

**Accordo
tra il Consiglio federale svizzero e
il Governo della Repubblica orientale dell'Uruguay
concernente il traffico aereo di linea**

Concluso il 6 giugno 2014

Entrato in vigore mediante scambio di note il 10 maggio 2018

(Stato 10 maggio 2018)

Il Consiglio federale svizzero,

e

il Governo della Repubblica orientale dell'Uruguay

(qui di seguito «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 agevolare l'ampliamento delle opportunità di servizi aerei internazionali;

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

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

animati dal desiderio di assicurare il più elevato livello di sicurezza e protezione del trasporto aereo internazionale e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, incidono negativamente sul funzionamento del trasporto aereo e minano la fiducia del pubblico nella sicurezza dell'aviazione civile;

e

in quanto Parti alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944¹,

hanno convenuto quanto segue:

Art. 1 Definizioni

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

- a. il termine «la Convenzione» indica la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e

RU 2018 2295

¹ RS 0.748.0

include ogni allegato adottato conformemente all'articolo 90 della Convenzione e ogni emendamento agli allegati o alla Convenzione conformemente agli articoli 90 e 94, sempre che detti allegati ed emendamenti siano applicabili per le due Parti;

- b. la locuzione «autorità aeronautiche» indica per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e per l'Uruguay, la Direzione nazionale dell'aviazione civile e dell'infrastruttura aeronautica, o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o autorità autorizzata a esplicitare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità;
 - c. la locuzione «imprese designate» indica una o più imprese di trasporti aerei che una Parte ha designato conformemente all'articolo 5 del presente Accordo per l'esercizio dei servizi aerei convenuti;
 - d. la locuzione «servizi convenuti» indica i servizi aerei sulle linee indicate per il trasporto di passeggeri, merci e invii postali, singolarmente o in combinazione fra loro;
 - e. le locuzioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «imprese di trasporti aerei» e «scali non commerciali» indicano quanto stabilito nell'articolo 96 della Convenzione;
 - f. il termine «territorio», in relazione a uno Stato, indica quanto stabilito nell'articolo 2 della Convenzione;
 - g. il termine «tariffa» indica il prezzo per il trasporto di passeggeri, bagagli e merci e le condizioni d'applicazione, comprese le provvigioni e altre remunerazioni supplementari per agenti o la vendita di titoli di trasporto, tuttavia senza remunerazione e condizioni inerenti al trasporto degli invii postali.
2. L'Allegato è parte integrante del presente Accordo. Salvo che una disposizione contraria non lo preveda espressamente, qualsiasi riferimento all'Accordo concerne parimenti l'Allegato.

Art. 2 Concessione di diritti

1. Ciascuna Parte accorda all'altra i diritti specificati nel presente Accordo per l'esercizio di servizi aerei internazionali regolari e non regolari sulle linee indicate nelle tavole dell'Allegato al presente Accordo. Tali servizi e linee sono denominati di seguito «servizi convenuti» e «linee indicate».
2. Fatte salve le disposizioni del presente Accordo, nell'esercizio di servizi aerei internazionali le imprese designate di ciascuna Parte fruiscono:
 - a. del diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte;
 - b. del diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;
 - c. di altri diritti stabiliti nel presente Accordo.

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

4. Se, in seguito a conflitto armato, a disordini politici o a circostanze speciali e inconsuete, le imprese designate di una Parte non sono in grado di esercitare un servizio sulle linee da esse abitualmente percorse, l'altra Parte si adopera per facilitare il proseguimento dell'esercizio di tale servizio ripristinando dette linee in modo appropriato, segnatamente 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 di aeromobili utilizzati dalle imprese designate dell'altra Parte, eccetto che per ragioni doganali, tecniche, operative o ambientali, a condizioni analoghe e conformi all'articolo 15 della Convenzione.

Art. 4 Applicazione di leggi e regolamenti

1. Le leggi e i regolamenti di una Parte che disciplinano l'entrata nel o l'uscita dal proprio territorio di aeromobili impiegati nel trasporto aereo internazionale o l'esercizio e la navigazione di tali aeromobili durante la permanenza all'interno del proprio territorio si applicano agli aeromobili utilizzati dalle imprese designate dell'altra Parte e devono essere osservati da tali aeromobili all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima Parte.

2. Le leggi e i regolamenti che disciplinano sul territorio di una Parte l'entrata, la permanenza o l'uscita di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili (quali i regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, la materia doganale e le misure sanitarie [quarantena] o, nel caso della posta, i regolamenti postali) devono essere osservati da, o per conto di, tali passeggeri, equipaggi e merci delle imprese designate dell'altra Parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra Parte.

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

Art. 5 Designazione e autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di designare una o più imprese di trasporti aerei per l'esercizio dei servizi convenuti. Tali designazioni avvengono tramite notifica scritta tra le autorità aeronautiche delle due Parti.
2. Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo, le autorità aeronautiche che hanno ricevuto la notifica di una simile designazione accordano senza indugio alle imprese designate dell'altra Parte la necessaria autorizzazione d'esercizio.
3. Le autorità aeronautiche di una Parte possono esigere che le imprese designate dell'altra Parte provino d'essere in grado di adempiere alle condizioni prescritte per l'esercizio dei servizi aerei internazionali in virtù delle leggi e dei regolamenti applicati abitualmente da dette autorità, in conformità con le disposizioni della Convenzione.
4. Ciascuna Parte ha il diritto di rifiutare un'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2 del presente articolo oppure, nei limiti che essa ritiene necessari, vincolare a condizioni l'esercizio dei diritti definiti nell'articolo 2 del presente Accordo, qualora non abbia la prova che le imprese di trasporti aerei hanno la sede di attività principale nel territorio della Parte che le ha designate e che sono titolari di un certificato di operatore aereo (AOC) valido rilasciato dalla suddetta Parte.
5. Una volta ricevuta l'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2 del presente articolo, le imprese designate possono esercitare in ogni momento i servizi convenuti.

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

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare, sospendere temporaneamente o limitare l'autorizzazione d'esercizio, a opera delle imprese designate dell'altra Parte, dei diritti menzionati nell'articolo 2 del presente Accordo, oppure di imporre le condizioni che reputa necessarie per l'esercizio di questi diritti se:
 - a. non ha la prova che le suddette imprese hanno la sede di attività principale nel territorio della Parte che le ha designate e che sono titolari di un certificato di operatore aereo (AOC) valido rilasciato dalla suddetta Parte, oppure
 - b. dette imprese hanno disatteso o gravemente infranto le leggi e i regolamenti della Parte che ha accordato i diritti, oppure
 - c. le suddette imprese non esercitano i servizi convenuti conformemente alle condizioni prescritte nel presente Accordo.
2. I diritti conferiti dal presente articolo possono essere esercitati solamente dopo consultazione dell'altra Parte, sempre che non siano necessarie misure urgenti per evitare altre infrazioni a leggi e regolamenti.

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 di proteggere la sicurezza dell'aviazione

civile dagli interventi 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 1963², della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata all'Aia il 16 dicembre 1970³, della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971⁴, 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 1988⁵, e di ogni altra convenzione o protocollo relativi alla sicurezza dell'aviazione civile ai quali le Parti aderiscono.

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

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

4. Ciascuna Parte conviene che tali esercenti di aeromobili siano invitati a osservare le disposizioni contenute nel paragrafo 3 del presente articolo e concernenti la sicurezza dell'aviazione, che l'altra Parte esige per l'entrata, l'uscita o 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 prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra Parte di adottare misure speciali di sicurezza per far fronte ad una minaccia specifica.

5. In caso di un'effettiva cattura illecita o di una minaccia di cattura illecita di un aeromobile civile o di altri atti illeciti nei confronti della sicurezza dei loro passeggeri, dell'equipaggio, degli aeromobili, degli aeroporti o delle installazioni per la navigazione aerea, le Parti si assistono 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.

2 RS 0.748.710.1

3 RS 0.748.710.2

4 RS 0.748.710.3

5 RS 0.748.710.31

6. Se una Parte ha ragionevoli motivi di credere che l'altra Parte deroghi alle disposizioni in materia di sicurezza aerea del 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 deve riconoscere come validi i certificati di navigabilità, i brevetti d'idoneità e le licenze rilasciati o riconosciuti dall'altra Parte e ancora validi, a condizione che le esigenze richieste per ottenere questi documenti corrispondano almeno alle esigenze minime stabilite in base alla Convenzione.

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

3. Ciascuna Parte può chiedere in ogni momento consultazioni sugli standard di sicurezza adottati dall'altra Parte per l'equipaggio, gli aeromobili o il loro esercizio. Tali consultazioni devono svolgersi entro un termine di trenta (30) giorni dalla ricezione della domanda.

4. Se, dopo tali consultazioni, una Parte constata che in questi settori l'altra Parte non osserva né applica efficacemente gli standard di sicurezza e i requisiti minimi o massimi validi al momento della Convenzione, la Parte interessata notifica all'altra Parte tali constatazioni e i passi necessari per adempiere questi requisiti minimi e quest'altra Parte deve adottare le opportune misure correttive. Nel caso in cui l'altra Parte non adotti le misure opportune entro quindici (15) giorni, o un termine più lungo se convenuto in tal modo, è dato un motivo per applicare l'articolo 6 del presente Accordo.

5. A prescindere dagli obblighi menzionati nell'articolo 33 della Convenzione, è convenuto che ogni aeromobile esercitato dalle imprese designate di una Parte oppure, nell'ambito di un contratto di leasing, a loro nome per servizi aerei da e verso il territorio dell'altra Parte, durante la permanenza su detto territorio può essere ispezionato dai rappresentanti autorizzati di quest'altra Parte a bordo e intorno all'aeromobile per controllare la validità dei documenti relativi all'aeromobile e delle licenze degli equipaggi, nonché lo 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 eccessivi.

6. Se una simile ispezione dell'area di traffico o una serie di simili ispezioni dà adito a seri motivi:

- a. per temere che un aeromobile o l'esercizio di un aeromobile non corrisponda alle norme minime stabilite in quel momento sulla base della Convenzione;

o

- b. per temere che vi siano carenze nell'osservanza e nell'applicazione efficaci dei requisiti di sicurezza stabiliti conformemente 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 requisiti in base ai quali l'aeromobile è esercitato, non soddisfano né superano i requisiti minimi in vigore conformemente a questa Convenzione.

7. Nel caso in cui, per un'ispezione dell'area di traffico, l'accesso a un aeromobile esercitato dalle imprese designate di una Parte conformemente alle disposizioni del paragrafo 5 del presente articolo sia negato dal rappresentante di dette 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 quel paragrafo.

8. Ciascuna Parte si riserva il diritto di sospendere o modificare immediatamente l'autorizzazione di esercizio delle imprese di trasporti aerei dell'altra Parte nel caso in cui, in seguito a un'ispezione o a una serie di ispezioni dell'area di traffico, a un accesso negato per un'ispezione dell'area di traffico, a consultazioni o altrimenti, la prima Parte 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 conformemente ai paragrafi 4 o 8 sono abrogate appena vengono a mancare i motivi che ne hanno richiesto l'adozione.

Art. 9 Esenzione da dazi e tasse

1. All'entrata nel territorio di una Parte, gli aeromobili impiegati nel servizio aereo internazionale dalle imprese designate di una Parte, nonché le normali attrezzature, le riserve di carburante e di lubrificanti e le provviste di bordo, comprese le derrate alimentari, le bevande e i tabacchi trasportati a bordo di tali aeromobili, sono esentati da ogni dazio o tassa, a condizione che dette attrezzature, riserve e provviste rimangano a bordo degli aeromobili sino a riesportazione avvenuta.

2. Sono inoltre esentati da questi dazi e tasse, fatte salve le tasse per i servizi resi:

- a. le provviste di bordo imbarcate sul territorio di una Parte, nei limiti stabiliti dalle sue autorità, per essere consumate a bordo degli aeromobili impiegati nei servizi internazionali dalle imprese designate dell'altra Parte;
- b. i pezzi di ricambio (inclusi i motori) e le normali attrezzature di bordo importati nel territorio dell'altra Parte per l'approvvigionamento, la manutenzione o la riparazione di un aeromobile impiegato dalle imprese designate dell'altra Parte nei servizi aerei internazionali;
- c. carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo importati o forniti nel territorio di una Parte per essere utilizzati nell'aeromobile impiegato nei servizi aerei internazionali dalle imprese designate dell'altra Parte, anche se tali merci sono destinate a essere utilizzate in un tratto della rotta sopra il territorio della Parte nella quale sono state imbarcate;

- d. fatti salvi i regolamenti e le leggi nazionali di ogni Parte, 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 sul territorio di questa Parte.
4. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano parimenti quando le imprese designate di una Parte hanno concluso accordi con altre imprese per la locazione o il trasferimento, sul territorio dell'altra Parte, di oggetti specificati nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Il presupposto è che anche quest'altra Parte accordi tali esenzioni a dette imprese di trasporti aerei.

Art. 10 Transito diretto

I passeggeri, i bagagli e le merci in transito diretto sul territorio di una Parte che rimangono nella zona dell'aeroporto riservata a questo scopo saranno sottoposti solamente a un controllo molto semplificato, a condizione che misure di sicurezza contro le azioni violente, le violazioni di confine, la pirateria aerea, il contrabbando di sostanze stupefacenti e i provvedimenti per il controllo dell'immigrazione non esigano diversamente. I bagagli e le merci in transito diretto sono esentati da dazi e altre tasse analoghe.

Art. 11 Tasse di utilizzazione

1. Ciascuna Parte si adopera affinché le tasse di utilizzazione, imposte o ammesse all'imposizione dalle sue autorità competenti alle imprese designate dell'altra Parte, siano eque e adeguate. Dette tasse si fondano sui principi di una sana economia.
2. Le tasse pagate per l'utilizzazione degli aeroporti, delle installazioni per la navigazione aerea o dei servizi offerti da una delle Parti alle imprese designate dell'altra Parte non devono risultare superiori a quelle che devono essere pagate dagli aeromobili nazionali impiegati nel servizio internazionale.
3. Ciascuna Parte promuove le 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 sostiene tali autorità od organi e le imprese designate nello scambio di informazioni necessarie a consentire una verifica precisa dell'adeguatezza delle tasse in conformità con i principi contenuti nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Ciascuna Parte incoraggia le autorità competenti in materia a informare gli utenti, entro un termine ragionevole, su proposte intese a modificare le tasse di utilizzazione, affinché gli stessi possano esprimere il loro parere prima dell'applicazione delle modifiche.

Art. 12 Attività commerciale

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.
2. All'attività commerciale si applica il principio della reciprocità. Le autorità competenti di ciascuna Parte prendono tutti i provvedimenti del caso per assicurare che le rappresentanze delle imprese designate dell'altra Parte funzionino in modo adeguato.
3. In particolare, ciascuna Parte accorda alle imprese designate dell'altra Parte il diritto di vendere titoli di trasporto aereo sul proprio territorio direttamente e, secondo il bisogno dell'impresa, per il tramite dei suoi agenti. Le imprese designate sono autorizzate a vendere simili titoli di trasporto e ognuno è libero di acquistarli in valuta di quel territorio o in valute liberamente convertibili di altri Stati.
4. Le imprese designate di ciascuna Parte possono concludere con le imprese designate di ciascuna Parte oppure con imprese di trasporti aerei di uno Stato terzo, accordi di marketing, come accordi di prenotazione di capacità, («blocked space»), accordi di ripartizione di codici («code sharing») o altri accordi commerciali, a condizione che tali imprese dispongano delle corrispondenti autorizzazioni d'esercizio.

Art. 13 Leasing

1. Ciascuna Parte può impedire, per i servizi contemplati nel presente Accordo, l'utilizzo di aeromobili presi in leasing che non soddisfino le disposizioni di cui agli articoli 7 (Sicurezza dell'aviazione) e 8 (Sicurezza tecnica).
2. Fatto salvo il precedente paragrafo 1, le imprese designate di ciascuna Parte possono prendere in leasing aeromobili (oppure aeromobili ed equipaggi) da qualsiasi impresa, incluse altre imprese di trasporti aerei, a condizione che ciò non permetta all'impresa che concede gli aeromobili in leasing di esercitare diritti di traffico che non le spettano.

Art. 14 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. 15 Tariffe

1. Ciascuna Parte può esigere che le tariffe per i servizi aerei internazionali esercitati conformemente al presente Accordo siano notificate o sottoposte alle sue autorità aeronautiche.
2. Senza limitare l'applicazione della normativa generale in materia di concorrenza e di consumatori nel territorio di ciascuna Parte, gli interventi delle Parti si limitano a:

- a. impedire tariffe o pratiche discriminanti inique;
 - b. proteggere i consumatori da tariffe esageratamente elevate o restrittive ottenute con l'abuso di una posizione dominante o in seguito ad accordi in materia di prezzi tra le imprese di trasporti aerei;
 - c. proteggere le imprese di trasporti aerei da tariffe mantenute artificialmente basse grazie a sussidi statali diretti o indiretti o sostegni.
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 Parte le ragioni del proprio disaccordo entro un termine di quattordici (14) giorni dal ricevimento della domanda. Tali consultazioni 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. 16 Approvazione degli orari

1. Ciascuna Parte può esigere che gli orari previsti dalle imprese designate dell'altra Parte siano notificati alle proprie autorità aeronautiche al più tardi trenta (30) giorni prima dell'inizio dei servizi convenuti. Lo stesso disciplinamento si applica a qualsiasi modifica di orario.
2. Per i voli supplementari al di fuori degli orari approvati per i servizi convenuti, le imprese designate di una Parte chiedono previamente l'autorizzazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte. Di regola, l'istanza è presentata almeno due (2) giorni lavorativi prima del volo.

Art. 17 Statistiche

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

Art. 18 Consultazioni

Ciascuna Parte può chiedere in qualsiasi momento consultazioni in merito all'attuazione, all'interpretazione, all'applicazione o alla modifica del presente Accordo. Dette consultazioni, che possono svolgersi tra autorità aeronautiche, iniziano il prima possibile, al più tardi però 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. 19 Composizione delle controversie

1. Qualsiasi controversia inerente al presente Accordo che non può essere composta mediante negoziati diretti o per via diplomatica, sarà sottoposta, su richiesta di una delle Parti, a un tribunale arbitrale.
2. In tal caso ciascuna Parte designa un arbitro e i due arbitri cooptano un Presidente, cittadino di uno Stato terzo. Se, entro un termine di due (2) mesi a decorrere dal giorno in cui una delle Parti ha designato il proprio arbitro l'altra Parte non ha ancora designato 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 per l'aviazione civile internazionale di procedere alle designazioni necessarie.
3. Il tribunale arbitrale fissa la sua procedura e decide sulla suddivisione delle spese procedurali.
4. Le Parti si impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione pronunciata in virtù del presente articolo.

Art. 20 Modifiche

1. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, tale modifica entra in vigore appena le due Parti si sono comunicate reciprocamente l'adempimento delle formalità giuridiche.
2. Modifiche all'Allegato del 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 vincoli ciascuna delle Parti, il presente Accordo sarà emendato al fine di essere conforme alle disposizioni di detta convenzione.

Art. 21 Denuncia

1. Ciascuna Parte può notificare per scritto e per via diplomatica all'altra Parte di volere denunciare il presente Accordo. La notifica va inviata contemporaneamente all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.
2. La denuncia diventa efficace alla fine di un periodo d'orario, trascorso un termine di dodici (12) mesi dal ricevimento della notifica, sempre che la denuncia non venga revocata di comune intesa fra le Parti prima dello scadere di questo termine.
3. Se l'altra Parte non attesta di averla ricevuta, la denuncia si reputa pervenuta quattordici (14) giorni dopo che l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ne ha ricevuto comunicazione.

Art. 22 Registrazione

Il presente Accordo e tutte le sue modifiche sono registrati presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

Art. 23 Entrata in vigore

Il presente Accordo entra in vigore appena le Parti, mediante scambio di note diplomatiche, si sono notificate l'adempimento delle loro formalità giuridiche concernenti la conclusione e l'entrata in vigore di accordi internazionali.

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

Fatto a Montevideo il 6 giugno 2014, in doppio esemplare, nelle lingue tedesca, spagnola e inglese, i tre testi facenti parimenti fede. In caso di divergenze di attuazione, interpretazione o applicazione del presente Accordo, prevale il testo inglese.

Per il
Consiglio federale svizzero:

Philippe Guex

Per il Governo della Repubblica
orientale dell'Uruguay:

Ricardo González

*Allegato***Tavole delle linee****I. Linee sulle quali le imprese designate dalla Svizzera possono esercitare servizi aerei:**

Punti di decollo	Punti di scalo intermedi	Punti in Uruguay	Punti oltre l'Uruguay
Punti in Svizzera	Tutti i punti	Tutti i punti	Tutti i punti

II. Linee sulle quali le imprese designate dall'Uruguay possono esercitare servizi aerei:

Punti di decollo	Punti di scalo intermedi	Punti in Svizzera	Punti oltre la Svizzera
Punti in Uruguay	Tutti i punti	Tutti i punti	Tutti i punti

Note

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

1. effettuare 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 situati oltre, nonché punti nei territori delle Parti in qualsiasi combinazione e ordine;
4. rinunciare ad 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 fuori di ogni punto nel suo territorio, con o senza cambiamento di aeromobile o cambiamento di numero di volo rendendo noti e offrendo tali servizi al pubblico come voli diretti;

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, sempre che questo servizio aereo serva un punto nel territorio dell'altra Parte che ha designato l'impresa.

7. La concessione di diritti in 5^a libertà necessita di una convenzione speciale fra le autorità aeronautiche delle due Parti.

