

Accordo tra la Confederazione Svizzera e lo Stato del Qatar concernente il traffico aereo di linea

Concluso l'11 luglio 1995

Entrato in vigore mediante scambio di note il 30 maggio 2002

(Stato 1° novembre 2006)

*Considerando che la Svizzera
e
lo Stato del Qatar*

fanno parte della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944²,

al fine di sviluppare la cooperazione internazionale nel campo dei trasporti aerei, e

al fine di creare le basi necessarie per stabilire servizi aerei regolari,

il Consiglio federale svizzero e il Governo dello Stato del Qatar hanno designato i loro plenipotenziari i quali, debitamente autorizzati,

hanno convenuto quanto segue:

Art. 1 Definizioni

1. Per l'applicazione del presente Accordo e del suo Allegato:

- 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 dalle due Parti contraenti;
- b. la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Confederazione svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e, per lo Stato del Qatar, il Ministro delle Comunicazioni e dei Trasporti o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o ente autorizzato a esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità;

RU **2005** 181

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

² RS **0.748.0**

- c. la locuzione «impresa designata» indica un'impresa di trasporti aerei che una Parte ha designato conformemente all'articolo 6 del presente Accordo per esercitare i servizi aerei convenuti;
 - d. il termine «tariffa» indica il prezzo per il trasporto dei passeggeri, dei bagagli e delle merci e le condizioni di applicazione, comprese le provvigioni e altre remunerazioni supplementari per l'emissione o la vendita di titoli di trasporto, eccettuate le remunerazioni 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'apertura dei servizi aerei internazionali regolari sulle linee indicate nelle tavole dell'Allegato. Detti servizi e linee sono qui di seguito designati «servizi convenuti» e «linee indicate».
2. Fatte salve le disposizioni del presente Accordo, nell'esercizio di servizi aerei internazionali regolari l'impresa designata di ciascuna Parte fruisce 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 del 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 del presente Accordo, passeggeri, bagagli, merci e invii postali, a destinazione di o provenienti da punti specificati nell'Allegato del presente Accordo sul territorio dell'altra Parte.
3. Nessun disposto del presente articolo conferisce all'impresa designata 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, l'impresa designata di una Parte non è in grado di esercitare un servizio sulle sue linee normali, l'altra Parte si adopera per facilitare il proseguimento dell'esercizio di tale servizio ripristinando dette linee in modo appropriato, in particolare accordando durante tale periodo i diritti necessari per facilitare un esercizio duraturo.

Art. 3 Esercizio dei diritti

1. Le imprese designate fruiscono di possibilità pari ed eque per l'esercizio dei servizi convenuti tra i territori delle due Parti.
2. L'impresa designata di ciascuna Parte deve tenere conto degli interessi dell'impresa designata dell'altra Parte, al fine di non pregiudicarne indebitamente i servizi convenuti.
3. I servizi convenuti mirano essenzialmente a offrire una capacità di trasporto corrispondente alla domanda di traffico fra il territorio della Parte che ha designato l'impresa e i punti serviti sulle linee indicate.
4. Il diritto di ciascuna impresa designata di effettuare trasporti in traffico internazionale sulle linee indicate fra il territorio dell'altra Parte e i territori di Stati terzi deve essere esercitato conformemente ai principi generali di sviluppo normale sostenuti dalle due Parti e a condizione che la capacità sia adeguata:
 - a. alla domanda di traffico da e verso il territorio della Parte che ha designato l'impresa;
 - b. alla domanda di traffico delle regioni attraversate, considerati i servizi locali e regionali;
 - c. alle esigenze di una gestione economica dei servizi convenuti.
5. Nessuna delle Parti ha il diritto di porre unilateralmente restrizioni all'esercizio dell'impresa designata dell'altra Parte, salvo secondo quanto previsto dal presente Accordo e dal suo Allegato o a condizioni uniformi quali quelle previste dalla Convenzione.

Art. 4 Applicazione di leggi e regolamenti

1. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte, l'entrata e l'uscita degli aeromobili adibiti alla navigazione aerea internazionale, o i loro voli sopra detto territorio, sono applicabili all'impresa designata dell'altra Parte.
2. Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di una Parte, l'entrata, la permanenza e l'uscita di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci o invii postali – come quelli concernenti le modalità di entrata, di uscita, di emigrazione e di immigrazione, la dogana e i provvedimenti sanitari – sono applicabili ai passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e invii postali trasportati dagli aeromobili dell'impresa designata dell'altra Parte quando questi aeromobili si trovano su detto territorio.
3. Nessuna Parte ha il diritto di favorire la propria impresa rispetto a quella designata dell'altra quanto all'applicazione delle leggi e dei regolamenti indicati nel presente articolo.

Art. 5 Sicurezza dell'aviazione

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

le Parti agiscono in particolare conformemente alle disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 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 e 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.

2. Le Parti si accordano mutuamente, su richiesta, tutta l'assistenza necessaria per prevenire gli atti di cattura illecita di aeromobili civili e altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti e delle attrezzature e servizi della navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

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

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

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

³ RS 0.748.710.1

⁴ RS 0.748.710.2

⁵ RS 0.748.710.3

⁶ RS 0.748.710.31

Art. 6 Designazione e autorizzazione d'esercizio

1.⁷ Ciascuna Parte ha il diritto di designare fino a due imprese di trasporti aerei per l'esercizio dei servizi convenuti. La designazione è notificata per scritto fra le autorità aeronautiche delle due Parti.

2. Fatte salve le disposizioni dei numeri 3 e 4 del presente articolo, le autorità aeronautiche che hanno ricevuto la notifica accordano senza indugio all'impresa designata dall'altra Parte la necessaria autorizzazione d'esercizio.

3. Le autorità aeronautiche di una Parte possono esigere che l'impresa designata dall'altra Parte provi di essere in grado di soddisfare le condizioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti da loro normalmente e ragionevolmente applicati che disciplinano l'esercizio dei servizi aerei internazionali, conformemente alle disposizioni della Convenzione.

4. Ciascuna Parte può rifiutare di accordare l'autorizzazione d'esercizio di cui al numero 2 del presente articolo, oppure, nei limiti ch'essa ritenga necessari, condizionare l'attuazione dei diritti definiti nell'articolo 2 del presente Accordo, qualora non avesse la prova che una parte preponderante della proprietà e il controllo effettivo dell'impresa appartengano alla Parte che l'ha designata.

5. Una volta ricevuta l'autorizzazione d'esercizio di cui al numero 2 del presente articolo, l'impresa designata può, in ogni momento, esercitare qualsiasi servizio convenuto, sempre che sia in vigore una tariffa stabilita conformemente alle disposizioni dell'articolo 13 del presente Accordo.

Art. 7 Revoca e sospensione dell'autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare o di sospendere un'autorizzazione d'esercizio per l'esercizio, a opera dell'impresa designata dell'altra, dei diritti menzionati nell'articolo 2 del presente Accordo, oppure di sottoporre l'esercizio di questi diritti alle condizioni ch'essa reputa necessarie se:

- a. questa impresa non può provare che una parte preponderante della proprietà e il controllo effettivo dell'impresa appartengono alla Parte che l'ha designata o a suoi cittadini, oppure se
- b. l'impresa ha disatteso o gravemente infranto le leggi e i regolamenti della Parte che ha accordato i diritti, oppure se
- c. l'impresa non esercita i servizi convenuti conformemente alle condizioni prescritte nel presente Accordo.

2. Tranne ove la revoca, la sospensione o il condizionamento di cui al numero 1 del presente articolo risultassero necessari per evitare altre infrazioni a leggi e regolamenti, tale diritto può essere esercitato solamente dopo consultazione con l'altra Parte.

⁷ Nuovo testo giusta la mod. del 9 nov. 1998, in vigore dal 17 mag. 2005 (RU 2005 2465).

Art. 8 Riconoscimento di certificati e licenze

1. I certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una Parte sono riconosciuti dall'altra Parte durante la loro validità.
2. Ciascuna Parte si riserva tuttavia il diritto di non riconoscere, per la circolazione sopra il proprio territorio, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati ai suoi cittadini dall'altra Parte o da qualsiasi altro Stato.

Art. 8^{bis}8 Sicurezza

1. Ciascuna Parte può domandare consultazioni sulle norme di sicurezza nei settori relativi ai membri d'equipaggio, agli aeromobili o al loro esercizio tecnico adottate dall'altra Parte. Le consultazioni hanno luogo entro i trenta (30) giorni seguenti questa richiesta.
2. Se, dopo siffatte consultazioni, una Parte constata che in uno qualunque di tali settori l'altra Parte non mantiene né applica efficacemente le norme di sicurezza corrispondenti almeno alle norme stabilite a tal momento in base alla Convenzione, la prima Parte deve informare l'altra su queste constatazioni e notificarle i passi ritenuti necessari per adempiere queste norme minime e l'altra Parte deve intraprendere adeguate misure per rimediare. Nel caso in cui l'altra Parte non prenda misure adeguate entro quindici (15) giorni o entro un termine più lungo convenuto, si applica l'articolo 7 del presente Accordo.
3. Nonostante gli obblighi menzionati nell'articolo 33 della Convenzione è, convenuto che qualsiasi aeromobile esercitato dalla compagnia aerea o dalle compagnie aeree di una delle Parti sulle linee da o verso il territorio dell'altra Parte, durante il soggiorno su detto territorio può essere oggetto d'indagine da parte di rappresentanti autorizzati di quest'altra Parte. La verifica a bordo e nell'ambito dell'aeromobile (nell'articolo detta «ispezione dell'area di traffico») si riferisce alla validità dei certificati di navigabilità e delle licenze degli equipaggi nonché allo stato attuale dell'aeromobile e delle sue attrezzature e non può causare ritardi esagerati.
4. Se una simile ispezione dell'area di traffico o una serie di simili ispezioni dà adito:
 - a) a seri motivi di pensare che un aeromobile o l'esercizio di un aeromobile non corrisponde alle norme stabilite a tal momento in base alla Convenzione, oppure
 - b) a seri motivi di temere che sussiste una lacuna nell'adozione e nell'esecuzione efficienti delle norme di sicurezza conformi alle esigenze della Convenzione,la Parte che effettua l'ispezione, in virtù dell'articolo 33 della Convenzione è libera di concludere che le esigenze in base alle quali sono stati rilasciati o riconosciuti il certificato di navigabilità o i brevetti di idoneità con riferimento all'aeromobile o al suo equipaggio, oppure che le esigenze in base alle quali l'aeromobile è esercitato, non corrispondono oppure superano le norme stabilite in base alla Convenzione.

8 Introdotta dalla mod. del 9 nov. 1998, in vigore dal 17 mag. 2005 (RU **2005** 2465).

5. Nel caso in cui l'accesso a un aeromobile esercitato dalla compagnia aerea o dalle compagnie aeree di una Parte al fine di procedere a un'ispezione dell'area di traffico conformemente al summenzionato numero 3 sia negato da un rappresentante della o delle compagnie aeree, l'altra Parte è libera di desumere che sussistono seri motivi di preoccupazione, del genere di quelli ai quali è fatto riferimento nel summenzionato numero 4 e può trarne le conclusioni menzionate in quel numero.

6. Ciascuna Parte si riserva di sospendere o di modificare subito temporaneamente l'autorizzazione d'esercizio di una compagnia aerea o delle compagnie aeree dell'altra Parte nel caso in cui una Parte giunga alla conclusione che, in seguito a un'ispezione dell'area di traffico, a una serie di ispezioni dell'area di traffico, a un negato accesso per un'ispezione dell'area di traffico, a una consultazione o altrimenti, sono necessarie misure urgenti per la sicurezza dell'esercizio di una compagnia aerea o delle compagnie aeree dell'altra Parte.

7. Ogni misura adottata da una Parte in conformità con i menzionati numeri 2 e 6 deve essere abolita non appena non sussistano più le ragioni alla base di tali misure.

Art. 9 Esonero da dazi e tasse

1. All'entrata nel territorio dell'altra Parte, gli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata di una Parte nonché le loro attrezzature normali, le riserve di carburanti e lubrificanti e le provviste di bordo, ivi comprese le derrate alimentari, le bevande e i tabacchi, sono esonerati 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 esenti da questi dazi e tasse, fatti salvi gli emolumenti per 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 in servizio internazionale dall'impresa designata dell'altra Parte;
- b. i pezzi di ricambio e le normali attrezzature di bordo importati sul territorio di una Parte per la manutenzione o la riparazione degli aeromobili impiegati in servizio internazionale;
- c. i carburanti e i lubrificanti destinati al rifornimento degli aeromobili impiegati in servizio internazionale dall'impresa designata dell'altra Parte, anche quando detti approvvigionamenti sono utilizzati dagli aeromobili in volo sopra il territorio della Parte ove furono imbarcati.

3. Le normali attrezzature di bordo nonché i prodotti e gli approvvigionamenti a bordo degli aeromobili impiegati dall'impresa designata di una Parte possono essere sbarcati sul territorio dell'altra Parte solamente con il consenso delle autorità doganali di questo territorio. In tal caso essi possono essere posti sotto la vigilanza di dette autorità fintanto che non siano riesportati o adibiti ad altro uso, conformemente ai regolamenti doganali in vigore nel territorio di questa Parte.

4. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano parimenti quando l'impresa designata di una Parte ha concluso accordi con una o più imprese sulla locazione o il trasferimento, sul territorio dell'altra Parte, di oggetti specificati nei numeri 1 e 2 del presente articolo, a condizione che detta impresa o dette imprese beneficino anche di tali esenzioni di quest'altra Parte.

Art. 10 Tasse di utilizzazione

1. Ciascuna Parte si adopera affinché le tasse di utilizzazione, imposte o imponibili dalle sue autorità competenti all'impresa designata 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 e delle attrezzature e servizi di navigazione aerea, offerti da una delle Parti all'impresa designata dell'altra, non devono risultare superiori a quelle che devono essere pagate dagli aeromobili nazionali adibiti ad analoghi servizi internazionali regolari.

Art. 11 Attività commerciali

1. L'impresa designata di una delle Parti ha il diritto di tenere sul territorio dell'altra Parte rappresentanze adeguate, che possono comprendere personale commerciale, operativo e tecnico, trasferito o assunto sul posto.

2. Per l'attività commerciale si applica il principio della reciprocità. Gli enti competenti di ciascuna Parte accordano l'appoggio necessario per il buon funzionamento delle rappresentanze dell'impresa designata dell'altra Parte.

3. Conformemente alle proprie leggi e ai propri regolamenti nazionali, ciascuna Parte accorda all'impresa designata dell'altra il diritto di vendere titoli di trasporto aereo sul suo territorio, direttamente e, all'arbitrio dell'impresa, per il tramite dei suoi agenti. Ciascuna impresa ha il diritto di vendere simili titoli di trasporto aereo e ognuno può acquistarli, in moneta di quel territorio o in valute liberamente convertibili di altri Stati.

Art. 12 Conversione e trasferimento degli introiti

Ciascuna impresa designata ha il diritto di convertire e trasferire nel suo Paese, al tasso ufficiale, le eccedenze di introiti realizzate sulle spese locali col trasporto di passeggeri, bagagli, merci e invii postali. Se il servizio dei pagamenti tra le Parti è disciplinato da un accordo speciale, questo è applicabile.

Art. 13 Tariffe

1. Le tariffe che ciascuna impresa designata deve applicare in relazione ai trasporti da o verso il territorio dell'altra Parte sono fissate ad aliquote ragionevoli, tenendo conto di tutti gli elementi determinanti, comprendenti le spese d'esercizio, un utile ragionevole, le caratteristiche di ogni servizio e le tariffe riscosse da altre imprese di trasporti aerei.

2. Se possibile, le tariffe di cui al numero 1 del presente articolo sono fissate mediante intesa fra le imprese designate delle due Parti e dopo consultazione delle altre imprese di trasporti aerei che servono la stessa linea. Per quanto possibile, le imprese designate devono applicare a tal fine la procedura di fissazione delle tariffe definita dall'organismo internazionale che formula proposte in materia.
3. Le tariffe così fissate sono sottoposte all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte almeno sessanta giorni prima della data prevista per la loro entrata in vigore. Questo termine può essere ridotto in casi speciali, fatto salvo il consenso di dette autorità. Se nessuna delle autorità aeronautiche notifica la sua non approvazione entro trenta giorni dalla data di sottoposizione, le tariffe sono considerate approvate.
4. Se le imprese designate non sono in grado di giungere a un'intesa o se le autorità aeronautiche di una Parte non approvano le tariffe, le autorità aeronautiche delle due Parti si adoperano per allestire la tariffa di comune intesa. I negoziati cominciano entro trenta giorni a contare dal momento in cui è manifesto che le imprese designate non possono giungere a un'intesa o dopo che le autorità aeronautiche di una Parte hanno notificato alle autorità aeronautiche dell'altra Parte la loro non approvazione delle tariffe.
5. Persistendo il disaccordo, la controversia è sottoposta alla procedura prevista nell'articolo 17 del presente Accordo.
6. Una tariffa già stabilita rimane in vigore fino a quando, conformemente alle disposizioni del presente articolo o l'articolo 17 del presente Accordo, non è stata fissata una nuova tariffa, tuttavia non oltre dodici mesi a contare dal giorno della negata approvazione da parte delle autorità aeronautiche di una Parte.
7. Le autorità aeronautiche di ciascuna Parte si adoperano per assicurarsi che le imprese designate si conformino alle tariffe fissate e depositate presso le autorità aeronautiche delle Parti, e che nessuna impresa proceda illegalmente a una qualunque riduzione di queste tariffe, mediante qualsivoglia mezzo, direttamente o indirettamente.

Art. 14 Approvazione degli orari

1. Almeno trenta giorni prima dell'inizio dei servizi convenuti, l'impresa designata di una Parte sottopone i suoi orari all'approvazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte. Lo stesso disciplinamento s'applica a qualsiasi successiva modifica di orario.
2. Per i voli supplementari, fuori degli orari approvati per i servizi convenuti, l'impresa designata di una Parte deve chiedere l'autorizzazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte. In regola generale, l'istanza è presentata almeno due giorni feriali prima dell'inizio del volo.

Art. 15 Statistiche

Le autorità aeronautiche delle Parti si comunicano, su richiesta, statistiche periodiche o altri dati analoghi concernenti il traffico sui servizi convenuti.

Art. 16 Consultazioni

Ciascuna Parte può, in ogni momento, chiedere consultazioni in merito alla realizzazione, interpretazione, applicazione o modifica del presente Accordo. Dette consultazioni, che possono farsi tra autorità aeronautiche, devono iniziare entro sessanta giorni dalla data di ricezione della domanda da parte dell'altra Parte, salvo diverso accordo fra le Parti.

Art. 17 Composizione delle controversie

1. Qualsiasi controversia inerente al presente Accordo che non venisse composta mediante negoziati diretti o per via diplomatica, è sottoposta, su richiesta di una delle Parti, 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 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, che non deve essere cittadino di una delle Parti, di procedere alle designazioni necessarie.
3. Il tribunale arbitrale fissa le proprie procedure e decide in merito alla ripartizione delle spese risultanti dalla procedura.
4. Le Parti s'impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione pronunciata in virtù del presente articolo.

Art. 18 Modifiche

1. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, tale modifica, 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. L'Allegato al presente Accordo può essere modificato per convenzione diretta tra le autorità aeronautiche delle Parti e le modifiche entrano in vigore immediatamente.
3. In caso di conclusione di una convenzione generale multilaterale relativa al trasporto aereo, che vincolasse ciascuna delle Parti, il presente Accordo sarebbe emendato al fine di essere conforme alle disposizioni di detta convenzione.

Art. 19 Denuncia

1. Ciascuna Parte può, in ogni momento, notificare per scritto all'altra di voler porre fine al presente Accordo; la notifica va fatta simultaneamente all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.
2. La denuncia diverrà efficace l'ultimo giorno di un periodo d'orario, sempreché siano trascorsi dodici mesi dalla sua ricezione. Nel frattempo, può essere tuttavia revocata di comune intesa.

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

Art. 20 Registrazione presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

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

Art. 21 Entrata in vigore

Il presente Accordo sarà applicato provvisoriamente dal giorno della sua firma; entrerà in vigore appena le due Parti si saranno notificate l'adempimento delle formalità costituzionali che consentono la conclusione e l'entrata in vigore degli accordi internazionali.

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

Fatto a Doha, l'11 luglio 1995, in doppio esemplare, nelle lingue francese, inglese e araba, i tre testi facendo parimenti fede. In caso di divergenze nell'attuazione, nell'interpretazione o nell'applicazione, prevale il testo inglese.

Per il
Consiglio federale svizzero:

Rudolf Staub

Per il Governo
dello Stato del Qatar:

Abdallah Saleh al Manee

*Allegato⁹
Traduzione¹⁰*

Tavole delle linee

Tavola I

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

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti nel Qatar	Punti oltre il Qatar
Punti in Svizzera	Tutti e due i punti	Ogni punto	Tutti e quattro i punti

Tavola II

Linee sulle quali le imprese designate dal Qatar possono esercitare servizi aerei:

Punti di partenza	Punti intermedi	Punti in Svizzera	Punti oltre la Svizzera
Punti nel Qatar	Tutti e due i punti	Ogni punto	Tutti e due i punti nell'Europa geografica e tutti e due i punti nell'America settentrionale*

* L'esercizio verso punti oltre la Svizzera nell'America settentrionale sottostà a condizioni particolari che devono essere convenute dalle autorità aeronautiche delle due Parti.

Note:

1. Punti intermedi e punti oltre sulle linee specificate possono, secondo quanto conviene alle imprese designate, non essere serviti in occasione di tutti i voli o di taluni di essi.
2. Ciascuna impresa designata può far terminare uno o più servizi convenuti sul territorio dell'altra Parte.
3. Oltre ai punti intermedi e ai punti oltre menzionati nell'Allegato, per i quali possono essere esercitati diritti di traffico in 5^a libertà e che possono essere scelti liberamente e modificati da un periodo d'orario all'altro, ciascuna impresa designata può servire qualsiasi punto, a condizione che non siano esercitati diritti di traffico fra detti punti e il territorio dell'altra Parte.

⁹ Nouvo testo giusta la mod. in vigore dal 1° nov. 2006 (RU **2012** 4889).

¹⁰ Traduzione dal testo originale inglese.