

**Accordo
tra il Consiglio federale svizzero e il Governo
della Repubblica federale e democratica d'Etiopia
concernente il traffico aereo di linea**

Concluso il 6 settembre 2016

Entrato in vigore mediante scambio di note il 6 maggio 2019

(Stato 6 maggio 2019)

Il Consiglio federale svizzero

e

il Governo della Repubblica federale e democratica d'Etiopia

(di seguito «Parti»):

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

desiderando ampliare le opportunità per i servizi aerei internazionali;

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

desiderando permettere alle imprese di trasporti aerei di offrire ai passeggeri e agli speditori di merci prezzi e servizi competitivi in mercati aperti;

desiderando assicurare il più elevato livello di sicurezza e protezione nel 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;

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 «Convenzione» indica la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e include tutti gli allegati adottati conformemente all'articolo 90 della Convenzione e tutti gli emendamenti 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'Etiopia il Ministero dei trasporti e della comunicazione, l'autorità dell'aviazione civile o, in ambedue i casi, qualsiasi persona o organo autorizzato a esplicare le funzioni attualmente attribuite a dette autorità;
- c. la locuzione «imprese designate» indica una o più imprese di trasporti aerei che una Parte ha designato, conformemente all'articolo 5 del presente Accordo per l'esercizio dei servizi aerei convenuti;
- d. la locuzione «servizi convenuti» indica i servizi aerei sulle linee indicate per il trasporto di passeggeri, merci e invii postali, singolarmente o in combinazione fra loro;
- e. le locuzioni «servizio aereo», «servizio aereo internazionale», «imprese di trasporti aerei» e «scali non commerciali» indicano quanto stabilito nell'articolo 96 della Convenzione;
- f. il termine «territorio», in relazione a uno Stato, indica quanto stabilito nell'articolo 2 della Convenzione;
- g. il termine «tariffa» indica il prezzo per il trasporto di passeggeri, bagagli e merci e le condizioni d'applicazione, comprese le provvigioni e altre remunerazioni supplementari per l'intermediazione o la vendita di titoli di trasporto, a esclusione della remunerazione e delle condizioni inerenti al trasporto degli invii postali;
- h. i termini «attrezzatura di bordo», «provviste di bordo» e «pezzi di ricambio» indicano quanto stabilito nell'Allegato 9 della Convenzione.

2. L'Allegato è parte integrante del presente Accordo. Sempre che non sia una espressamente disposto altrimenti, qualsiasi riferimento all'Accordo concerne parimenti l'Allegato.

Art. 2 Concessione di diritti

1. Le Parti si accordano reciprocamente i diritti specificati nel presente Accordo per l'esercizio dei servizi aerei internazionali sulle linee indicate nelle tavole dell'Allegato. Detti servizi e linee sono di seguito denominati rispettivamente «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. del diritto di imbarcare e sbarcare su detto territorio nei punti specificati nell'Allegato al presente Accordo, passeggeri, bagagli, merci e invii postali a destinazione di o provenienti da punti sul territorio dell'altra Parte;
- d. del diritto di imbarcare e sbarcare sul territorio di Stati terzi nei punti specificati nell'Allegato al presente Accordo passeggeri, bagagli, merci e invii postali a destinazione di o provenienti da punti sul territorio dell'altra Parte specificati nell'Allegato al presente Accordo.

3. Nessun disposto del presente 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, in seguito a conflitto armato, a disordini o sviluppi 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 consentire il proseguimento dell'esercizio di tale servizio riorganizzando dette linee in modo appropriato e accordando, per il periodo reputato necessario, i diritti per facilitare un esercizio funzionale.

Art. 3 Esercizio dei diritti

1. Le imprese designate godono di eque e pari opportunità 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 di mercato, la frequenza e la capacità dei servizi aerei internazionali da esse offerti. Conformemente a questo diritto, nessuna Parte può limitare unilateralmente il volume di traffico, la frequenza, il numero di destinazioni, la regolarità del servizio oppure il tipo o i tipi di aeromobili utilizzati dalle imprese designate dell'altra Parte, salvo che per ragioni doganali, tecniche, operative o ambientali, a condizioni uniformi conformemente all'articolo 15 della Convenzione.

4. Il regime di capacità e di frequenza è concordato tra le Parti indipendentemente dal capoverso 3 del presente articolo. In seguito, le capacità e le frequenze disponibili sono discusse periodicamente tra le autorità aeronautiche delle Parti ed ogni modifica concordata al riguardo è confermata tramite scambio di note diplomatiche.

Art. 4 Applicazione di leggi e regolamenti

1. Le leggi e i regolamenti di una Parte che disciplinano l'entrata o l'uscita dal proprio territorio di aeromobili impiegati nel trasporto aereo internazionale o l'esercizio e la navigazione di tali aeromobili durante la permanenza all'interno del proprio territorio si applicano agli aeromobili utilizzati dalle imprese designate dell'altra Parte e devono essere 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 può favorire le proprie imprese rispetto a quelle designate dell'altra Parte nell'applicazione delle leggi e dei regolamenti menzionati nel presente articolo.

Art. 5 Designazione e autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di designare tante imprese di trasporti aerei quante ne desidera per l'esercizio dei servizi convenuti. Tali designazioni 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 rilasciano 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 i requisiti prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicati abitualmente da dette autorità per l'esercizio dei servizi aerei internazionali, in conformità alle disposizioni della Convenzione.
4. Ciascuna Parte ha il diritto di rifiutare il rilascio di un'autorizzazione d'esercizio di cui al paragrafo 2 del presente articolo oppure, nei limiti che essa ritiene necessari, di vincolare a condizioni l'esercizio dei diritti definiti nell'articolo 2 del presente Accordo, se non ha 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 qualsiasi 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 che conferisce alle imprese designate dell'altra Parte i diritti di cui all'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 dette imprese hanno la propria 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 se
- b. dette imprese hanno disatteso o gravemente infranto le leggi e i regolamenti della Parte che ha accordato i diritti; oppure se
- c. dette imprese non esercitano i servizi convenuti conformemente alle condizioni prescritte nel presente Accordo.

2. I diritti conferiti dal presente articolo possono essere esercitati soltanto previa 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 dell'aviazione civile internazionale e designate come Allegati alla Convenzione, per quanto tali disposizioni si

² RS 0.748.710.1

³ RS 0.748.710.2

⁴ RS 0.748.710.3

⁵ RS 0.748.710.31

applichino alle Parti medesime; esse esigono che gli esercenti degli aeromobili immatricolati nei loro registri, o che hanno la propria 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 concernenti la sicurezza dell'aviazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, che l'altra Parte esige per l'entrata, l'uscita o la permanenza sul proprio territorio. Ciascuna Parte provvede affinché siano 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 anche di buon grado 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 passeggeri, dell'equipaggio, degli aeromobili, degli aeroporti o delle installazioni per la navigazione aerea, le Parti si assistono reciprocamente facilitando le comunicazioni e mediante altre misure appropriate per porre fine in modo rapido e sicuro a tale incidente o minaccia.

6. Se una Parte ha motivi fondati di credere che l'altra Parte non rispetti le disposizioni 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 dal ricevimento di tale domanda, è dato un motivo per rifiutare, 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 Riconoscimento di certificati e licenze

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 dall'altra Parte e tuttora in corso di validità, a condizione che i requisiti per ottenere questi documenti corrispondano almeno ai requisiti minimi stabiliti in base alla Convenzione.

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

Art. 9 Sicurezza tecnica

1. Ciascuna Parte può chiedere in ogni momento consultazioni sugli standard di sicurezza adottati dall'altra Parte nei settori concernenti i membri dell'equipaggio,

gli aeromobili e il loro esercizio tecnico. Tali consultazioni devono svolgersi entro un termine di trenta (30) giorni dal ricevimento della domanda.

2. 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 in vigore 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.

3. A prescindere dagli obblighi menzionati nell'articolo 33 della Convenzione, è convenuto che ogni aeromobile esercitato dalle imprese designate di una Parte oppure, nel quadro di un contratto di leasing, a loro nome per servizi da o 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 in merito alla 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 indebiti.

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

- a. per temere che un aeromobile o l'esercizio di un aeromobile non corrisponda ai requisiti minimi stabiliti in quel momento in base alla Convenzione; oppure
- b. per temere lacune a livello di rispetto ed esecuzione efficaci dei requisiti di sicurezza stabiliti in 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 documenti per questo aeromobile o per il suo equipaggio, oppure che i requisiti in base alle quali l'aeromobile è esercitato non soddisfano né superano i requisiti minimi in vigore conformemente a questa Convenzione.

5. 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 3 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 4 del presente articolo e di trarne le conclusioni previste in quel paragrafo.

6. Ciascuna Parte si riserva il diritto di sospendere o modificare immediatamente l'autorizzazione di esercizio delle imprese dell'altra Parte nel caso in cui, in seguito a un'ispezione o di 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.

7. Tutte le misure adottate da una Parte conformemente ai paragrafi 2 oppure 6 sono revocate non appena vengono a mancare i motivi che ne hanno richiesto l'adozione.

Art. 10 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 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 detti dazi e tasse, fatte salve le tasse riscosse 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 e le normali attrezzature di bordo importati nel territorio di una Parte per l'approvvigionamento, la manutenzione e la riparazione di un aeromobile impiegato nel servizio aereo internazionale;
- c. i lubrificanti destinati alle imprese designate di una Parte per essere utilizzati in un aeromobile impiegato nei servizi internazionali, anche quando sono destinati a essere utilizzati in un tratto della rotta 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 tale materiale e tali attrezzature servano al trasporto dei passeggeri e delle merci.

3. Le riserve di carburanti, le provviste di merci e i servizi acquistati sul posto sottostanno alle leggi e alle disposizioni nazionali della rispettiva Parte.

4. 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 soltanto 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.

5. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano anche nei casi in cui le imprese designate di una Parte hanno concluso accordi con altre imprese di trasporti aerei 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. 11 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 soltanto a un controllo molto semplificato, a condizione che misure di sicurezza contro azioni violente, violazioni di confine, pirateria aerea e 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. 12 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 eccedere quelle riscuotibili per gli 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 a scambiarsi le informazioni necessarie per consentire una verifica precisa dell'adeguatezza delle tasse conformemente ai principi di cui ai 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 che le modifiche siano attuate.

Art. 13 Attività commerciali

1. Le imprese designate di una Parte hanno il diritto di tenere sul territorio dell'altra Parte rappresentanze adeguate, che possono comprendere personale amministrativo, operativo e tecnico, trasferito o assunto sul posto.

2. All'attività commerciale si applica il principio della reciprocità. Le autorità competenti di ciascuna Parte prendono tutti i provvedimenti del caso per assicurare il buon funzionamento delle rappresentanze delle imprese designate dell'altra Parte.

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 seconda della necessità delle imprese, per il tramite dei suoi agenti. Le imprese designate sono autorizzate a vendere tali titoli di trasporto e ognuno è libero di acquistarli nella valuta di quel territorio o in valute liberamente convertibili di altri Stati, fatte salve le leggi e le disposizioni nazionali.

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, purché queste dispongano della corrispondente autorizzazione d'esercizio, accordi di

marketing come accordi di prenotazione di capacità («blocked space»), accordi di ripartizione di codici («code sharing») o altri accordi commerciali,

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. Le tariffe applicate per il trasporto tra i territori delle Parti sono fissate ad aliquote ragionevoli, tenendo conto di tutti gli elementi determinanti, inclusi le spese d'esercizio, gli interessi degli utenti, un utile ragionevole, le caratteristiche dei servizi e, se ritenuto opportuno, considerando le tariffe applicate da altre imprese di trasporto aereo su una parte o su tutte le linee designate nell'Allegato.

3. 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 a sostegni.

4. 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 trenta (30) giorni dal ricevimento della domanda. Tali consultazioni si svolgono al più tardi trenta (30) giorni dopo il ricevimento della domanda.

5. Se le Parti giungono a un'intesa in merito a una tariffa per cui è stato rilasciato un rifiuto, le Parti fanno il possibile per porre in vigore questo accordo. Se non si giunge a un accordo, la tariffa è applicata o rimane in vigore.

6. Se una tariffa viene aumentata, le autorità aeronautiche delle Parti non esigono un'approvazione per le tariffe applicate dalle imprese designate dalle Parti per il trasporto di passeggeri, merci e invii postali. In questo caso, le imprese designate sottopongono una simile tariffa prima della sua entrata 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 almeno 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 più presto possibile, al più tardi però entro sessanta (60) giorni dal ricevimento della domanda scritta dell'altra Parte, a meno che le Parti non abbiano convenuto diversamente. Ciascuna Parte si prepara per questi negoziati, nel corso dei quali presenta prove utili a sostenere la sua posizione, al fine di facilitare decisioni appropriate e realizzabili sotto il profilo economico avendo piena conoscenza della situazione.

Art. 19 Composizione delle controversie

1. In caso di controversie fra le Parti sull'interpretazione o sull'applicazione del presente Accordo, le Parti si impegnano in primo luogo a giungere ad una soluzione negoziale.

2. Se le Parti non riescono a giungere a una soluzione negoziale, su richiesta di una delle Parti possono convenire di sottoporre la controversia al giudizio di un tribunale arbitrale composto di tre arbitri, ove ciascuna Parte designa il suo arbitro e il terzo arbitro viene designato dalle due Parti. Ciascuna Parte designa l'arbitro entro sessanta (60) giorni a decorrere dal giorno in cui una Parte ha ricevuto, per via diplomatica dall'altra, la notifica relativa all'istanza di composizione arbitrale della controversia; il terzo arbitro viene designato entro un ulteriore termine di trenta (30) giorni. Se una Parte omette di designare un arbitro entro il termine prescritto o se il terzo arbitro non viene designato entro il termine prescritto, ogni Parte può chiedere al presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale di procedere alla necessaria designazione di un arbitro o degli arbitri. Se il presidente è cittadino di uno Stato di una delle Parti oppure se per un altro motivo non può esercitare questa funzione, sarà il suo sostituto in carica a procedere alle nomine previste. Il terzo arbitro deve essere cittadino di uno Stato terzo e assume la carica di presidente del tribunale arbitrale.

3. Il tribunale arbitrale fissa le proprie procedure.
4. Ciascuna Parte assume le spese della sua rappresentanza nella procedura d'arbitrato. Tutte le restanti spese dell'arbitrato sono equamente ripartite tra le Parti. Le Parti s'impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione pronunciata in virtù del presente articolo.
5. Se e fintanto che l'una o l'altra delle Parti o le imprese designate di una Parte non si conformano a una decisione pronunciata in virtù del capoverso 2 del presente articolo, l'altra Parte può, secondo il caso, limitare, sospendere o revocare tutti i diritti o i privilegi accordati in virtù del presente Accordo alla Parte o alle imprese di trasporto designate in difetto.

Art. 20 Modifiche

1. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, ivi compreso l'Allegato, può chiedere consultazioni con l'altra Parte.
2. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, tale modifica entra in vigore non appena le due Parti si sono notificate reciprocamente l'adempimento delle rispettive prescrizioni nazionali.
3. 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.
4. 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 iscritto e per via diplomatica all'altra Parte di voler denunciare il presente Accordo. La notifica va inviata simultaneamente all'Organizzazione dell'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 dell'aviazione civile internazionale ne ha ricevuto comunicazione.

Art. 22 Registrazione

Il presente Accordo e tutte le sue modifiche sono registrati presso l'Organizzazione dell'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.

Con l'entrata in vigore del presente Accordo è abrogato l'Accordo del 10 febbraio 2000⁶ tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica federale e democratica d'Etiopia concernente il traffico aereo di linea.

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

Fatto a Addis Abeba il 6 settembre 2016, in doppio esemplare, nelle lingue tedesca e inglese, i due testi facenti parimenti fede. In caso di divergenze di attuazione, di interpretazione o di applicazione del presente Accordo, prevale il testo inglese.

Per il
Consiglio federale svizzero:

Yves Rossier

Per il Governo della Repubblica federale
e democratica d'Etiopia:

Taye Astke Selassie

⁶ [RU 2003 3495]

Allegato

Tavole delle linee

Tavola delle linee I

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

Punti in Svizzera	Punti di scalo intermedio	Punti in Etiopia	Punti oltre l'Etiopia
Tutti i punti	2 punti	Tutti i punti	2 punti

Tavola delle linee II

Linee sulle quali le imprese designate dall'Etiopia possono esercitare servizi aerei:

Punti in Etiopia	Punti di scalo intermedio	Punti in Svizzera	Punti oltre la Svizzera
Tutti i punti	2 punti	Tutti i punti	2 punti*

* I punti negli USA possono essere serviti con l'esercizio di diritti di traffico in 5^a libertà solo via Basilea e Ginevra.

Note:

1. I punti di scalo intermedi e i punti oltre sulle linee specificate possono non essere serviti in occasione di tutti i voli o di taluni di essi, a discrezione delle imprese designate.
2. Ciascuna impresa designata può far terminare uno o più servizi convenuti sul territorio dell'altra Parte.
3. Ciascuna impresa designata può servire punti di scalo intermedi e punti oltre, a condizione che non siano esercitati diritti di traffico, ad eccezione di determinati punti definiti al momento della presentazione degli orari di volo.