

*Traduzione*<sup>1</sup>

## **Accordo concernente i servizi aerei tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Nuova Zelanda**

Concluso il 9 settembre 1999  
Applicato provvisoriamente dal 9 settembre 1999  
Entrato in vigore il 26 gennaio 2007<sup>2</sup>

(Stato 27 luglio 2015)

---

*Il Consiglio federale svizzero  
e  
il Governo della Nuova Zelanda,  
(di seguito chiamati «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 minor numero di ingerenze e normative da parte dei Governi;

animati dal desiderio di facilitare lo sviluppo 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 consentire alle imprese di trasporti aerei di offrire al pubblico (passeggeri e speditori di merci) un ampio ventaglio di prestazioni e nell'intento di incoraggiare singole imprese di trasporti aerei a stabilire e ad applicare prezzi innovativi e concorrenziali;

animati dal desiderio di garantire il più alto livello di sicurezza tecnica e generale nei trasporti aerei internazionali ed esprimendo la loro profonda preoccupazione riguardo 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 internazionali e minano la fiducia pubblica nella sicurezza dell'aviazione civile; e

in quanto Parti alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944<sup>3</sup>,

*hanno convenuto quanto segue:*

RU **2006** 1181

<sup>1</sup> Dal testo originale tedesco.

<sup>2</sup> RU **2007** 1273

<sup>3</sup> RS **0.748.0**

**Art. 1** Definizioni

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

- (a) la locuzione «autorità aeronautiche» indica, per la Svizzera, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e qualsiasi persona o ente autorizzato a esplicare le funzioni attualmente attribuite a detto ufficio e, per la Nuova Zelanda, il ministro competente in materia di aviazione civile e qualsiasi persona o ente autorizzato a esplicare le funzioni attualmente attribuite a detto ministro;
- (b) il termine «Accordo» significa il presente Accordo, il suo Allegato e tutte le relative modifiche;
- (c) le locuzioni «servizi aerei», «servizi aerei internazionali», «imprese di trasporti aerei» e «scali non commerciali» hanno il senso che assegna loro l'articolo 96 della Convenzione;
- (d) il termine «Convenzione» indica la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, inclusi:
  - (i) ogni emendamento entrato in vigore in virtù dell'articolo 94(a) della Convenzione e ratificato dalle due parti contraenti, e
  - (ii) ogni allegato o emendamento entrato in vigore in virtù dell'articolo 90 della Convenzione, sempre che detto allegato o emendamento sia sempre applicabile per le due Parti.
- (e) la locuzione «impresa designata» indica un'impresa di trasporti aerei designata e autorizzata conformemente all'articolo 3 del presente Accordo;
- (f) il termine «prezzo» indica i prezzi, le quote e le tasse riscossi dalle imprese designate, inclusi loro agenti, per il trasporto dei passeggeri (e dei loro bagagli) e/o delle merci (esclusi gli invii postali) nel traffico aereo, e le condizioni relative alla loro disponibilità di simili prezzi, quote e tasse;
- (g) il termine «territorio» ha il significato attribuitogli dall'articolo 2 della Convenzione, premesso che, nel caso della Nuova Zelanda, detto termine esclude Tokelau.

**Art. 2** Concessione di diritti

1. Le Parti s'accordano l'un l'altra i seguenti diritti per l'esercizio di servizi aerei internazionali da parte delle imprese designate dell'altra Parte:

- (a) il diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte;
- (b) il diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;
- (c) ulteriori diritti stabiliti nel presente Accordo.

2. Nessun disposto del presente articolo conferisce all'impresa designata di una Parte il diritto di imbarcare dietro remunerazione, sul territorio dell'altra Parte, passeggeri, i loro bagagli, merci e invii postali destinati a un altro punto nel territorio di quest'altra Parte.

**Art. 3** 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 in conformità con il presente Accordo e di ritirare o modificare tali designazioni. Le designazioni sono oggetto di notifica scritta per via diplomatica all'altra Parte.

2. Alla ricezione di una simile designazione e di una simile richiesta formulate in buona e debita forma dall'impresa designata per ottenere le autorizzazioni di esercizio e le autorizzazioni tecniche, l'altra Parte rilascia le pertinenti autorizzazioni entro un termine quanto breve possibile, a condizione che:

- (a) l'impresa sia iscritta giuridicamente, abbia la sua sede principale nel territorio della Parte che l'ha designata e sia titolare di un certificato di operatore aereo valido rilasciato dalle autorità dell'aviazione civile di detta Parte;
- (b)<sup>4</sup> il controllo giuridico effettivo di detta impresa venga esercitato e mantenuto dalla Parte che l'ha designata;
- (c) l'impresa sia in grado di adempiere le disposizioni delle leggi, delle ordinanze e dei regolamenti normalmente applicati all'esercizio dei trasporti aerei internazionali dalla Parte che esamina la richiesta;
- (d) la Parte che designa l'impresa mantenga e applichi le norme indicate negli articoli 6 (sicurezza) e 7 (sicurezza dell'aviazione).

**Art. 4** Revoca dell'autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare, di sospendere temporaneamente o di limitare l'autorizzazione d'esercizio o l'omologazione tecnica di un'impresa designata dall'altra Parte se:

- (a) l'impresa non è iscritta giuridicamente, non ha la sua sede principale nel territorio della Parte che l'ha designata ed è titolare di un certificato di operatore aereo valido rilasciato dalle autorità dell'aviazione civile di detta Parte;
- (b)<sup>5</sup> il controllo giuridico effettivo di detta impresa non viene esercitato o mantenuto dall'impresa che l'ha designata;
- (c) l'impresa non ha rispettato le leggi, le ordinanze e i regolamenti menzionati all'articolo 5 (applicazione di leggi, ordinanze e regolamenti); oppure
- (d) l'altra Parte non mantiene né esegue le norme indicate nell'articolo 6 (sicurezza).

2. Sempre che non siano necessarie misure immediate per impedire altre infrazioni alle disposizioni previste dalle lettere (c) e (d) del presente articolo, i diritti definiti nel presente articolo possono essere esercitati solamente dopo avere consultato l'altra Parte.

<sup>4</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 19 nov. 2014, in vigore mediante scambio di note il 27 lug. 2015 (RU 2015 2883).

<sup>5</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 19 nov. 2014, in vigore mediante scambio di note il 27 lug. 2015 (RU 2015 2883).

3. Il presente articolo non limita i diritti di una Parte di differire, revocare o limitare l'autorizzazione d'esercizio o l'omologazione tecnica di un'impresa designata dell'altra Parte, o di imporre loro condizioni, conformemente alle disposizioni dell'articolo 7 (sicurezza dell'aviazione).

#### **Art. 5**            Applicazione di leggi, ordinanze e regolamenti

1. Le leggi, le ordinanze e i regolamenti che sul territorio di una Parte reggono le operazioni e la navigazione degli aeromobili, devono essere osservate dalle imprese designate dell'altra Parte all'arrivo, alla partenza e durante il soggiorno su detto territorio.

2. All'arrivo, alla partenza, nonché durante il soggiorno di un aeromobile sul territorio di una Parte, le leggi, le ordinanze e i regolamenti che su questo territorio reggono l'entrata e l'uscita dei passeggeri, dei membri d'equipaggio o della merce (inclusi i regolamenti e le prescrizioni relativi alle formalità d'entrata, alla registrazione, alla sicurezza, all'immigrazione, ai passaporti, alla dogana e alla quarantena o, nel caso della posta, alle prescrizioni postali) devono essere rispettati da questi passeggeri e membri d'equipaggio o da chiunque agisce in loro nome, nonché, per quanto concerne la merce, dalle imprese designate dell'altra Parte.

3. Nessuna Parte ha il diritto di favorire la propria o una qualunque altra impresa rispetto a un'impresa designata dell'altra Parte per l'esercizio di servizi aerei internazionali dello stesso tipo quanto all'applicazione delle proprie ordinanze in materia di dogane, immigrazione, quarantena o di ordinanze analoghe.

4. I passeggeri, i bagagli e le merci in transito diretto sul territorio di una Parte che non lasciano la zona dell'aeroporto loro riservata, non sono sottoposti ad alcun controllo, salvo che misure di sicurezza, indagini relative a sostanze stupefacenti o circostanze particolari esigano diversamente. I bagagli e le merci in transito diretto sono esonerati da dazi doganali e da altre tasse dello stesso tipo.

#### **Art. 6**            Sicurezza

1. Per l'esercizio dei servizi aerei internazionali previsti nel presente Accordo, ciascuna Parte deve riconoscere come validi i certificati di navigabilità, i brevetti di 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. 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.

2. Ciascuna Parte può domandare consultazioni sulle norme di sicurezza applicate dall'altra Parte agli impianti aeroportuali, ai membri d'equipaggio, agli aeromobili e all'esercizio dell'impresa designata. Se dopo siffatte consultazioni una Parte constata che in questi ambiti l'altra Parte non mantiene né applica efficacemente norme di sicurezza e requisiti corrispondenti almeno alle norme minime stabilite in base alla Convenzione, la Parte interessata notifica all'altra Parte queste constatazioni e i passi necessari per adempiere a queste norme e l'altra Parte deve prendere adeguate misure per rimediarvi. Nel caso in cui quest'altra Parte non prenda entro un tempo adeguato

simili misure, ciascuna Parte si riserva il diritto di differire, revocare o limitare l'autorizzazione di esercizio o l'omologazione tecnica per un'impresa designata o le imprese designate dall'altra Parte.

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

1. Conformemente ai loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti riaffermano che l'obbligo reciproco di proteggere l'aviazione civile dagli atti d'intervento illecito, per assicurare la sicurezza, è parte integrante del presente Accordo. Senza limitare il complesso dei loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale, le Parti agiscono in particolare conformemente alle disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili, conclusa a Tokyo il 14 settembre 1963<sup>6</sup>, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, conclusa all'Aia il 16 dicembre 1970<sup>7</sup>, della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, conclusa a Montreal il 23 settembre 1971<sup>8</sup>, e di ogni altra convenzione e di ogni altro accordo 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 di navigazione aerea, nonché qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

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

4. Ciascuna Parte conviene che tali esercenti di aeromobili siano invitati a osservare le disposizioni concernenti la sicurezza dell'aviazione che l'altra Parte esige per l'entrata, l'uscita o il soggiorno sul territorio di quest'altra Parte. Ciascuna Parte provvede affinché vengano applicati in modo efficace sul suo territorio provvedimenti appropriati per proteggere gli aeromobili e per garantire l'ispezione dei passeggeri, degli equipaggi, dei bagagli a mano, dei bagagli, delle merci e delle provviste di bordo, prima e dopo l'imbarco o il carico. Ciascuna Parte esamina inoltre con spirito favorevole qualsiasi richiesta dell'altra Parte di prendere ragionevoli provvedimenti di sicurezza speciali per fronteggiare una particolare minaccia.

5. In caso d'incidente o minaccia d'incidente, di cattura illecita di aeromobili civili o di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza di detti aeromobili, dei loro passeggeri o equipaggi, degli aeroporti o delle attrezzature e dei servizi di navigazione aerea, le

6 RS 0.748.710.1

7 RS 0.748.710.2

8 RS 0.748.710.3

Parti si aiutano facilitando il traffico reciproco e altri provvedimenti appropriati per porre fine con rapidità e sicurezza a un simile incidente o a una simile minaccia d'incidente.

6. Ciascuna Parte intraprende tutte le misure necessarie che reputa attuabili al fine di garantire che un aeromobile oggetto di una cattura illecita o di altri atti illeciti e atterrato sul suo territorio venga trattenuto al suolo, a meno che il decollo si renda indispensabile in base a motivi superiori di protezione della vita umana. Sempre che siano attuabili, simili misure vanno prese sulla base di consultazioni reciproche.

7. Se una Parte ha un motivo ragionevole di credere che l'altra Parte deroghi alle disposizioni del presente articolo, le sue autorità aeronautiche possono domandare consultazioni immediate con le autorità aeronautiche di quest'altra Parte. Se non pervengono a un accordo soddisfacente entro quindici (15) giorni dalla data di una tale domanda, vi è un motivo sufficiente di differire, revocare o limitare l'autorizzazione d'esercizio e l'omologazione tecnica di un'impresa designata di quest'altra Parte o di imporre condizioni. Se una situazione d'emergenza lo esige, una Parte può prendere provvedimenti unilaterali prima che siano trascorsi quindici (15) giorni.

#### **Art. 8**            Attività commerciali

1. Le imprese designate di una Parte hanno il diritto di istituire, sul territorio dell'altra Parte, uffici per la promozione e per la vendita dei servizi aerei.

2. Le imprese designate di ogni Parte sono autorizzate, conformemente alle leggi e alle ordinanze dell'altra Parte relative all'entrata, alla dimora e all'occupazione, a far venire e occupare sul territorio dell'altra Parte il loro proprio personale specializzato di direzione, di vendita, di esercizio, tecnico e di altro genere necessario per la fornitura dei servizi aerei.

3. Per i servizi di assistenza al suolo ogni impresa designata ha il diritto di scelta fra gli agenti in concorrenza fra loro sul territorio dell'altra Parte.

4. Ogni impresa designata di una Parte può partecipare alla vendita di servizi aerei sul territorio dell'altra Parte direttamente o, a sua scelta, per mezzo dei suoi agenti. Ogni impresa designata può vendere tali servizi e ognuno può acquistarli nella valuta di quel territorio o in valute estere liberamente convertibili.

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

6. Le imprese designate di ogni Parte possono pagare in valuta locale le spese locali, incluso l'acquisto di carburante, sul territorio dell'altra Parte. Esse hanno piena libertà su questo territorio di provvedere a tali esborsi con valute liberamente convertibili, conformemente alle disposizioni locali in materia.

7. Nell'esercitare o nell'offrire servizi aerei internazionali in conformità con il presente Accordo, ogni impresa designata può concludere accordi di cooperazione (inclusi, ma non soltanto, accordi di «code sharing» o di «leasing») con ogni altra

impresa, comprese le imprese di Paesi terzi che dispongono di un'autorizzazione d'esercizio per il pertinente accordo di cooperazione.

**Art. 9**           Dazi e tasse

1. All'arrivo nel territorio di una Parte, gli aeromobili impiegati nei trasporti aerei internazionali dalle imprese designate dell'altra Parte, nonché il loro equipaggiamento ordinario, il loro equipaggiamento di bordo, i loro carburanti e lubrificanti, le loro scorte tecniche di consumo, i loro pezzi di ricambio (inclusi i motori), le loro scorte di bordo (inclusi, ma non soltanto, i generi alimentari, le bibite e gli alcolici, i tabacchi e gli altri prodotti destinati a essere venduti ai passeggeri o consumati dagli stessi in quantità limitate durante il volo) e altri prodotti utilizzati esclusivamente a bordo in relazione con l'esercizio o il servizio di aeromobili impiegati in servizi aerei internazionali o destinati a questo scopo, sono esonerati, in base alla reciprocità, da qualsiasi restrizione all'importazione, da qualsiasi imposta sul patrimonio e sul capitale, da qualsiasi dazio, da qualsiasi imposta indiretta e da qualsiasi tassa analoga che 1) sia imposta dalle autorità nazionali e 2) non sia un emolumento destinato a sopperire alle spese, a condizione che detto equipaggiamento e dette scorte rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. In base alla reciprocità, sono parimenti esonerati dalle imposte, dalle tasse e dai dazi menzionati nel paragrafo 1 del presente articolo, ad eccezione degli emolumenti destinati a sopperire alle spese:

- (a) le scorte di bordo importate o già disponibili in quantità ragionevoli sul territorio di una Parte, imbarcate per essere consumate a bordo di un aeromobile dell'altra Parte impiegato nei servizi aerei internazionali, anche se queste scorte vengono consumate durante il volo sopra il territorio dell'imbarco;
- (b) l'equipaggiamento al suolo e i pezzi di ricambio (inclusi i motori) importati sul territorio di una Parte per l'assistenza tecnica, la manutenzione e la riparazione di aeromobili, impiegati dall'impresa dell'altra Parte nei servizi aerei internazionali;
- (c) i carburanti, i lubrificanti e le scorte tecniche di consumo importati o già disponibili sul territorio di una Parte per essere utilizzati a bordo di un aeromobile di un'impresa dell'altra Parte, impiegato nei servizi aerei internazionali, anche se queste scorte vengono consumate durante il volo sopra il territorio dell'imbarco; e
- (d) il materiale pubblicitario e di promozione delle vendite importato o già disponibile in quantità ragionevoli sul territorio di una Parte, imbarcato per essere utilizzato a bordo di un aeromobile di un'impresa dell'altra Parte, impiegato nei servizi aerei internazionali, anche se queste scorte vengono consumate durante il volo sopra il territorio dell'imbarco.

3. L'equipaggiamento e le scorte di bordo menzionati nei numeri 1 e 2 del presente articolo possono, su domanda, essere sottoposti alla vigilanza o al controllo delle autorità competenti.

4. Gli esoneri previsti nel presente articolo sono applicati anche nei casi in cui le imprese designate di una Parte abbiano concluso, con un'altra impresa che beneficia

di eccezioni analoghe autorizzate dall'altra Parte, accordi riguardanti la messa a disposizione o il trasferimento sul territorio dell'altra Parte degli oggetti specificati nei numeri 1 o 2 del presente articolo.

#### **Art. 10** Concorrenza leale

1. Ogni Parte concede alle imprese designate di entrambe le Parti possibilità uguali ed eque di farsi concorrenza nei servizi aerei internazionali retti dal presente Accordo.
2. I servizi convenuti mirano essenzialmente a offrire una capacità di trasporto cor-rispondente alla domanda di traffico fra il territorio della Parte che ha designato l'impresa e i punti serviti sulle linee indicate.
3. Il diritto di ciascuna impresa designata di effettuare trasporti in traffico internazionale fra il territorio dell'altra Parte e i territori di Paesi terzi deve essere esercitato in conformità con i principi generali di sviluppo normale ammessi dalle due Parti e a condizione che la capacità sia adeguata:
  - (a) alla domanda di traffico da e verso il territorio della Parte che ha designato l'impresa;
  - (b) alla domanda di traffico delle regioni attraversate, considerati i servizi locali e regionali;
  - (c) alle esigenze di un esercizio economico dei servizi convenuti.
4. Nessuna Parte esige dall'impresa designata dell'altra Parte che le sottoponga per approvazione orari di volo o programmi di esercizio. Se una Parte chiede una documentazione a scopo informativo, limita l'onere amministrativo legato alle esigenze documentarie nonché alle procedure relative agli intermediari di trasporti aerei e alle imprese designate dell'altra Parte.

#### **Art. 11** Determinazione dei prezzi

1. I prezzi per i servizi aerei internazionali proposti conformemente al presente Accordo non devono essere sottoposti alle autorità aeronautiche delle due Parti.
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:
  - (i) impedire prezzi o pratiche discriminanti iniqui;
  - (ii) proteggere i consumatori da prezzi esageratamente elevati o restrittivi ottenuti grazie all'abuso di una posizione dominante o di accordi in materia di prezzi tra le imprese; e
  - (iii) proteggere le imprese da prezzi mantenuti artificialmente bassi 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 un prezzo riscosso o applicato da un'impresa designata di una Parte per esercitare servizi aerei internazionali tra i loro territori. Se una Parte ritiene che un prezzo non sia conforme alle considerazioni enunciate nel presente articolo, deve domandare consultazioni e notificare all'altra le ragioni del suo disaccordo entro un

termine di quattordici (14) giorni dopo avere ricevuto la domanda. Simili negoziati si svolgono al più tardi quattordici (14) giorni dopo la ricezione della domanda. Se non si giunge a un'intesa, il prezzo viene applicato o rimane in vigore.

#### **Art. 12** Consultazioni

Ogni Parte può, in qualsiasi momento, chiedere consultazioni sul presente Accordo. Fatti salvi accordi diversi, dette consultazioni si svolgono il prima possibile, ma comunque non oltre sessanta (60) giorni dalla data in cui l'altra Parte riceve la domanda.

#### **Art. 13** Composizione delle controversie

1. Qualsiasi controversia sul presente Accordo che non sia appianata durante la prima serie di consultazioni formali può, mediante un accordo tra le Parti, essere sottoposta, per decisione, a una persona o a un gruppo di persone. Se le Parti non si accordano su questo modo di procedere, la controversia, su domanda di una Parte, è sottoposta, per decisione, a un tribunale arbitrale, conformemente alla procedura qui appresso:

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

- (a) entro trenta (30) giorni dalla ricezione della domanda d'arbitrato, ogni Parte designa un arbitro. Entro sessanta (60) giorni dalla loro nomina, i due arbitri designano di comune accordo un terzo arbitro, che assicura la presidenza del tribunale arbitrale;
- (b) se una Parte omette di nominare un arbitro o se il terzo arbitro non è designato secondo la lettera (a) del presente paragrafo, ogni Parte può chiedere al presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale di designare entro trenta (30) giorni l'arbitro o gli arbitri necessari. Se il presidente del Consiglio è cittadino di una Parte, procede alla nomina il vicepresidente di grado più elevato che non sia escluso per la stessa ragione.

3. Salvo disposizioni contrarie, lo stesso tribunale arbitrale fissa i limiti della sua attività conformemente al presente Accordo e determina da sé la sua procedura. Una volta costituito, può, fino alla sua decisione definitiva, raccomandare misure provvisorie. Su istruzione del tribunale o su domanda di una Parte, va organizzato un colloquio, al più tardi entro quindici (15) giorni a decorrere dalla costituzione definitiva del tribunale, onde definire con precisione la controversia e fissare le norme di procedura particolari.

4. Salvo disposizioni contrarie o se il tribunale non ha ordinato niente altro, ogni Parte presenta una memoria entro quarantacinque (45) giorni dalla data della costituzione definitiva del tribunale. Le repliche devono essere presentate al più tardi sessanta (60) giorni dopo. Entro quindici (15) giorni dalla scadenza del termine della loro presentazione, il tribunale esegue un'audizione su domanda di una Parte o di moto proprio.

5. Il tribunale si adopera per prendere una decisione scritta entro trenta (30) giorni dalla conclusione dell'audizione o, se non vi è stata audizione, dalla ricezione di entrambe le repliche. Decide a maggioranza dei voti.

6. Le Parti possono richiedere spiegazioni in merito alla decisione entro quindici (15) giorni da quando è stata presa; a loro volta, le spiegazioni sono date entro i quindici (15) giorni che seguono la richiesta.

7. Sempre che sia in conformità con la propria legislazione nazionale, ogni Parte mette in vigore le decisioni o le sentenze del tribunale.

8. I costi del tribunale, comprese le indennità e le spese per gli arbitri, vengono sostenuti in eguale misura dalle Parti. Vi sono incluse tutte le spese occasionate dal presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale in relazione con la procedura secondo il numero 2(b) del presente articolo.

#### **Art. 14**            Statistiche

Le autorità aeronautiche delle Parti si comunicano, su richiesta, statistiche periodiche o altri dati analoghi concernenti il traffico sui servizi convenuti, per quanto ciò possa ragionevolmente essere domandato.

#### **Art. 15**            Modifiche

1. Se una delle Parti giudica auspicabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, tale modifica, convenuta tra le Parti, è applicata provvisoriamente dal giorno convenuto a tale scopo dalle Parti. Essa entra in vigore appena le Parti si sono notificate reciprocamente l'adempimento delle proprie formalità costituzionali.

2. Modifiche dell'Allegato al presente Accordo possono essere convenute direttamente tra le autorità aeronautiche delle Parti. Esse sono applicate provvisoriamente dal giorno convenuto a tale scopo dalle Parti 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. 16**            Denuncia dell'Accordo

Ogni 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. Il presente Accordo termina a mezzanotte (ora del luogo in cui la notifica di denuncia è stata ricevut(a), immediatamente prima della scadenza di un anno a decorrere dalla data in cui l'altra Parte ha ricevuto la denuncia, sempre che la denuncia non venga ritirata prima della fine di questo lasso di tempo con il consenso reciproco delle Parti.

**Art. 17** Registrazione presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

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

**Art. 18** Entrata in vigore

Il presente Accordo è applicato provvisoriamente dal giorno della firma; entra in vigore appena le Parti si sono notificate l' adempimento delle proprie formalità costituzionali concernenti la conclusione e l'entrata in vigore dei trattati internazionali.

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

Fatto a Wellington, il 9 settembre 1999, in doppio esemplare, nelle lingue tedesca e inglese, i due testi facendo parimenti fede. In caso di divergenze di realizzazione, di interpretazione o di applicazione, prevale il testo inglese.

Per il  
Consiglio federale svizzero:  
Walter Simmen

Per il  
Governo della Nuova Zelanda:  
Maurice Donald Williamson

*Allegato<sup>9</sup>*

## Sezione 1

### Rotte

Le imprese di ogni Parte, designate in base al presente Accordo a effettuare voli secondo il presente Allegato, in conformità con le condizioni legate alla loro designazione hanno il diritto di esercitare i servizi aerei internazionali come segue:

#### *A. Rotte per l'impresa o le imprese designate dalla Nuova Zelanda*

Da punti fuori dalla Nuova Zelanda attraverso la Nuova Zelanda e per punti di scalo intermedi verso un punto o punti in Svizzera e oltre la Svizzera.

#### *B. Rotte per l'impresa o le imprese designate dalla Svizzera*

Da punti fuori dalla Svizzera attraverso la Svizzera e per punti di scalo intermedi verso un punto o punti in Nuova Zelanda e oltre la Nuova Zelanda.

## Sezione 2

### Flessibilità operativa

Le imprese designate 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 all'esterno dei territori, punti di scalo intermedio e punti al di là e punti nei territori delle Parti in qualsiasi combinazione e ordine;
4. omettere scali in un qualsiasi punto o in più punti;
5. in tutti i punti, trasferire traffico tra i propri aeromobili;
6. servire punti fuori di ogni punto nel suo 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 riguardo 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 della Parte che ha designato l'impresa.

<sup>9</sup> Aggiornato dallo scambio di note dei 16/26 gen. 2007 (RU 2007 1273).

### **Sezione 3**

#### **Cambiamento d'aeromobile**

Ogni impresa designata può, su ogni singolo segmento o sui segmenti delle rotte di cui sopra, esercitare servizi aerei internazionali in ogni punto della rotta senza limitazione riguardo al cambiamento del tipo di aeromobile utilizzato o del numero di volo, a condizione tuttavia che, nei voli in partenza, il trasporto attraverso un tale punto continui quello cominciato nel territorio della Parte che ha designato l'impresa e che, nei voli in arrivo, il trasporto verso il territorio di quest'ultima continui quello cominciato fuori da un tale punto.

