*Traduzione*¹

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

Concluso il 10 novembre 2009

Applicato provvisoriamente dal 10 novembre 2009

Entrato in vigore con scambio di note il 1° giugno 2011²

(Stato 1° giugno 2011)

Il Consiglio federale svizzero

e

il Governo della Repubblica di Armenia

(qui 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 al minor numero possibile d'ingerenze e normative da parte dei Governi;

animati dal desiderio di facilitare lo sviluppo di opportunità per i 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 ai passeggeri e agli speditori di merci un ampio ventaglio di prestazioni e di incoraggiare singole imprese di trasporti aerei a stabilire e introdurre prezzi innovativi e concorrenziali;

animati dal desiderio di assicurare il più alto livello di sicurezza nel traffico 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 sull'esercizio di servizi aerei 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 1944³,

hanno convenuto quanto segue:

RU 2010 3795

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

² RU 2011 3311

³ RS 0.748.0

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 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, per l'Armenia, il Dipartimento generale dell'aviazione civile sotto il Governo della Repubblica di Armenia, o, in ambedue i casi, qualsiasi persona od organizzazione autorizzata 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, 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. Le Parti si accordano l'un l'altra i diritti specificati nel presente Accordo per l'istituzione di servizi aerei internazionali sulle linee indicate nelle tavole dell'Allegato. Detti servizi e linee sono di seguito designati «servizi convenuti» e «linee indicate».

2. Fatte salve le disposizioni del presente Accordo, nell'esercizio di servizi aerei internazionali le imprese designate di ciascuna Parte fruiscono:

- a. del diritto di sorvolare, senza atterrarvi, il territorio dell'altra Parte;

- b. del diritto di effettuare, su detto territorio, scali non commerciali;
 - c. di altri diritti stabiliti nel presente Accordo.
3. Nessun disposto del presente articolo conferisce alle imprese designate di una Parte il diritto di imbarcare sul territorio dell'altra Parte, dietro remunerazione, passeggeri, bagagli, merci e invii postali destinati a un altro punto del territorio di quest'altra Parte.
4. Se, a seguito di un conflitto armato, di disordini politici o di circostanze speciali e inconsuete, le imprese designate di una Parte non sono in grado di esercitare un servizio sulle linee da esse abitualmente percorse, l'altra Parte si adopera per facilitare il proseguimento dell'esercizio di tale servizio adattando dette linee in modo appropriato e accordando, durante il periodo reputato necessario, i diritti per facilitare un esercizio duraturo.

Art. 3 Esercizio dei diritti

1. Le imprese designate fruiscono di condizioni di concorrenza pari ed eque per la fornitura dei servizi convenuti contemplati nel presente Accordo.
2. Nessuna Parte limita il diritto di ognuna delle imprese designate di effettuare trasporti in traffico internazionale:
- a. fra i rispettivi territori delle Parti; o
 - b. fra il territorio di una Parte e i territori di Stati terzi, a meno che ciò non fosse stato concordato tra le Parti.
3. La capacità e le frequenze dei servizi offerti sulle linee convenute dalle imprese designate vengono concordate dalle autorità aeronautiche delle Parti.

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 il sorvolo di detti aeromobili sul territorio, sono applicabili alle imprese designate dell'altra Parte.
2. Le leggi e i regolamenti di una Parte che, sul suo territorio, disciplinano l'entrata, la permanenza o l'uscita di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci o invii postali – come le prescrizioni concernenti le formalità di entrata, uscita, di emigrazione e di immigrazione, nonché le prescrizioni doganali e sanitarie – sono applicabili ai passeggeri, agli equipaggi, alle merci o agli invii postali trasportati dagli aeromobili delle imprese designate dell'altra Parte fintanto che le persone e le cose si trovano su detto territorio.
3. Nessuna Parte può favorire le proprie imprese rispetto a quelle designate dell'altra Parte nell'applicazione delle leggi e dei regolamenti menzionati nel presente articolo.

Art. 5 Designazione e autorizzazione d'esercizio

1. Ciascuna Parte ha il diritto di designare imprese di trasporti aerei per l'esercizio dei servizi convenuti. Tale designazione avviene mediante comunicazione scritta tra le Parti per via diplomatica.
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 di essere in grado di adempiere ai requisiti prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicati abitualmente da dette autorità per l'esercizio dei servizi aerei internazionali, 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 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 qualsiasi servizio convenuto.

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

1. Ciascuna Parte ha il diritto di revocare o sospendere l'autorizzazione per l'esercizio, a opera delle imprese designate dell'altra Parte, dei diritti menzionati nell'articolo 2 del presente Accordo, oppure di imporre le condizioni che reputa necessarie per l'esercizio di questi diritti se:
 - a. 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 valido rilasciato dalla suddetta Parte; oppure
 - b. le suddette 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. Questo diritto può essere esercitato solamente dopo consultazioni con l'altra Parte sempre che la revoca, la sospensione o l'imposizione delle condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo non siano immediatamente necessarie per evitare nuove 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 a 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 1963⁴, della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata all'Aia il 16 dicembre 1970⁵, della Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971⁶, 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 1988⁷, 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 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 il soggiorno 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 dopo l'imbarco e il carico. Ciascuna Parte prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra Parte di adottare misure di sicurezza speciali 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, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni di aeronavigazione, le Parti si assistono reciprocamente facilitando le comunicazioni e altre misure appropriate per a porre fine con rapidità e certezza a un simile incidente o a una simile minaccia di incidente.

4 RS 0.748.710.1

5 RS 0.748.710.2

6 RS 0.748.710.3

7 RS 0.748.710.31

6. Se una Parte ha motivi fondati di credere che l'altra Parte non rispetta le misure di sicurezza nell'aviazione di cui al presente articolo, le autorità aeronautiche di questa Parte possono richiedere consultazioni immediate con le autorità aeronautiche dell'altra Parte. Se non pervengono a un'intesa soddisfacente entro quindici (15) giorni da tale domanda, è dato un motivo per differire, revocare o limitare l'autorizzazione d'esercizio e l'omologazione tecnica delle imprese di quest'altra Parte o di vincolarle a oneri. Se una situazione d'emergenza lo esige, una Parte può prendere provvedimenti provvisori prima che siano trascorsi quindici (15) giorni.

Art. 8 Sicurezza tecnica

1. Per l'esercizio dei servizi aerei previsti nel presente Accordo, ciascuna Parte 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 i requisiti per l'ottenimento di questi documenti corrispondano almeno ai requisiti minimi stabiliti in base alla Convenzione.

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

3. Ciascuna Parte può chiedere in ogni momento consultazioni sugli standard di sicurezza applicati dall'altra Parte in relazione ai membri dell'equipaggio, agli aeromobili o al loro esercizio tecnico. Simili consultazioni si svolgono entro trenta (30) giorni dal ricevimento della domanda.

4. Se, dopo tali consultazioni, una Parte constata che in questi settori l'altra Parte non mantiene né applica effettivamente gli standard di sicurezza corrispondenti almeno alle norme minime stabilite a quel momento in base alla Convenzione, la prima Parte comunica all'altra le constatazioni e i passi necessari per adempiere a queste norme minime e l'altra Parte adotta le opportune misure per rimediare. Nel caso in cui l'altra Parte non adotti le misure adeguate 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. Indipendentemente dagli obblighi menzionati nell'articolo 33 della Convenzione, è convenuto che qualsiasi aeromobile esercitato dalle imprese designate di una Parte oppure, nel quadro di un contratto di leasing, su loro mandato per servizi da o verso il territorio dell'altra Parte, durante il soggiorno su detto territorio può essere ispezionato dai rappresentanti autorizzati di quest'altra Parte a bordo e intorno all'aeromobile in merito alla validità dei documenti dell'aeromobile e delle licenze degli equipaggi, nonché allo stato apparente dell'aeromobile e del suo equipaggiamento (nel presente articolo denominata «ispezione dell'area di traffico»), a condizione che l'ispezione non causi ritardi esagerati.

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

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

- b. seri motivi per temere una lacuna a livello di manutenzione effettiva e di esecuzione dei requisiti di sicurezza stabiliti a quel momento in base alla Convenzione,

la Parte che effettua l'ispezione, in virtù dell'articolo 33 della Convenzione, è libera di desumere che i requisiti in base ai quali sono stati rilasciati o riconosciuti i certificati o i brevetti per questo aeromobile o per il suo equipaggio, oppure che le esigenze in base alle quali l'aeromobile è esercitato, non corrispondono alle norme minime oppure superano quelle stabilite in base alla Convenzione.

7. Nel caso in cui, per un'ispezione dell'area di traffico, l'accesso a un aeromobile esercitato dalle imprese designate di una Parte o su loro mandato conformemente alle disposizioni del paragrafo 5 del presente articolo sia negato dal rappresentante di queste, 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 immediatamente o modificare l'autorizzazione di esercizio delle imprese dell'altra Parte nel caso in cui la prima Parte, a seguito di un'ispezione o di una serie di ispezioni dell'area di traffico, di un accesso negato per un'ispezione dell'area di traffico, di consultazioni o altrimenti, giunga alla conclusione che sono necessarie misure urgenti per la sicurezza dell'esercizio di un'impresa di trasporti aerei.

9. Tutte le misure adottate da una Parte in conformità con il paragrafo 4 oppure 8 summenzionati sono abrogate appena vengono a cadere le ragioni di tali misure.

Art. 9 Leasing

1. Ciascuna Parte può impedire, per i servizi contemplati nel presente Accordo, l'utilizzo di aeromobili in leasing che non soddisfino le disposizioni di cui agli articoli 7 (Sicurezza tecnica) e 8 (Sicurezza dell'aviazione).

2. Fatto salvo quanto stabilito dal 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 porti l'impresa locatrice dell'aeromobile a esercitare diritti di traffico che non le competono.

Art. 10 Esenzione da diritti 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 attrezzature normali, le riserve di carburante e lubrificanti e le provviste di bordo, comprese le derrate alimentari, le bevande e i tabacchi trasportati a bordo di tali aeromobili, sono esentati da ogni dazio o tassa, a condizione che dette attrezzature, riserve e provviste rimangano a bordo degli aeromobili sino a riesportazione avvenuta.

2. 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 e le normali attrezzature di bordo importati sul territorio di una delle Parti per la manutenzione e la riparazione di un aeromobile impiegato nei servizi aerei internazionali;
 - c. i carburanti e i lubrificanti destinati alle imprese designate di una Parte per preparare gli aeromobili impiegati nei servizi aerei internazionali, anche se tali provviste sono destinate a essere utilizzate in un tratto della rotta sopra il territorio della Parte nella quale sono state imbarcate;
 - d. i documenti necessari alle imprese designate di una Parte, inclusi i titoli di trasporto, le lettere di trasporto aereo e il materiale pubblicitario, nonché i veicoli, il materiale e le attrezzature utilizzati dalle imprese designate a fini commerciali e operativi all'interno dell'aeroporto, a condizione che simile materiale e simili attrezzature servano al trasporto dei passeggeri e delle merci.
3. Le normali attrezzature di bordo, nonché il materiale e le provviste a bordo degli aeromobili impiegati dalle imprese designate di una Parte possono essere sbarcati sul territorio dell'altra Parte solamente con il consenso delle autorità doganali di questo territorio. In tal caso possono essere posti sotto la vigilanza di dette autorità fintanto che non siano riesportati o adibiti ad altro uso, conformemente ai regolamenti doganali in vigore nel territorio di questa Parte.
4. Le esenzioni previste nel presente articolo si applicano parimenti quando le imprese designate di una Parte hanno concluso accordi con altre imprese sulla locazione o sul trasferimento nel 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.

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 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 esenti 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 ragionevoli. Dette tasse si fondano sui principi di una sana economia.
2. Le tasse pagate per l'utilizzazione degli aeroporti, delle installazioni per la navigazione aerea 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 incoraggia consultazioni tra le autorità o gli organi competenti in materia di tasse sul proprio territorio e le imprese designate che utilizzano i servizi e le installazioni e incoraggia tali autorità od organi e le imprese designate a scambiarsi le informazioni necessarie per consentire una verifica precisa dell'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. 13 Attività commerciali

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

2. Per l'attività commerciale, si applica il principio della reciprocità. Le autorità competenti di ciascuna Parte prendono tutti i provvedimenti del caso per assicurare che le rappresentanze 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, a discrezione 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 cooperazione, 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. 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 di accordi in materia di prezzi tra le imprese; e
- c. proteggere le imprese da tariffe mantenute artificialmente basse grazie a sussidi statali diretti o indiretti o ad aiuti.

3. Nessuna delle Parti intraprende passi unilaterali per impedire l'introduzione o il mantenimento di una tariffa riscossa o proposta dalle imprese designate di una Parte per l'esercizio di servizi aerei internazionali tra i rispettivi territori. Se ritiene che una tariffa non sia conforme alle considerazioni enunciate nel presente articolo, una Parte può chiedere consultazioni e notificare all'altra le ragioni del proprio disaccordo entro un termine di quattordici (14) giorni dal ricevimento della domanda. Simili negoziati si svolgono al più tardi quattordici (14) giorni dopo il ricevimento della domanda. Se non si giunge a un'intesa, la tariffa viene applicata o rimane in vigore.

Art. 16 Approvazione degli orari

1. Ciascuna Parte può esigere che gli orari previsti dalle imprese designate dell'altra Parte siano comunicati alle proprie autorità aeronautiche.

2. Per i voli supplementari che le imprese designate di una Parte intendono esercitare sui servizi convenuti al di fuori degli orari approvati, è necessario chiedere previamente l'autorizzazione delle autorità aeronautiche dell'altra Parte. Di regola, l'istanza è presentata almeno quattro (4) giorni lavorativi prima di simili voli.

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, in ogni momento, chiedere consultazioni in merito all'attuazione, all'interpretazione, all'applicazione o alla modifica del presente Accordo. Simili consultazioni, che possono svolgersi tra le 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. Qualsiasi controversia inerente al presente Accordo che non venga composta mediante negoziati diretti o per via diplomatica, può, su richiesta di una delle Parti, essere sottoposta a un tribunale arbitrale.
2. In tal caso, ciascuna Parte designa un arbitro; i due arbitri cooptano un Presidente, cittadino di uno Stato terzo. Se, entro un termine di due (2) mesi a decorrere dal giorno in cui una delle Parti ha designato il proprio arbitro, l'altra Parte non designa il suo o se, nel corso del mese successivo alla designazione del secondo arbitro, i due arbitri non s'intendono sulla scelta del Presidente, ciascuna Parte può chiedere al presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale di procedere alle designazioni necessarie.
3. Il tribunale arbitrale fissa le proprie procedure e decide in merito alla 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 notificate reciprocamente l'adempimento delle loro prescrizioni nazionali.
2. Modifiche dell'Allegato al presente Accordo possono essere convenute direttamente tra le autorità aeronautiche delle Parti. Le modifiche sono applicate provvisoriamente dal giorno in cui sono state convenute ed entrano in vigore dopo essere state confermate mediante scambio di note diplomatiche.
3. In caso di conclusione di una convenzione generale multilaterale relativa al traffico aereo che 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 comunicare per scritto all'altra Parte la sua decisione di voler denunciare il presente Accordo. Una simile comunicazione 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, a meno che la comunicazione 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 vengono registrati presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

Art. 23 Entrata in vigore

Il presente Accordo è applicato provvisoriamente dal giorno della sua firma ed entra in vigore appena le due Parti si sono notificate l'un l'altra l'adempimento delle loro prescrizioni nazionali concernenti la conclusione e l'entrata in vigore degli accordi internazionali.

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

Fatto a Berna il 10 novembre 2009, in doppio esemplare, nelle lingue tedesca, armena e inglese, i tre testi facenti parimenti fede. In caso di divergenze di attuazione, di interpretazione o di applicazione, prevale il testo inglese.

Per il
Consiglio federale svizzero:

Micheline Calmy-Rey

Per il
Governo della Repubblica di Armenia:

Edward Nalbandian

*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 Armenia	Punti oltre l'Armenia
Punti in Svizzera	Tutti i punti*	Tutti i punti	Tutti i punti*

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

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

* La concessione di diritti in 5a libertà è oggetto di ulteriori colloqui fra le autorità aeronautiche delle due Parti.

Note

1. I punti di scalo intermedi e i punti oltre sulle linee indicate 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 non indicati nell'Allegato al presente Accordo, a condizione che non siano esercitati diritti di traffico in 5a libertà fra tali punti e il territorio dell'altra Parte.