

*Traduzione*<sup>1</sup>

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

Concluso il 21 gennaio 2010

Entrato in vigore mediante scambio di note il 25 maggio 2010

(Stato 25 maggio 2010)

---

*Il Consiglio federale svizzero*

*e*

*il Governo della Repubblica di Croazia*

(di seguito denominati «Parti»),

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

animati dal desiderio di promuovere le loro relazioni nel settore dell'aviazione civile e quindi di facilitare lo sviluppo di servizi aerei internazionali fra loro;

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

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

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

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:*

RU 2010 3151

<sup>1</sup> Il testo originale tedesco è pubblicato sotto lo stesso numero nell'ediz. ted. della presente Raccolta.

<sup>2</sup> RS 0.748.0

**Art. 1** Definizioni

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

- 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. il termine «Accordo» indica il presente Accordo, i suoi Allegati e ogni loro emendamento;
- c. la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e, per la Repubblica di Croazia, il Ministero del mare, dei trasporti e dell'infrastruttura o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o ente autorizzato a esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità;
- d. la locuzione «imprese designate» indica una o più imprese di trasporti aerei che una Parte ha designato conformemente all'articolo 4 del presente Accordo per l'esercizio dei servizi aerei convenuti;
- e. 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;
- f. le locuzioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «imprese di trasporti aerei» e «scali non commerciali» indicano quanto stabilito nell'articolo 96 della Convenzione;
- g. il termine «territorio», in relazione a uno Stato, indica quanto stabilito nell'articolo 2 della Convenzione;
- h. il termine «tariffa» indica il prezzo pagato per il trasporto di passeggeri, bagagli e merci e le relative condizioni d'applicazione, comprese le provvigioni e altre remunerazioni supplementari per l'intermediazione o la vendita di titoli di trasporto, tuttavia senza remunerazione e condizioni inerenti al trasporto di invii postali.

**Art. 2** Concessione di diritti

1. Le Parti si accordano reciprocamente i diritti specificati nel presente Accordo per la fornitura 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:

- a. del diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte;
  - b. del diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;
  - c. di altri diritti definiti nel presente Accordo.
3. Nessun disposto del presente articolo 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 una 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 e purché siano applicate condizioni uniformi e conformi all'articolo 15 della Convenzione.

### **Art. 4** Designazione e autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di designare tante imprese quante ne desidera per l'esercizio dei servizi convenuti e di revocare o modificare tali designazioni. Tali designazioni sono oggetto di notifica scritta tra le autorità aeronautiche delle due Parti.
2. Una volta ricevuta una simile designazione e la domanda di un'impresa designata, inoltrata nella forma e nella modalità prescritte per l'autorizzazione d'esercizio, l'autorità aeronautica dell'altra Parte accorda all'impresa designata, con una dilazione procedurale minima, la corrispondente autorizzazione d'esercizio a condizione che:

- a. l'impresa risieda nel territorio della Parte che l'ha designata e disponga di un'autorizzazione d'esercizio valida, in accordo con le norme applicabili; e
  - b. l'impresa sia direttamente o in maggioranza di proprietà di una delle Parti o di Stati membri dell'Unione europea e/o di cittadini delle Parti o di Stati membri dell'Unione europea e sia in ogni momento controllata in modo efficace da questi Stati e/o cittadini; e
  - c. l'effettivo controllo delle autorità su quest'impresa sia esercitato e mantenuto da una delle Parti o da uno Stato membro dell'Unione europea responsabile del rilascio del suo certificato di operatore aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata nella designazione;
  - d. la Parte che ha designato l'impresa agisca in conformità alle disposizioni degli articoli 7 (sicurezza dell'aviazione) e 8 (sicurezza tecnica).
3. Le autorità aeronautiche di una Parte possono esigere che le imprese designate dell'altra Parte provino di essere in grado di adempiere alle condizioni previste dalle leggi e dai regolamenti applicati abitualmente da dette autorità per l'esercizio dei servizi aerei internazionali, in conformità alle disposizioni della Convenzione.
4. 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. 5** Revoca e sospensione dell'autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare o sospendere 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. l'impresa non risiede nel territorio della Parte che l'ha designata e non dispone di un'autorizzazione d'esercizio valida, in accordo con le norme applicabili; o
  - b. l'impresa non è direttamente o in maggioranza di proprietà di una delle Parti o di Stati membri dell'Unione europea e/o di cittadini delle Parti o di Stati membri dell'Unione europea e non è in ogni momento controllata in modo efficace da questi Stati e/o cittadini; o
  - c. l'effettivo controllo delle autorità su quest'impresa non è esercitato e mantenuto da una delle Parti o da uno Stato membro dell'Unione europea responsabile del rilascio del suo certificato di operatore aereo e l'autorità aeronautica competente non è chiaramente indicata nella designazione; o
  - d. le suddette imprese hanno disatteso o gravemente infranto le leggi o i regolamenti della Parte che ha accordato i diritti, o
  - e. le suddette imprese non esercitano i servizi convenuti conformemente alle condizioni previste nel presente Accordo.

2. Sempre che la revoca immediata, la sospensione o l'imposizione delle condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo non siano necessarie per evitare altre infrazioni a leggi e regolamenti, i diritti definiti nel presente articolo possono essere esercitati solamente dopo consultazione dell'altra Parte. Dette consultazioni si svolgono il prima possibile, ma comunque non oltre quindici (15) giorni dalla data della domanda.

#### **Art. 6**                    Applicazione di leggi e regolamenti

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

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

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. 7**                    Sicurezza dell'aviazione

1. Conformemente ai loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che il loro impegno reciproco a proteggere la sicurezza dell'aviazione civile dagli atti illeciti è 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 1963<sup>3</sup>, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata all'Aia il 16 dicembre 1970<sup>4</sup>, della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971<sup>5</sup>, 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 1988<sup>6</sup>, 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 aereo-

<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

porti 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 definite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e designate come Allegati alla Convenzione, nella misura in cui tali disposizioni si applichino alle Parti medesime; esse esigono che gli esercenti degli aeromobili immatricolati nei loro registri, o che hanno la sede principale delle proprie attività 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 le misure di sicurezza nell'aviazione, che l'altra Parte esige per l'entrata, l'uscita o la permanenza 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 durante l'imbarco e il carico. Ciascuna Parte esamina inoltre con spirito favorevole qualsiasi richiesta dell'altra Parte di adottare ragionevoli misure di sicurezza speciali per fronteggiare una particolare minaccia.

5. In caso di incidente o minaccia di incidente, di cattura illecita di aeromobili civili, oppure di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti o delle installazioni per la navigazione aerea, le Parti si aiutano reciprocamente facilitando le comunicazioni e altre misure appropriate per porre fine con rapidità e certezza a un simile incidente o a una simile 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 tuttora in corso di validità, 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 sulle norme di sicurezza adottate dall'altra Parte in relazione ai membri dell'equipaggio, agli aeromobili o al loro esercizio tecnico. Simili consultazioni si svolgono entro trenta (30) giorni dalla data della domanda.

4. Se, dopo tali consultazioni, una Parte constata che in questi settori l'altra Parte non mantiene né applica effettivamente 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 5 del presente Accordo.

5. Indipendentemente dagli obblighi menzionati nell'articolo 33 della Convenzione, è convenuto che qualsiasi aeromobile esercitato da un'impresa o da imprese di una Parte oppure, nel quadro di un contratto di leasing, a suo 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 dell'area di traffico o una serie di simili ispezioni dà adito a:

- a. seri motivi di 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 applicazione 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 dall'impresa o da imprese di una Parte o a suo nome conformemente alle disposizioni del paragrafo 5 del presente articolo sia negato da rappresentanti di questa o queste imprese, 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 tale paragrafo.

8. Ciascuna Parte si riserva il diritto di sospendere immediatamente o modificare l'autorizzazione di esercizio di un'impresa e di 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 del presente articolo sono abrogate non appena vengono a cadere le ragioni di tali misure.

#### **Art. 9** Esenzione da dazi e tasse

1. All'entrata nel territorio dell'altra Parte, gli aeromobili impiegati nel servizio aereo internazionale dalle imprese designate di una Parte, 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. Fatti salvi gli emolumenti per servizi resi, sono parimenti esentati da questi diritti e tasse:

- 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 e le normali attrezzature di bordo importati sul territorio di una Parte per la manutenzione o la riparazione degli aeromobili impiegati nei servizi internazionali;
- c. i carburanti e i lubrificanti per l'approvvigionamento degli aeromobili impiegati nei servizi internazionali dalle imprese designate di una Parte, anche se tali provviste sono utilizzate dagli aeromobili in volo sopra il territorio della Parte dove sono state imbarcate;
- d. i documenti necessari alle imprese designate di una Parte, inclusi i titoli di trasporto, le lettere di trasporto aereo e il materiale pubblicitario, 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. Le esenzioni previste nel presente articolo si applicano parimenti quando le imprese designate di una Parte hanno concluso accordi con altre imprese per la locazione o il trasferimento nel territorio dell'altra Parte di oggetti specificati nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, a condizione che anche quest'altra Parte accordi tali esenzioni a dette imprese.

**Art. 10**          Transito diretto

I passeggeri, i bagagli e le merci in transito diretto sul territorio di una Parte e che rimangono nella zona dell'aeroporto loro riservata sono sottoposti solamente a un controllo molto semplificato, a condizione che le 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 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 e 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 promuove 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'idoneità 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. Queste rappresentanze possono comprendere personale amministrativo, operativo e tecnico, trasferito o assunto sul posto. Per quanto riguarda l'ammissione e il soggiorno di personale trasferito nel territorio di questa Parte, si applicano le norme e disposizioni vigenti in questa Parte.

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 dell'impresa designata 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 hanno il diritto di vendere simili titoli di trasporto e ognuno è libero di acquistarli in moneta di quel territorio o in valute 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, 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 realizzate sugli introiti in proporzioni ragionevoli rispetto al 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 applicate 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; e
- 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 dalla ricezione. 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 successiva modifica 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 delle Parti si comunicano, su richiesta, statistiche periodiche o altri dati analoghi concernenti il traffico sui 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, ma al più tardi 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. In caso di controversie o vertenze in merito all'interpretazione, alla trasposizione o all'applicazione del presente Accordo, le Parti si impegnano in primo luogo a risolvere queste controversie o vertenze mediante negoziati.
2. Se non riescono a trovare un accordo per via negoziale, le Parti possono convenire di sottoporre la vertenza, per un parere, a una persona o un'istituzione.
3. Se i negoziati non permettono di raggiungere un accordo, ciascuna delle Parti può sottoporre la vertenza a un tribunale arbitrale composto da tre arbitri.
4. La Parte che avvia la procedura arbitrale nomina il proprio arbitro e lo notifica per via diplomatica all'altra Parte. L'altra Parte nomina il proprio arbitro entro sessanta (60) giorni e i due arbitri così nominati designano un terzo arbitro che assume la presidenza del tribunale arbitrale e che non può essere cittadino di una delle due Parti.
5. Se la Parte omette di nominare un arbitro entro la scadenza stabilita o se il terzo arbitro non è nominato entro la scadenza stabilita, la Parte che ha avviato la procedura arbitrale può chiedere al presidente dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale di nominare l'arbitro o gli arbitri.
6. Il tribunale arbitrale fissa le regole della procedura arbitrale.
7. Le spese del tribunale sono ripartite equamente fra le Parti.
8. Le Parti si impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione pronunciata in virtù del presente articolo.
9. Se e fintanto che una delle Parti o le sue imprese designate omettono di conformarsi alle decisioni del tribunale, l'altra Parte può limitare, sospendere o revocare tutti i diritti o le prerogative concessi ai sensi del presente Accordo.

**Art. 19** Emendamenti e modifiche

1. Le disposizioni del presente Accordo possono essere emendate con il consenso scritto reciproco delle Parti per via diplomatica. Gli emendamenti entrano in vigore conformemente all'articolo 22 del presente Accordo.
2. Modifiche dell'Allegato al presente Accordo possono essere convenute direttamente tra le autorità aeronautiche delle Parti. Le modifiche sono applicate provvisoriamente dal giorno in cui sono state convenute ed entrano in vigore dopo essere state confermate mediante scambio di note diplomatiche.
3. In caso di conclusione di una convenzione generale multilaterale relativa al traffico aereo che vincolasse 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, in ogni momento, notificare per scritto all'altra Parte la sua decisione di denunciare il presente Accordo. La notifica va inviata simultaneamente all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.
2. La denuncia del presente Accordo diventa efficace alla fine del periodo di orario proposto dalla IATA (International Air Transport Association), trascorso un termine di dodici (12) mesi dal ricevimento della notifica, a meno che essa non sia revocata di comune intesa fra le 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 ne ha ricevuto comunicazione.

**Art. 21** Registrazione presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

Il presente Accordo e tutti i suoi emendamenti sono registrati presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

**Art. 22** Entrata in vigore

1. Il presente Accordo entra in vigore il giorno del ricevimento dell'ultima notifica scritta con la quale le Parti si sono comunicate reciprocamente per via diplomatica l'adempimento delle formalità legali interne necessarie per l'entrata in vigore dell'Accordo.
2. Con l'entrata in vigore del presente Accordo è abrogato l'Accordo del 27 luglio 19937 tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica di Croazia concernente il traffico aereo di linea.

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

Fatto a Berna il 21 gennaio 2010 in doppio esemplare, nelle lingue inglese, tedesca e croata, i tre testi facenti parimenti fede. In caso di divergenze di interpretazione prevale il testo inglese.

Per il  
Consiglio federale svizzero:  
Micheline Calmy-Rey

Per il  
Governo della Repubblica di Croazia:  
Gordan Jandroković

*Allegato*

## **Tavole delle linee**

### **I. Linee sulle quali le imprese designate dalla Repubblica di Croazia possono esercitare servizi aerei:**

Da punti nella Repubblica di Croazia attraverso punti di scalo intermedi in Europa verso ogni punto in Svizzera e tutti i punti al di là in Europa.

### **II. Linee sulle quali le imprese designate dalla Svizzera possono esercitare servizi aerei:**

Da punti in Svizzera attraverso punti di scalo intermedi in Europa verso ogni punto nella Repubblica di Croazia e tutti i punti al di là in Europa.

#### *Note:*

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

1. eseguire voli in una direzione o in entrambe;
2. combinare diversi numeri di volo per la stessa operazione;
3. servire punti di scalo intermedio e punti al di là, nonché punti nei territori delle Parti in qualsiasi combinazione e ordine;
4. omettere scali in un qualsiasi punto o in più punti;
5. in tutti i punti, trasferire traffico tra i loro aeromobili;
6. servire punti al di fuori di ogni punto nel proprio territorio, con o senza cambiamento di aeromobile o cambiamento di numero di volo e offrire tali servizi al pubblico come voli diretti e fare pubblicità in merito;

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