione, passeggeri, bagagli, merci e invii postali destinati a un altro punto del territorio di quest'altra Parte.
4. Se, a seguito di un conflitto armato, di disordini politici o di 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 la fornitura dei servizi convenuti contemplati nel presente Accordo.
2. Nessuna Parte limita il diritto di ciascuna 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 alle imprese designate di determinare liberamente, in base a considerazioni commerciali, la frequenza e la capacità dei servizi aerei internazionali da esse offerti sul mercato. In conformità a questo diritto, nessuna Parte può limitare unilateralmente il volume di traffico, le frequenze, il numero di destinazioni, la regolarità dei servizi oppure il tipo o i tipi di aeromobili utilizzati dalle imprese designate dell'altra Parte, eccetto che per ragioni doganali, tecniche, operative o ambientali, a condizioni analoghe e conformi all'articolo 15 della Convenzione.

Art. 4 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 osservate 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 osservate 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. 5 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. Tali designazioni sono oggetto di notifica scritta tra le autorità aeronautiche delle due Parti.

2. Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo, le autorità aeronautiche che hanno ricevuto la notifica di una simile designazione 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 ha il diritto di rifiutare un'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2 del presente articolo oppure, nei limiti che essa ritiene necessari, vincolare a condizioni l'esercizio dei diritti definiti nell'articolo 2 del presente Accordo, qualora non abbia la prova che le imprese di trasporti aerei hanno la sede di attività principale nel territorio della Parte che le ha designate e che sono titolari di un certificato di operatore aereo (AOC) 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 esercitare in ogni momento qualsiasi servizio convenuto.

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

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare, sospendere temporaneamente o 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. non ha la prova che le suddette imprese hanno la sede di attività principale nel territorio della Parte che le ha designate e che sono titolari di un certificato di operatore aereo valido (AOC) rilasciato dalla suddetta Parte, oppure;
- b. le suddette imprese hanno disatteso o gravemente infranto le leggi e i regolamenti della Parte che ha accordato i diritti, oppure;
- c. le suddette imprese non esercitano i servizi convenuti conformemente alle condizioni prescritte nel presente Accordo.

2. I diritti conferiti dal presente articolo possono essere esercitati solamente dopo consultazioni con l'altra Parte, fatte salve le misure immediate che risultano indispensabili per impedire nuove violazioni di leggi e regolamenti.

Art. 7 Sicurezza dell'aviazione

1. In conformità ai diritti e agli obblighi ad esse conferiti dal diritto internazionale, le Parti riaffermano che il loro reciproco obbligo di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita forma 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 1963³, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata all'Aia il 16 dicembre 1970⁴, della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971⁵, 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 1988⁶, 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 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 per la 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 tali disposizioni si applichino alle Parti medesime; esse esigono che gli esercenti degli aeromobili immatricolati nei loro registri, o che hanno la 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 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 siano effettivamente 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 dopo l'imbarco e il carico. Ciascuna Parte prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta prove-

³ RS 0.748.710.1

⁴ RS 0.748.710.2

⁵ RS 0.748.710.3

⁶ RS 0.748.710.31

niente dall'altra Parte di adottare misure speciali di sicurezza per far fronte ad una minaccia specifica.

5. In caso di incidente o 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 di aeronavigazione, le Parti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di provvedimenti appropriati finalizzati a porre rapidamente e sicuramente termine a tale incidente o minaccia di incidente.

6. Se una Parte ha motivi fondati di credere che l'altra Parte non rispetti le misure di sicurezza nell'aviazione di cui al presente articolo, le autorità aeronautiche di questa Parte possono richiedere consultazioni immediate con le autorità aeronautiche dell'altra Parte. Se non pervengono a un'intesa soddisfacente entro quindici (15) giorni da tale domanda, è dato un motivo per differire, 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. 8 Sicurezza tecnica

1. Per l'esercizio dei servizi aerei previsti nel presente Accordo, ciascuna Parte riconosce come validi i certificati di navigabilità, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o riconosciuti come validi dall'altra Parte e ancora validi, a condizione che i requisiti per l'ottenimento di questi documenti corrispondano almeno alle norme minime stabilite in base alla Convenzione.

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

3. Ciascuna Parte può chiedere in ogni momento consultazioni sugli standard di sicurezza adottati dall'altra Parte nei settori concernenti i membri dell'equipaggio, gli aeromobili e il loro esercizio. Simili consultazioni si svolgono entro trenta (30) giorni dalla ricezione della domanda.

4. Se, dopo tali consultazioni, una Parte constata che in questi settori l'altra Parte non mantiene né applica efficacemente gli standard di sicurezza corrispondenti almeno alle norme minime stabilite a quel momento in base alla Convenzione, la prima Parte notifica all'altra le constatazioni e i passi necessari per adempiere a queste norme minime e l'altra Parte adotta le opportune misure per rimediare. Nel caso in cui l'altra Parte non adotti misure adeguate entro quindici (15) giorni, o un termine più lungo se convenuto in tal modo, è dato un motivo per applicare l'articolo 6 del presente Accordo.

5. Indipendentemente dagli obblighi menzionati nell'articolo 33 della Convenzione, è convenuto che qualsiasi 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 il soggiorno su detto territorio può essere ispezionato dai rappresentanti autorizzati di quest'altra Parte a bordo e intorno all'aeromobile in merito alla validità dei documenti dell'aeromobile e delle licenze degli

equipaggi, nonché allo 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 esagerati.

6. Se una simile ispezione o una serie di simili ispezioni dell'area di traffico dà adito a:
- a. seri motivi per temere che un aeromobile o l'esercizio di un aeromobile non corrisponda alle norme minime stabilite a quel momento in base alla Convenzione; o
 - b. seri motivi per temere una lacuna a livello di manutenzione effettiva e di esecuzione dei requisiti di sicurezza stabiliti a 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 certificati o i brevetti per questo aeromobile o per il suo equipaggio, oppure che le esigenze in base alle quali l'aeromobile è esercitato, non corrispondono alle norme minime oppure superano quelle stabilite in base alla 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 questa impresa, 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 immediatamente o modificare l'autorizzazione di esercizio delle imprese dell'altra Parte nel caso in cui la prima Parte, a seguito di un'ispezione o di una serie di ispezioni dell'area di traffico, di un accesso negato per un'ispezione dell'area di traffico, di consultazioni o altrimenti, 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 in conformità al paragrafo 4 oppure 8 summenzionati sono abrogate non appena vengono a cadere le ragioni di tali misure.

Art. 9 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 attrezzature normali, le riserve di carburante e 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 parimenti esentati da questi dazi e tasse, fatte salve le tasse 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 internazionali dalle imprese designate dell'altra Parte;

- b. i pezzi di ricambio (inclusi i motori) e le normali attrezzature di bordo importati nel territorio dell'altra 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 quando tali forniture sono destinate ad essere utilizzate in un tratto della rotta sopra il territorio della Parte nella quale 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 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 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. L'esenzione prevista dal presente articolo si applica parimenti quando le imprese designate di una Parte hanno concluso accordi con altre imprese sulla locazione o sul trasferimento nel territorio dell'altra Parte di prodotti specificati nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, a condizione che anche quest'altra Parte accordi una tale esenzione a suddette imprese.

Art. 10 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 saranno sottoposti solamente a un controllo molto semplificato, a condizione che misure di sicurezza contro le azioni violente, le violazioni di confine, la pirateria aerea, il contrabbando di sostanze stupefacenti e i provvedimenti per il controllo dell'immigrazione non esigano diversamente. I bagagli e le merci in transito diretto sono esentati da dazi e altre tasse analoghe.

Art. 11 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 per la navigazione aerea o dei servizi offerti da una delle Parti alle imprese designate dell'altra Parte non devono risultare superiori a quelle che devono essere pagate dagli aeromobili nazionali impiegati nel servizio internazionale.

3. Ciascuna Parte incoraggia 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 incoraggia tali autorità od organi e le imprese designate a scambiarsi le informazioni necessarie per consentire una verifica precisa dell'adeguatezza delle tasse in conformità ai 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 utilizzazione, affinché gli stessi possano esprimere il loro parere prima dell'applicazione delle modifiche.

Art. 12 Attività commerciali

1. Le imprese designate di una 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. Per l'attività commerciale si applica il principio della reciprocità. Le autorità competenti di ciascuna Parte prendono tutti i provvedimenti del caso per assicurare che le rappresentanze delle imprese designate dell'altra Parte funzionino in modo adeguato.

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

4. Le imprese designate di ciascuna Parte hanno il diritto di concludere con le imprese designate di ciascuna Parte oppure con imprese di uno Stato terzo, purché tali imprese dispongano della corrispondente autorizzazione d'esercizio, accordi di cooperazione per la commercializzazione, come accordi di prenotazione di capacità («blocked space»), accordi di ripartizione di codici («code sharing») o altri accordi commerciali.

Art. 13 Conversione e trasferimento degli introiti

Le imprese designate hanno il diritto di convertire e trasferire nel loro Paese, al tasso ufficiale, 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. 14 Tariffe

1. Ciascuna Parte può esigere che le tariffe per i servizi aerei internazionali esercitati conformemente al presente Accordo siano notificate o sottoposte alle sue autorità aeronautiche.

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 a:

- a. impedire tariffe o pratiche discriminanti inique;
- b. proteggere i consumatori da tariffe esageratamente elevate o restrittive ottenute con l'abuso di una posizione dominante o di accordi in materia di prezzi tra le imprese;
- c. proteggere le imprese da tariffe mantenute artificialmente basse grazie a sussidi statali diretti o indiretti o ad aiuti.

3. Nessuna delle Parti intraprende passi unilaterali per impedire l'introduzione o il mantenimento di una tariffa riscossa o proposta dalle imprese designate di una Parte per l'esercizio di servizi aerei internazionali tra i rispettivi territori. Se ritiene che una tariffa non sia conforme alle considerazioni enunciate nel presente articolo, una Parte può chiedere consultazioni e notificare all'altra le ragioni del proprio disaccordo entro un termine di quattordici (14) giorni dopo aver ricevuto la domanda. Simili negoziati si svolgono al più tardi quattordici (14) giorni dopo il ricevimento della domanda. Se non si giunge a un'intesa, la tariffa viene applicata o rimane in vigore.

Art. 15 Approvazione degli orari

1. Ciascuna Parte può esigere che gli orari previsti dalle imprese designate dell'altra Parte siano notificati alle proprie autorità aeronautiche almeno trenta (30) giorni prima dell'inizio dei servizi convenuti. Lo stesso disciplinamento si applica a qualsiasi modifica significativa di orario.

2. Per i voli supplementari che le imprese designate di una Parte intendono esercitare sui servizi convenuti al di fuori degli orari approvati, è necessario chiedere previamente l'autorizzazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte. Di regola, l'istanza è presentata almeno due (2) giorni lavorativi prima del volo.

Art. 16 Statistiche

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

Art. 17 Consultazioni

Ciascuna Parte può, in ogni momento, chiedere consultazioni in merito all'attuazione, interpretazione, applicazione o alla modifica del presente Accordo. Simili consultazioni, che possono svolgersi tra le autorità aeronautiche, iniziano il più presto possibile, al più tardi però entro sessanta (60) giorni dal ricevimento della domanda scritta dell'altra Parte, a meno che le Parti non abbiano convenuto diversamente. 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. 18 Composizione delle controversie

1. Qualsiasi controversia inerente al presente Accordo che non venga composta mediante negoziati diretti o per via diplomatica, può, su richiesta di una delle Parti, essere sottoposta a un tribunale arbitrale.
2. In tal caso, ciascuna Parte designa un arbitro; i due arbitri cooptano un Presidente, cittadino di uno Stato terzo. 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 fissa le procedure e decide sulla suddivisione delle spese risultanti dalla procedura.
4. Le Parti si impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione pronunciata in virtù del presente articolo.

Art. 19 Modifiche

1. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, tale modifica entra in vigore non appena le due Parti si sono notificate reciprocamente l'adempimento delle formalità giuridiche.
2. In caso di conclusione di una convenzione generale multilaterale relativa al traffico aereo che vincola ciascuna delle Parti, il presente Accordo sarà emendato al fine di essere conforme alle disposizioni di detta convenzione.

Art. 20 Denuncia

1. Ciascuna Parte può notificare per scritto e per via diplomatica all'altra Parte di voler denunciare il presente Accordo. La relativa notifica va inviata simultaneamente all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.
2. La denuncia diventa efficace alla fine di un periodo d'orario, sempre che siano trascorsi dodici (12) mesi dalla sua ricezione, a meno che la denuncia non venga revocata di comune accordo dalle Parti prima dello scadere di questo termine.
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 ha ricevuto comunicazione.

Art. 21 Registrazione

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

Art. 22 Entrata in vigore

Il presente Accordo entra in vigore il giorno del ricevimento dell'ultima notifica con la quale entrambe le Parti si sono comunicate reciprocamente per via diplomatica l'adempimento delle loro formalità giuridiche concernenti la conclusione e l'entrata in vigore di accordi internazionali.

Con l'entrata in vigore del presente Accordo è abrogato l'Accordo del 18 settembre 1996⁷ tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica di Macedonia concernente il traffico aereo di linea.

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

Fatto a Skopje il 10 novembre 2009, in doppio esemplare, nelle lingue tedesca, macedone e inglese, i tre testi facendo parimenti fede. In caso di divergenze di attuazione, di interpretazione o di applicazione, prevale il testo inglese.

Per il
Consiglio federale svizzero:

Nicole Wyrsch

Per il
Governo della Repubblica di Macedonia:

Mile Janakieski

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

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

| Punti di decollo | Punti di scalo intermedi | Punti in Macedonia | Punti oltre la Macedonia |
|-------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|
| Punti in Svizzera | Tutti i punti in Europa | Tutti i punti | Tutti i punti in Europa |

Tavola delle linee II

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

| Punti di decollo | Punti di scalo intermedi | Punti in Svizzera | Punti oltre la Svizzera |
|--------------------|--------------------------|-------------------|-------------------------|
| Punti in Macedonia | Tutti i punti in Europa | Tutti i punti | Tutti i punti in Europa |

Note

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

1. eseguire 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 al di là, nonché punti nei territori delle Parti in qualsiasi combinazione e ordine;
4. rinunciare a atterraggi in un determinato punto o in determinati punti;
5. trasferire, in tutti i punti, traffico tra i propri aeromobili; e
6. servire punti al di fuori di ogni punto nel suo territorio, con o senza cambiamento di aeromobile o cambiamento di numero di volo rendendo noti e offrendo tali servizi al pubblico come voli diretti;

senza limitazioni riguardo alla direzione o alla posizione geografica, nonché senza perdita dei diritti di effettuare trasporti, ammissibili in altro modo secondo il presente Accordo, presupposto tuttavia che il servizio aereo serva un punto nel territorio dell'altra Parte che ha designato le imprese.

