

*Traduzione*<sup>1</sup>

## **Accordo sui trasporti aerei tra la Confederazione svizzera e gli Stati Uniti d'America**

Concluso il 21 giugno 2010

Entrato in vigore il 21 giugno 2010

---

*La Confederazione svizzera*

*e*

*gli Stati Uniti d'America*

(denominati «Parti» nel seguito del presente Accordo),

desiderando promuovere un sistema dell'aviazione internazionale basato sulla concorrenza tra imprese di trasporti aerei nel mercato, con un minimo di regolamentazioni e interventi governativi,

desiderando ampliare le opportunità del trasporto aereo internazionale,

desiderando dar modo alle imprese di trasporti aerei di offrire ai passeggeri e ai trasportatori una varietà di servizi a prezzi bassi, non esagerati o discriminatori e che non rappresentino un abuso della posizione dominante e desiderando incoraggiare singole imprese di trasporti aerei a sviluppare e a introdurre prezzi innovativi e competitivi,

desiderando 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 1944<sup>2</sup>,

*hanno convenuto quanto segue:*

### **Art. 1** Definizioni

Ai fini del presente Accordo, e salvo disposizione contraria, i seguenti termini sono così definiti:

1. «autorità aeronautiche», per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e qualsiasi persona o ente autorizzato a esplicare le funzioni attualmente attribuite all'Ufficio federale dell'aviazione civile e, per gli Stati Uniti d'America, il Dipartimento dei Trasporti o l'ente che vi subentra;

**RS 0.748.127.193.36**

<sup>1</sup> Dal testo originale tedesco (AS 2010 4215).

<sup>2</sup> **RS 0.748.0**

2. «Accordo», il presente Accordo, i suoi allegati e ogni loro emendamento;
3. «trasporto aereo», il trasporto pubblico mediante aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e invii postali, singolarmente o in combinazione fra loro, nel traffico di linea o charter, dietro pagamento di indennizzo o di canone di locazione;
4. «impresa di trasporti aerei di una Parte», tutte le imprese di trasporti aerei titolari di un certificato di operatore aereo (COA) rilasciato dalla Parte, con sede principale nel territorio della relativa Parte;
5. «Convenzione», la Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, la quale include:
  - a. ogni emendamento che sia entrato in vigore a norma dell'articolo 94(a) della Convenzione stessa e che sia stato ratificato dalle due Parti, e
  - b. tutti gli allegati e i relativi emendamenti, adottati a norma dell'articolo 90 della Convenzione, qualora tali allegati o emendamenti siano sempre applicabili per le due Parti;
6. «costo totale», il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative;
7. «trasporto aereo internazionale», il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;
8. «prezzo», qualsiasi tariffa, importo, diritto o onere riscosso a fronte del trasporto di passeggeri, (inclusi i relativi bagagli) e/o merci (ad esclusione della posta) per via aerea, compreso, se applicabile, il trasporto in superficie in collegamento con un trasporto aereo internazionale, fatturato da imprese di trasporti aerei, compresi i loro agenti, nonché le condizioni che disciplinano la disponibilità di siffatta tariffa, importo, diritto o onere;
9. «fermata per scopi non di traffico», l'effettuazione di uno scalo per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito di un trasporto aereo;
10. «territorio», le aree territoriali, le acque interne ed il mare territoriale sotto la sovranità di una Parte; e
11. «tasse di utilizzazione», tasse imposte alle imprese di trasporti aerei a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture per la navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connesse.

## **Art. 2** Concessione di diritti

1. Ciascuna Parte concede all'altra Parte i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte delle imprese di trasporti aerei dell'altra Parte:
  - a. il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;
  - b. il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per scopi non di traffico; e

- c. gli ulteriori diritti stabiliti nel presente Accordo.
2. Nessuno disposto del presente articolo conferisce alla/alle impresa/e di trasporti aerei di una Parte il diritto di imbarcare sul territorio dell'altra Parte, dietro remunerazione, passeggeri, bagagli, merci o invii postali destinati a un altro punto del territorio di quest'altra Parte.

### **Art. 3** Autorizzazione

1. Ciascuna Parte, una volta ricevute le domande di un'impresa di trasporti aerei dell'altra Parte, presentate nelle forme e secondo le modalità prescritte per le autorizzazioni di esercizio e i permessi tecnici, concede le autorizzazioni e i permessi adeguati, con un minimo di ritardo procedurale, a condizione che:
- a. i. nel caso di un'impresa di trasporti aerei statunitense, la proprietà preponderante e il controllo effettivo dell'impresa appartengano agli Stati Uniti, a cittadini degli Stati Uniti o a entrambi,
  - ii. nel caso di un'impresa di trasporti aerei svizzera, la proprietà preponderante e il controllo effettivo dell'impresa appartengano alla Svizzera o ad uno o più Stati membri, a cittadini di tali Stati o a entrambi al momento della firma del presente Accordo;
- b. l'impresa soddisfi i requisiti prescritti dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate di norma all'esercizio del trasporto aereo internazionale dalla Parte che esamina la domanda o le domande; e
- c. l'altra Parte rispetti e osservi le disposizioni degli articoli 6 (sicurezza) e 7 (sicurezza dell'aviazione).

### **Art. 4** Revoca dell'autorizzazione

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici di un'impresa di trasporti aerei qualora:
- a. l'impresa di trasporti aerei non sia un'impresa dell'altra Parte, ai sensi dell'articolo 1 capoverso 4;
  - b. i. nel caso di un'impresa di trasporti aerei statunitense, la proprietà preponderante e il controllo effettivo dell'impresa non appartengano agli Stati Uniti, a cittadini degli Stati Uniti o a entrambi,
  - ii. nel caso di un'impresa di trasporti aerei svizzera, la proprietà preponderante e il controllo effettivo dell'impresa non appartengano alla Svizzera o ad uno o più Stati membri dell'Unione europea, a cittadini di tali Stati o a entrambi al momento della firma del presente Accordo;
- c. l'impresa non abbia ottemperato alle disposizioni legislative e regolamentari di cui all'articolo 5 (applicazione della legislazione) del presente Accordo; o
- d. l'altra Parte non mantenga e applichi le disposizioni di cui all'articolo 6 (sicurezza).

2. Fatte salve le misure immediate che risultano indispensabili per impedire nuove violazioni del paragrafo 1 lettere c e d, i diritti conferiti dal presente articolo possono essere esercitati solamente dopo consultazioni con l'altra Parte.

3. Il presente articolo non limita i diritti di una Parte di differire, revocare o limitare l'autorizzazione di esercizio o i permessi tecnici di una o più imprese di trasporti aerei dell'altra Parte, in applicazione delle disposizioni dell'articolo 7 (sicurezza dell'aviazione).

#### **Art. 5**            Applicazione della legislazione

1. Le disposizioni legislative e regolamentari di una Parte che disciplinano l'ammissione o la partenza 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 di trasporti aerei 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 disposizioni legislative e regolamentari di una Parte che disciplinano sul suo territorio l'ammissione, la permanenza o la partenza di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili (quali i regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, la sicurezza dell'aviazione, 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 o merci delle imprese di trasporti aerei dell'altra Parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra Parte.

#### **Art. 6**            Sicurezza

1. I certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una Parte ed ancora in vigore sono riconosciuti validi da ciascuna Parte ai fini dell'esercizio del trasporto aereo contemplato dal presente Accordo, a condizione che i requisiti prescritti per il rilascio di tali certificati o licenze siano almeno equivalenti alle norme minime che possono essere stabilite in base alla Convenzione. Ciascuna Parte può tuttavia rifiutare di riconoscere, per i voli effettuati sopra il suo territorio, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati ai propri cittadini dall'altra Parte.

2. Ciascuna Parte può chiedere che si svolgano consultazioni con l'altra Parte in merito alle norme di sicurezza osservate in relazione alle infrastrutture aeronautiche, agli equipaggi, agli aeromobili e all'esercizio delle imprese di trasporti aerei dell'altra Parte. Se dopo siffatte consultazioni una Parte ritiene che in questi campi l'altra Parte non mantenga né applichi efficacemente gli standard e le esigenze di sicurezza corrispondenti almeno agli standard minimi che possono essere stabiliti in base alla Convenzione, la Parte interessata notifica all'altra Parte queste constatazioni e i passi necessari per soddisfare questi standard minimi e quest'altra Parte deve prendere adeguate misure per rimediarvi. Nel caso in cui l'altra Parte non prenda entro un tempo adeguato siffatte misure correttive, ciascuna Parte si riserva il

diritto di differire, revocare o limitare l'autorizzazione di esercizio o i permessi tecnici di una o più imprese di trasporti aerei dell'altra Parte.

3. Ogni misura adottata da una Parte per differire, revocare o limitare l'autorizzazione di esercizio o i permessi tecnici di una o più imprese di trasporti aerei dell'altra Parte, in applicazione delle disposizioni del paragrafo 2, è abrogata non appena viene a mancare la base che giustifica l'adozione di tale misura.

#### **Art. 7** Sicurezza dell'aviazione

1. In conformità ai diritti e agli obblighi ad esse conferiti dal diritto internazionale, le Parti affermano 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 pregiudizio dei diritti e obblighi da esse contratti in virtù del diritto internazionale, le Parti operano in conformità con gli accordi internazionali sulla sicurezza dell'aviazione civile, stipulati da entrambe le Parti, inclusi la Convenzione relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963<sup>3</sup>, la Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata all'Aia il 16 dicembre 1970<sup>4</sup>, la Convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971<sup>5</sup>, il Protocollo per la repressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti adibiti all'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988<sup>6</sup>, nonché ogni altra Convenzione relativa alla sicurezza dell'aviazione civile alla 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. Nelle loro reciproche relazioni, le Parti agiscono in conformità alle norme per la sicurezza dell'aviazione e alle pratiche raccomandate appropriate stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) e designate come allegati alla Convenzione; esse esigono che gli esercenti di aeromobili immatricolati nei loro registri, gli esercenti di aeromobili che hanno nel loro territorio la sede di attività principale o la residenza permanente e gli esercenti di aeroporti situati sul loro territorio agiscano nel rispetto delle predette disposizioni sulla sicurezza dell'aviazione.

4. Entrambe le Parti provvedono affinché, nel loro rispettivo territorio, siano prese misure efficaci per proteggere gli aeromobili e per ispezionare i passeggeri, gli equipaggi, il loro bagaglio, gli effetti personali, come pure il carico e le provviste di bordo, prima e durante l'imbarco o il carico, e che tali misure siano adattate in modo da far fronte alle crescenti minacce alla sicurezza dell'aviazione civile. Ciascuna Parte conviene che le disposizioni in tema di protezione contro gli atti di interferenza

<sup>3</sup> RS 0.748.710.1

<sup>4</sup> RS 0.748.710.2

<sup>5</sup> RS 0.748.710.3

<sup>6</sup> RS 0.748.710.31

illecita prescritte dall'altra Parte per la partenza e durante la permanenza nel territorio di tale Parte devono essere osservate. Ciascuna Parte prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra Parte di adottare misure speciali di sicurezza per far fronte ad una minaccia specifica.

5. Con piena considerazione e mutuo rispetto per la sovranità di ciascuna, ogni Parte può adottare misure di sicurezza per l'ingresso nel suo territorio. Se possibile, tale Parte tiene conto delle misure di sicurezza già applicate dall'altra Parte e di eventuali pareri che quest'ultima possa offrire. Ciascuna Parte riconosce, tuttavia, che nessuna disposizione del presente articolo limita la facoltà di ciascuna di esse di rifiutare l'ingresso nel suo territorio a uno o più voli che, a suo giudizio, presentano una minaccia per la propria sicurezza.

6. Quando si verifica un incidente o una minaccia di cattura illecita di un aeromobile o 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.

7. Quando una delle Parti ha fondati motivi di ritenere che l'altra Parte si sia discostata dalle disposizioni sulla sicurezza previste dal presente articolo, le sue autorità competenti possono chiedere consultazioni immediate con le autorità competenti dell'altra Parte. L'impossibilità di raggiungere un'intesa soddisfacente entro quindici (15) giorni dalla data della richiesta costituirà la premessa per ritirare, revocare, limitare o imporre il rispetto di determinate condizioni per l'autorizzazione all'esercizio e i permessi tecnici di una o più imprese di trasporti aerei dell'altra Parte. Quando una situazione di emergenza lo giustifica, una Parte può adottare misure provvisorie prima della scadenza del termine di quindici (15) giorni.

## **Art. 8**            Opportunità commerciali

1. Le imprese di trasporti aerei di ciascuna Parte hanno il diritto di stabilire uffici nel territorio dell'altra Parte ai fini della promozione e della vendita di servizi di trasporto aereo.

2. Le imprese di trasporti aerei di ciascuna Parte hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative e regolamentari dell'altra Parte che disciplinano l'ingresso, il soggiorno e l'impiego di manodopera, di inviare e di mantenere nel territorio dell'altra Parte personale dirigente, commerciale, tecnico, operativo o altro personale specializzato necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo.

3. Ciascuna impresa di trasporti aerei ha il diritto di provvedere da sola alle operazioni di assistenza a terra («autoproduzione») nel territorio dell'altra Parte oppure, a sua scelta, di selezionare fra i prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra. Tali diritti sono soggetti unicamente a vincoli specifici di disponibilità di spazio dovuti alla necessità di garantire la sicurezza dell'aeroporto. Qualora tali vincoli impediscano l'assistenza a terra, tali servizi devono essere disponibili per tutte le imprese di trasporti aerei in condizioni di parità; le tasse sono fissate sulla base dei servizi forniti e i servizi, per quanto

concerne il tipo e la qualità, devono essere paragonabili con una possibile auto-produzione.

4. Le imprese di trasporti aerei di ciascuna Parte possono provvedere direttamente alla vendita dei servizi del trasporto aereo nel territorio dell'altra Parte e, a loro discrezione, tramite agenti o altri intermediari da esse nominati. Ciascuna impresa di trasporti aerei ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile.

5. Ogni impresa di trasporti aerei ha, su domanda, il diritto di convertire e di trasferire nel suo Paese gli introiti eccedenti le spese locali. La conversione e il trasferimento devono essere autorizzati immediatamente e senza limitazioni o tassazione al corso del cambio applicabile alle transazioni e ai versamenti correnti, in vigore alla data in cui l'impresa di trasporti aerei sottopone la domanda iniziale di trasferimento.

6. Le imprese di trasporti aerei di ciascuna Parte sono autorizzate a pagare nella valuta locale, nel territorio dell'altra Parte, le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, le imprese di trasporti aerei di ciascuna Parte possono pagare dette spese nel territorio dell'altra Parte in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

7. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente Accordo, le imprese di trasporti aerei di una Parte possono stipulare accordi di marketing, quali «blocked-space», «code-sharing», «leasing» o altri accordi di cooperazione con i seguenti soggetti:

- i. una o più imprese di trasporti aerei delle Parti;
- ii. una o più imprese di trasporti aerei di un Paese terzo; e
- iii. un'impresa di trasporto di superficie (marittimo o terrestre) di qualsiasi Paese,

a condizione che tutte le imprese di trasporti aerei e le imprese di trasporto di superficie che sottoscrivono tali accordi dispongano delle autorizzazioni necessarie e soddisfino le condizioni applicate di norma a questo tipo di accordo.

8. Le imprese di trasporti aerei ed i fornitori indiretti di servizi di trasporto merci delle Parti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato nel territorio delle Parti o in Paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di installazioni doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via aerea o per via di superficie, hanno accesso alle formalità e ai controlli doganali e alle installazioni degli aeroporti. Le imprese di trasporti aerei possono scegliere di effettuare esse stesse il proprio trasporto di superficie ovvero di farlo eseguire in base ad accordi stipulati con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altre imprese di trasporti aerei e da fornitori indiretti di servizi di trasporto merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad

un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempre che i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

**Art. 9**           Dazi doganali e tasse

1. All'arrivo nel territorio di una Parte, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dalle imprese di trasporti aerei dell'altra Parte, le dotazioni normali, di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco ed altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'esercizio o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, su base di reciprocità, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e sul capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono imposti dalle autorità nazionali e non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e dotazioni rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Su base di reciprocità, sono parimenti esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1 del presente articolo, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati:

- a. le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una Parte e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un'impresa di trasporti aerei dell'altra Parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste sono destinate ad essere consumate in un tratto della rotta sopra il territorio della Parte nella quale sono state imbarcate;
- b. dotazioni di terra e pezzi di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una Parte per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di un'impresa di trasporti aerei dell'altra Parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale;
- c. carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo introdotti o forniti nel territorio di una Parte per essere utilizzati nell'aeromobile di un'impresa di trasporti aerei dell'altra Parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, 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. materiale pubblicitario e offerte di vendita introdotti o forniti, in quantità ragionevoli, nel territorio di una Parte e presi a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un'impresa di trasporti aerei dell'altra Parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati in un tratto della rotta sopra il territorio della Parte nella quale sono stati imbarcati.

3. Le dotazioni, provviste e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo delle autorità competenti.

4. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano anche quando le imprese di trasporti aerei di una Parte abbiano negoziato con un'altra impresa di trasporti aerei, alla quale l'altra Parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento degli articoli specificati nei paragrafi 1 e 2 nel territorio dell'altra Parte.

5. Una Parte può richiedere l'assistenza dell'altra Parte, per conto delle proprie imprese di trasporti aerei, per ottenere un'esenzione dalle tasse, imposte, dazi, diritti e oneri imposti dai governi o autorità statali o locali sulle merci di cui ai paragrafi 1 e 2, nonché dalle imposte sui rifornimenti in carburante nei casi descritti nel presente articolo, ad eccezione degli oneri basati sul costo del servizio fornito. In risposta a tale richiesta, l'altra Parte sottopone la posizione della Parte richiedente all'attenzione della competente amministrazione o autorità statale e chiede che ad essa sia data adeguata considerazione.

#### **Art. 10** Tasse di utilizzazione

1. Le tasse di utilizzazione imposte dalle autorità o enti competenti della riscossione di ciascuna Parte alle imprese di trasporti aerei dell'altra Parte devono essere adeguate, ragionevoli, non ingiustamente discriminatorie ed equamente ripartite tra le varie categorie di utenti. In ogni caso, ciascun tipo di tassa di utilizzazione è applicato alle imprese di trasporti aerei dell'altra Parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra impresa di trasporti aerei nel momento in cui tali tasse sono stabilite.

2. Le tasse di utilizzazione imposte alle imprese di trasporti aerei dell'altra Parte possono riflettere, ma non eccedere, il costo totale sostenuto dalle autorità o enti competenti della riscossione per l'approntamento delle adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali, delle infrastrutture e servizi ambientali aeroportuali, delle infrastrutture di navigazione aerea e di sicurezza dell'aviazione all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali tasse possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di tasse sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia.

3. Ciascuna Parte promuove consultazioni tra le autorità o enti competenti della riscossione nel proprio territorio e le imprese di trasporti aerei che utilizzano le infrastrutture e i servizi ed incoraggia le autorità o enti competenti della riscossione e le imprese di trasporti aerei a scambiarsi reciprocamente le informazioni che risultino necessarie ai fini di un esame adeguato della congruità di tali tariffe, in armonia con i principi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Ciascuna Parte incoraggia le autorità competenti della riscossione a comunicare agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione delle tasse di utilizzazione, per consentire agli utenti di esprimere la propria opinione prima che le modifiche entrino in vigore.

4. Nei procedimenti di risoluzione delle controversie di cui all'articolo 14, nessuna Parte è reputata in situazione di inadempimento del presente articolo a meno che:

- i. ometta di procedere, entro tempi ragionevoli, ad un esame della tassa o prassi oggetto del reclamo dell'altra Parte; oppure

- ii. in esito a tale esame, ometta di prendere tutte le iniziative in suo potere per correggere un onere o una prassi che risulti in contrasto con il presente articolo.

#### **Art. 11** Condizioni concorrenziali leali e paritarie

1. Ciascuna Parte offre alle imprese di trasporti aerei di entrambe le Parti la possibilità di competere in modo leale e paritario per la fornitura dei servizi di trasporto aereo internazionale disciplinati dal presente Accordo.
2. Ciascuna Parte consente che le imprese di trasporti aerei stabiliscano la frequenza e la capacità dei servizi di trasporto aereo internazionale sulla base di motivazioni commerciali dettate dal mercato. In considerazione di tali disposizioni, nessuna Parte limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità dei servizi o il tipo di aeromobile utilizzato dall'altra Parte, a meno che ciò avvenga per motivi doganali, tecnici o legati all'esercizio oppure per ragioni ambientali, nel qual caso occorre rispettare condizioni unitarie, secondo l'articolo 15 del presente Accordo.
3. Nessuna Parte impone alle imprese di trasporti aerei dell'altra Parte un diritto preferenziale, una quota di carico utile, una tassa di nullaosta o qualsiasi altra condizione riguardo a capacità, frequenze o trasporti in contraddizione con lo scopo del presente Accordo.
4. Nessuna Parte esige dalle imprese di trasporti aerei dell'altra Parte che le vengano sottoposti i piani di volo, i programmi per i voli charter o i piani relativi all'esercizio, ad eccezione delle misure necessarie in osservanza del principio della non discriminazione, per attuare le condizioni unitarie di cui al capoverso 2 oppure se ciò è autorizzato espressamente in un allegato al presente Accordo. Se una Parte esige la notificazione per scopi informativi, essa deve impegnarsi ad optare per le modalità e la forma della procedura che causano il minor onere possibile all'impresa di trasporti aerei dell'altra Parte.

#### **Art. 12** Prezzi

1. Ciascuna Parte consente che i prezzi per i servizi di trasporto aereo delle imprese di trasporti aerei di entrambe le Parti siano stabiliti sulla base di motivazioni commerciali dettate dal mercato.
2. I prezzi per i servizi di trasporto aereo internazionale tra i territori delle Parti non possono essere soggetti a notificazione. Indipendentemente da quanto precede, le imprese di trasporti aerei delle Parti forniscono accesso immediato, a richiesta, alle informazioni relative ai prezzi storici, esistenti e proposti, alle autorità competenti delle Parti.

#### **Art. 13** Consultazioni

Ciascuna Parte può, in qualsiasi momento, chiedere consultazioni in merito al presente Accordo. Tali consultazioni iniziano tempestivamente, ma al più tardi sessanta (60) giorni dopo il ricevimento della richiesta all'altra Parte, salvo altri accordi.

**Art. 14** Composizione delle controversie

1. Le controversie relative al presente Accordo, ad eccezione di quelle che possono sorgere secondo l'articolo 12 (Prezzi), che non si possono risolvere mediante una prima serie di deliberazioni formali, possono essere deferite a una persona o ente che le Parti stesse hanno convenuto. Qualora le Parti non si accordino in tal senso, la controversia è sottoposta, a richiesta di una Parte, ad arbitrato in conformità della procedura sotto descritta.

2. L'arbitrato è esercitato da un collegio composto di tre arbitri, costituito nel modo seguente:

- a. entro trenta (30) giorni dal ricevimento della richiesta di arbitrato, ciascuna Parte nomina un arbitro. Entro sessanta (60) giorni dalla nomina dei due arbitri, questi nominano consensualmente un terzo arbitro, il quale funge da presidente del collegio;
- b. qualora una delle Parti non effettui alcuna nomina o qualora il terzo arbitro non sia nominato come previsto dalla lettera a del presente paragrafo, una delle Parti può chiedere al presidente del consiglio dell'OACI di procedere alla nomina dell'arbitro o degli arbitri necessari entro trenta (30) giorni dal ricevimento della richiesta. Se il presidente del consiglio è cittadino di una Parte, la nomina è effettuata dal più anziano tra i vicepresidenti del suddetto consiglio che non debba essere escluso per il medesimo motivo.

3. Salvo quanto altrimenti concordato dalle Parti, il collegio arbitrale definisce i limiti della propria competenza in conformità al presente Accordo e stabilisce la sua procedura. Il collegio arbitrale, una volta costituito, può raccomandare di attivare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva del collegio. Su istruzione del collegio o su richiesta di una Parte, è indetta, entro quindici (15) giorni dalla data di costituzione del collegio, una conferenza allo scopo di definire le questioni specifiche sulle quali esso dovrà pronunciarsi e le procedure specifiche da seguire.

4. Salvo quanto altrimenti concordato dalle Parti o prescritto dal collegio arbitrale, l'atto introduttivo è presentato entro quarantacinque (45) giorni dalla rituale costituzione del collegio arbitrale e la memoria difensiva entro i sessanta (60) giorni successivi. La replica deve essere presentata entro trenta (30) giorni dalla presentazione della memoria difensiva. Ogni controreplica deve essere presentata entro i trenta (30) giorni successivi. Su richiesta di una delle Parti o, a sua discrezione, il collegio arbitrale, entro quarantacinque (45) giorni dalla data di presentazione dell'ultima replica, tiene un'audizione.

5. Il collegio arbitrale si adopera per prendere una decisione scritta entro trenta (30) giorni dalla conclusione dell'audizione o, se non vi è stata audizione, dalla ricezione dell'ultima replica. La decisione è presa dal collegio a maggioranza dei voti.

6. Le Parti possono presentare una richiesta di chiarimento della decisione entro quindici (15) giorni dalla data in cui essa è stata resa e tale chiarimento è fornito entro quindici (15) giorni dalla richiesta.

7. Ogni Parte mette in vigore le decisioni o le sentenze del collegio arbitrale in conformità con la sua legislazione nazionale.

8. Le spese del collegio arbitrale, compresi gli onorari e le spese degli arbitri, sono equamente suddivise tra le Parti. Le spese sostenute dal presidente del consiglio dell'OACI, in relazione alle procedure di cui al paragrafo 2, lettera b), sono considerate facenti parte delle spese del collegio.

#### **Art. 15** Modifiche

1. Il presente Accordo può essere modificato mediante accordo scritto tra le Parti.
2. Ogni modifica del presente Accordo entra in vigore con lo scambio di note diplomatiche, a conferma dell'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per le Parti. Una tale modifica è applicata provvisoriamente conformemente all'accordo fra le Parti.
3. Se una delle Parti desidera modificare un allegato, può esigere trattative tra le autorità competenti delle Parti. Se le autorità competenti delle Parti si accordano su un emendamento dell'allegato, le loro raccomandazioni entrano in vigore, non appena sono state confermate attraverso uno scambio di note diplomatiche.

#### **Art. 16** Convenzioni multilaterali

Se dopo l'entrata in vigore del presente Accordo entrambe le Parti aderiscono a una convenzione multilaterale che interessa anche il presente Accordo, esse devono decidere se rielaborare il presente Accordo conformemente alla convenzione multilaterale.

#### **Art. 17** Denuncia

Ciascuna Parte può, in ogni momento, notificare per iscritto all'altra Parte la sua decisione di denunciare il presente Accordo. La relativa notifica va inviata simultaneamente all'OACI. Il presente Accordo termina alla mezzanotte (ora del luogo della ricezione della denuncia dall'altra Parte) immediatamente precedente lo scadere del primo anno dalla data in cui l'altra Parte ha ricevuto la denuncia, sempre che la denuncia non venga revocata di comune intesa fra le Parti prima dello scadere di questo termine.

#### **Art. 18** Registrazione presso l'OACI

Il presente Accordo e ogni ulteriore emendamento viene registrato presso l'OACI.

#### **Art. 19** Entrata in vigore

Il presente Accordo entra in vigore il giorno della sua firma. Con la sua entrata in vigore sostituisce l'Accordo di traffico aereo tra il Governo svizzero e il Governo degli Stati Uniti d'America, firmato a Washington il 15 giugno 1995<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> RU 1997 1076

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

Fatto a Berna il 21 giugno 2010, in doppio esemplare, nelle lingue tedesca e inglese, i due testi facenti parimenti fede.

Per la  
Confederazione svizzera:  
Peter Müller

Per gli  
Stati Uniti d'America:  
John R. Byerly

## **Traffico di linea e charter**

### **Sezione 1 Rotte**

Le imprese di trasporti aerei di ciascuna Parte autorizzate conformemente al presente Accordo hanno il diritto di esercitare nel traffico aereo internazionale le seguenti rotte da punto a punto:

#### **A. Rotte per le imprese di trasporti aerei degli Stati Uniti d’America:**

Da punti all’esterno del territorio degli Stati Uniti, attraverso gli Stati Uniti e punti di scalo intermedio verso uno o più punti nel territorio della Svizzera e al di là; per voli merci tra la Svizzera e tutti i punti.

#### **B. Rotte per le imprese di trasporti aerei della Svizzera:**

Da punti all’esterno della Svizzera, attraverso la Svizzera e punti di scalo intermedio verso uno o più punti nel territorio degli Stati Uniti e al di là; per voli merci tra gli Stati Uniti e tutti i punti.

### **Sezione 2 Flessibilità dell’esercizio**

Le imprese di trasporti aerei di una Parte possono, per quanto concerne il singolo volo o tutti i voli, e a loro piacimento:

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 e 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;
6. servire punti al di là 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;
7. eseguire scali intermedi in punti a piacere all’interno o all’esterno dei territori delle Parti;
8. effettuare voli di transito al di sopra del territorio dell’altra Parte; e
9. combinare il traffico in un aeromobile a prescindere dall’origine;

in questo contesto non valgono limitazioni di direzione o limitazioni geografiche e non è possibile perdere i diritti di traffico accordati con il presente Accordo, a meno che il volo, salvo meri voli merce, serva un punto nel territorio della Parte che ha rilasciato il certificato di operatore aereo (AOC).

### **Sezione 3**

#### **Cambiamento di aeromobile**

Ciascuna impresa di trasporti aerei di una Parte può, su ogni singolo segmento o sui segmenti delle rotte di cui sopra, esercitare servizi aerei internazionali in ogni punto della rotta senza limitazione riguardo al cambiamento del tipo di aeromobile utilizzato o del numero di volo, a condizione tuttavia che, nei voli in partenza, ad eccezione dei meri voli merci, il trasporto attraverso un tale punto continui quello cominciato nel territorio della Parte che ha rilasciato il certificato di operatore aereo (AOC) e che, nei voli in arrivo, il trasporto verso il territorio della Parte che ha rilasciato il certificato di operatore aereo (AOC) continui quello cominciato fuori da un tale punto.

### **Sezione 4**

#### **Protezione dei consumatori nel caso di voli charter**

Il presente Accordo non limita i diritti di una Parte di esigere dalle imprese di trasporti aerei di entrambe le Parti che siano rispettate le prescrizioni sulla protezione dei fondi dei passeggeri di volo e sui diritti dei passeggeri per quanto concerne l'annullamento delle prenotazioni e i rimborsi.

*Allegato II***Trasporto a carico del governo degli Stati Uniti**

Con effetto dal 1° ottobre 2008, le imprese di trasporti aerei svizzere hanno il diritto di trasportare passeggeri e merci su voli regolari e charter per i quali un dipartimento, un'agenzia o un ente civile del governo degli Stati Uniti:

1. ottiene il trasporto per proprio conto o in esecuzione di un accordo in base al quale il pagamento è effettuato dal governo o con fondi messi a disposizione del governo; o
2. fornisce il trasporto verso o per conto di un Paese straniero o un'organizzazione internazionale o di altro tipo senza rimborso, purché il trasporto sia effettuato:
  - a. tra qualsiasi punto degli Stati Uniti e qualsiasi punto in Svizzera, eccetto, soltanto per quanto riguarda i passeggeri, tra punti per i quali sia valida una tariffa contrattuale per coppia di città, o
  - b. tra due qualsiasi punti al di fuori degli Stati Uniti.

Questo allegato non si applica al trasporto ottenuto o finanziato dal segretario alla Difesa o dal segretario di un dipartimento militare (secretary of a military department).

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.