

FOGLIO FEDERALE

Anno XLVI

Berna, 1° agosto 1963

Volume

Si pubblica di regola una volta la settimana. Abbonamento annuo fr. 12.—, con allegata la *Raccolta delle leggi federali*. — Rivolgersi alla Tipografia Grassi e Co. S. A., a Bellinzona (Telefono 5 18 71) — Conto corrente postale XI 690.

8821

MESSAGGIO

del

Consiglio federale all'Assemblea federale per l'approvazione della convenzione completiva della convenzione di Varsavia sulla unificazione di alcune norme del trasporto aereo internazionale

(Del 19 luglio 1963)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Con messaggio del 18 dicembre 1933 (FF 1933, II, ed. franc. pag. 907), vi avevamo proposto di autorizzarci a ratificare la convenzione internazionale del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale, detta comunemente Convenzione di Varsavia (CS 13, 605, B XIV, E 1). Con un secondo messaggio, dato il 1° giugno 1962 (cfr. sunto in FF 1962, 1005), vi presentammo il protocollo del 28 settembre 1955, detto protocollo dell'Aia, inteso a modificare la suddetta convenzione, e vi chiedemmo l'autorizzazione di ratificarlo. Mediante i decreti federali del 22 marzo 1934 (RU 50, 497) e del 20 settembre 1962 (non ancora pubblicato), voi avete accettato le nostre proposte; conseguentemente il nostro strumento di ratificazione è stato depositato, cosicchè la convenzione di Varsavia è potuta entrare in vigore, per il nostro Paese, il 7 agosto 1934; il protocollo dell'Aia, parimente ratificato da noi, entrerà in vigore il 1° agosto 1963.

La convenzione di Varsavia, nella forma che le è stata data nel 1929, è oggigiorno applicata in tutto il mondo; le sue norme per l'unificazione dei titoli di trasporto e il disciplinamento della responsabilità del vettore verso gli utenti, vincolano 69 Stati, tra i quali si annoverano tutti quelli

che svolgono un'attività di qualche importanza nella navigazione aerea internazionale. Se non fosse stata raggiunta questa unificazione del diritto, coloro che eseguono i trasporti aerei e coloro che li utilizzano incontrerebbero difficoltà serie e, ciò che più conta, si vedrebbero costretti ad operare in un settore privo di sicurezza giuridica. Un certo numero di Stati, fra i quali la Svizzera, hanno assunto le norme della convenzione di Varsavia nella loro legislazione nazionale (per la Svizzera vedasi l'articolo 75 della legge federale sulla navigazione aerea, A XIII K).

Con il presente messaggio, noi vi sottoponiamo una nuova convenzione, intesa anch'essa a unificare le norme privatistiche applicabili alla navigazione aerea internazionale. Questa convenzione concerne quei casi, sempre più numerosi, in cui il contratto di trasporto è attuato non già dal vettore che l'ha concluso, ma da un terzo. Queste surrogazioni, inevitabili nell'aviazione commerciale, fanno nascere dei problemi di responsabilità assai complessi. Inoltre, le difficoltà s'accrescono, in quanto la nozione di vettore non è definita in modo uniforme nei diversi Paesi legati dalla convenzione di Varsavia, e questa, da parte sua, non specifica chi debba, in tali casi, essere considerato come vettore: né quali regole di responsabilità gli siano applicabili. In questo stato d'incertezza, il diritto continentale europeo, seguendo la sua tendenza formalistica, considera ordinariamente come vettore colui che ha concluso il contratto; il diritto anglosassone, invece, e con esso i sistemi giuridici che si sono sviluppati sotto la sua influenza, seguendo la sua tendenza pragmatica, considera vettore colui che ha effettivamente curato il trasporto. L'incertezza giuridica conseguente a questo diverso modo d'interpretare il testo, ha fatto sorgere l'idea di riunire una conferenza per chiarire la situazione. La conferenza s'adunò infatti a Guadalajara (Messico) e riuscì a stabilire una convenzione che fu firmata il 18 settembre 1961 e che noi intendiamo presentarvi nel presente messaggio. Qui di seguito la chiameremo semplicemente «Convenzione di Guadalajara» per non appesantire il discorso con il titolo un po' lungo di «Convenzione completa della convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale effettuato da chi non sia vettore contrattuale».

La terminologia della convenzione di Guadalajara distingue tra il vettore contrattuale e il vettore effettivo: questi due concetti sono definiti nell'articolo 1, che presenteremo più sotto, ma noi seguiremo già ora questa nomenclatura.

1. Origine della Convenzione di Guadalajara

L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), che raggruppa più di 100 Stati, si occupa, ormai dal 1955, dei problemi di responsabilità che si pongono allorchè il vettore contrattuale e quello effettivo, sono due persone diverse. Dopo aver condotto analisi molto com-

plete, il Comitato giuridico dell'OACI presentò un disegno di convenzione, che aveva messo in punto nel 1957, in una seduta tenutasi a Tokio. Questo disegno fu da prima ritenuto definitivo, vale a dire maturo per essere presentato a una conferenza diplomatica. Tuttavia l'assemblea generale dell'OACI decise, nel 1959, di farlo rielaborare, in quanto talune questioni sembravano bisognose di un riesame. Frattanto, alcuni Stati interessati alla convenzione avevano presentato nuove proposte cosicchè si finì per ritenere opportuno di far rifondere interamente il progetto di Tokio; se ne incaricò un sottocomitato, il quale, stabilito un nuovo disegno, lo trasmise al comitato giuridico che, nel 1960, gli diede forma definitiva.

Il disegno così rielaborato fu esaminato dal consiglio dell'OACI che lo propose alle deliberazioni e all'approvazione della conferenza diplomatica, adunatasi in Guadalajara nell'autunno del 1961.

A questa conferenza partecipavano 40 Stati, compresa la Svizzera; organizzazioni importanti avevano inviato degli osservatori, segnatamente l'International Law Association, l'IATA e la Camera di commercio internazionale. I risultati della conferenza si compendiano in un protocollo finale e, sopra tutto, nel testo della convenzione di cui presentemente ci occupiamo.

A Guadalajara s'ebbero nette divergenze d'opinioni sul problema a sapere se occorresse dare al nuovo testo il carattere d'un atto internazionale indipendente, oppure se bastasse farne un protocollo aggiuntivo della convenzione di Varsavia. La materia regolata dalla convenzione di Guadalajara non apporta invero alcuna modificazione delle disposizioni della convenzione di Varsavia, a differenza del Protocollo dell'Aia, il quale reca mutazioni numerose e importanti. Nè la nuova convenzione si limita a stabilire norme interpretative, chè essa disciplina, invece, un campo nuovo, risolvendo problemi lasciati insoluti dalla convenzione di Varsavia e, del resto, ardui da sussumere sotto la sistematica di quest'ultima.

Tutte queste ragioni, e qualche considerazione politica, finirono per far prevalere l'opinione che il nuovo testo dovesse essere redatto in forma di convenzione autonoma. Qualche peso ebbe pure la considerazione che non convenisse sottoporre agli Stati un nuovo protocollo aggiuntivo della convenzione di Varsavia, il quale non sarebbe potuto entrare in vigore se non dopo un gran numero di ratificazioni. Il titolo della nuova convenzione riflette però la dualità delle opinioni, coll'indicare che si tratta di una convenzione complementiva d'un'altra convenzione già in vigore.

2. Casi di responsabilità regolati dal nuovo testo

Come già notammo di passata, la convenzione di Varsavia presenta una lacuna: quando due vettori scambiano i loro aerei, oppure quando degli aerei sono noleggiati, essa disciplina bensì i rapporti giuridici esi-

stenti fra il viaggiatore o speditore e il vettore contrattuale, ma non già i rapporti che s'annodano con il vettore effettivo. Per tanto, se durante il trasporto curato dal vettore effettivo avviene un danno, detto vettore ne è reso responsabile giusta le norme applicabili all'atto illecito: il lesò deve provare interamente i fatti allegati a sostegno delle proprie pretese, mentre il vettore, secondo le circostanze, può assumere una responsabilità illimitata, anche per una colpa leggera. Gli inconvenienti di questa lacuna giuridica possono risultare notevoli per ambo le parti, per il lesò, in quanto sovente gli sarà impossibile provare l'atto illecito, per il vettore, in quanto non è posto al beneficio della limitazione di responsabilità, di cui normalmente godrebbe nel regime della convenzione di Versavia. La convenzione di Guadalajara colma detta lacuna col sottoporre sia il vettore contrattuale sia il vettore effettivo all'ordinamento della responsabilità stabilito dalla convenzione di Varsavia: il lesò si trova così di fronte due debitori solidali e, stante le norme della convenzione di Varsavia, l'onere della prova è rovesciato in suo favore; d'altro canto, anche il vettore effettivo, e non più soltanto il vettore contrattuale, gode della limitazione della responsabilità, conformemente all'articolo 22 della convenzione di Varsavia.

La Convenzione di Guadalajara regola dunque in modo imperativo il nesso di responsabilità tra il vettore contrattuale e quello effettivo, dall'una parte, e gli utenti dei servizi aerei internazionali (viaggiatori e speditori), dall'altra. Per contro il rapporto di responsabilità tra il vettore contrattuale e il vettore effettivo continua a essere ignorato dal diritto internazionale.

La dottrina denomina talora la convenzione di Guadalajara, «convenzione sul noleggio», ma questo termine potrebbe indurre a credere che la convenzione stabilisca delle norme generali concernenti i voli aerei. A dir vero, tale era appunto l'intenzione originaria, ma se ad essa s'informavano i testi primitivi, non si poté invece realizzarla nel testo che stiamo studiando. È evidente che in taluni casi le norme di responsabilità poste dalla convenzione di Guadalajara si applicheranno senz'altro a certi noleggi, segnatamente allorchè il vettore contrattuale, mediante contratto di noleggio, affida a un vettore effettivo, che non è parte nel contratto di trasporto, il servizio aereo che questo metteva a suo carico.

La nuova convenzione regola la responsabilità in tutti quei casi in cui un vettore s'incarica di un trasporto ma lo fa eseguire da un altro vettore, con l'assenso del cliente; quest'ultimo ordinariamente accetta in anticipo le condizioni di trasporto conseguenti alla surrogazione. Le regole della convenzione si applicano tuttavia soltanto in quanto l'originario contratto di trasporto permanga, nonostante la surrogazione: se vengono allestiti dei nuovi titoli di trasporto, intestati al vettore effettivo, sorge ordinariamente un rapporto diretto di responsabilità tra lo speditore e il

vettore effettivo, cosicchè le condizioni di applicazione della nuova convenzione non risultano date.

La convenzione di Guadalajara non si occupa dei contratti di trasporto conclusi per il tramite di agenzie di viaggi, di associazioni o di speditori collettivi, che hanno assunto unicamente una funzione d'intermediari. L'agenzia di viaggi che compila un biglietto fa nascere un rapporto giuridico diretto tra il viaggiatore e il vettore effettivo. L'associazione che noleggia un aereo per trasportare i suoi membri stipula con il vettore effettivo un contratto in favore dei medesimi, in quanto partecipino poi di fatto al volo, e, conseguentemente, il vettore diventa direttamente responsabile, secondo i disposti della convenzione di Varsavia, verso ogni passeggero individualmente. Lo speditore che ha concluso dei contratti di spedizione con diversi clienti e che affida poscia il trasporto globale a un'azienda d'aerotrasporti, diviene lui stesso speditore, giusta il diritto aereo, e quindi unicamente verso di lui risulta responsabile il vettore effettivo. Il vettore contrattuale e il vettore effettivo sono ordinariamente, nei trasporti collettivi, un solo e identico soggetto di diritto, cosicchè la convenzione di Guadalajara non è applicabile.

La nuova convenzione è designata espressamente come completiva di quella di Varsavia e pertanto è applicabile soltanto a quei trasporti che cadono nell'ambito delle regole di responsabilità sancite nel testo di Varsavia. Allorchè le condizioni sono differenti, per esempio quando il trasporto ha luogo fra uno Stato che è parte della Convenzione di Varsavia e uno Stato terzo le norme della nuova convenzione non possono essere applicate.

3. I singoli disposti della nuova convenzione

Il preambolo constata che la convenzione di Varsavia non contiene alcun disposto particolare concernente il trasporto aereo internazionale effettuato da una persona che non sia parte nel contratto di trasporto; la nuova convenzione si propone quindi di disciplinare detto rapporto.

L'articolo I definisce i concetti in modo funzionale per la convenzione. Notiamo in proposito che dette definizioni non stabiliscono punto chi sia vettore «ai sensi della convenzione di Varsavia», ma si limitano a determinare il contenuto di talune espressioni, in vista dell'uso che ne è fatto nella convenzione di Guadalajara, null'altro. Nella nostra terminologia, il vettore aereo rimane pur sempre la persona che si obbliga per contratto a effettuare il trasporto mediante un aeromobile e, d'ordinario, vi procede essa stessa, mentre il puro e semplice vettore effettivo, che non assume nessun obbligo contrattuale nè verso il viaggiatore nè verso lo speditore, continua pur sempre a non essere un vero vettore aereo.

La definizione di «vettore contrattuale» indica che si tratta di una persona che partecipa al contratto di trasporto, qualunque sia la persona che l'ha concluso. Il testo inglese, mediante le parole «who as a principal», aggiunte al termine di persona, insiste sul fatto che sia gli intermediari, sia i preposti del vettore non possono avere la qualità di vettori contrattuali. Le parole inglesi mancano nei testi originali francese e spagnolo, come anche nella traduzione che vi presentiamo; il loro senso esatto è d'altronde difficile da rendere in queste altre lingue e, del resto, esse non aggiungono nulla alla definizione, la quale è già sufficientemente completa.

Il vettore effettivo è il terzo autorizzato dal vettore contrattuale di attuare il trasporto in sua vece. Mancando detta autorizzazione, la convenzione non è applicabile. In questo caso però, la prova dell'autorizzazione non essendo agevole, il lesò potrebbe trovarsi in difficoltà: si è ovviato a ciò col porre da presunzione, sino a prova contraria, che l'autorizzazione sia stata data. Ne viene che la persona lesa deve stabilire soltanto i fatti seguenti: 1. il trasporto è sottoposto alle norme della convenzione di Varsavia; 2. esso è stato curato dal vettore convenuto, e 3. il danno è effettivamente accaduto. Incomberebbe allora al vettore effettivo di dimostrare d'aver agito senza autorizzazione, qualora beninteso avesse interesse a stornare l'applicazione delle regole della convenzione di Varsavia.

L'articolo II reca la norma capitale sulla responsabilità: se il trasporto è totalmente retto dalla convenzione di Varsavia, le norme di questa si applicano nello stesso modo al vettore contrattuale e al vettore effettivo. Non ha importanza che la parte di trasporto curata dal vettore effettivo sia, ai sensi di detta convenzione, internazionale o no. Le parole «salvo contraria disposizione della presente convenzione» hanno cagionato qualche incertezza. La riserva, è vero, non è immediatamente comprensibile; essa è stata mossa unicamente per indicare che talune derogazioni ai disposti della convenzione di Varsavia, per esempio circa il foro (art. VIII), dovranno essere rispettate.

Risulta già dalla convenzione di Varsavia (art. 2, cpv. 2), che la nuova convenzione non concerne i trasporti postali. La maggioranza degli Stati presenti a Guadalajara ha quindi stimato inutile di ripetere, in essa, questa precisazione.

L'articolo III dispone che le azioni e omissioni d'uno dei vettori interessati valgono parimente come azioni e omissioni dell'altro e istituisce così, mediante questa finzione giuridica, una responsabilità solidale dei due vettori. Il vettore contrattuale è responsabile delle azioni e omissioni del vettore effettivo e dei suoi preposti nell'esercizio delle loro funzioni. Questo disposto collima con quello recato nell'articolo 101 del Codice delle obbligazioni, che statuisce la responsabilità di chi affida a degli ausiliari l'adempimento di un'obbligazione che trovasi a suo carico. Po-

trebbesi reputare alquanto drastica una tale norma di responsabilità del vettore effettivo per le azioni e omissioni del vettore contrattuale e dei suoi preposti. Va però notato che essa è attenuata dalla disposizione che, in ogni caso, i limiti di responsabilità tracciati nell'articolo 22 della convenzione di Varsavia rimangono applicabili. Notiamo inoltre che ogni stipulazione speciale tra il vettore contrattuale e i passeggeri, o gli speditori e i destinatari delle merci, lega il vettore effettivo soltanto quando abbia dato il suo consenso.

Siccome i rapporti interni tra i vettori non sono toccati dalle regole di responsabilità della convenzione di Varsavia, il vettore effettivo può riservarsi un diritto di regresso contro il vettore contrattuale, per tutte quelle prestazioni che gli fossero addossate, a titolo di risarcimento per azioni e omissioni del vettore contrattuale.

L'articolo IV dispone che gli ordini o le proteste dello speditore o del destinatario hanno lo stesso effetto sia se vengono indirizzate al vettore contrattuale, sia se vengono indirizzate al vettore effettivo. Il destinatario dunque, può notificare una protesta per avaria di bagaglio o di merce (art. 26 della convenzione di Varsavia) al vettore effettivo, senza stare a esaminare se questo sia un vettore aereo ai sensi della convenzione di Varsavia.

Per gli ordini tardivi dello speditore, l'articolo IV prevede però un'eccezione. Infatti, considerato che il vettore contrattuale è ordinariamente il solo in grado di stabilire dove si trovi un invio in un determinato momento, mentre il vettore effettivo ignora sovente finanche il nome dello speditore, è stato deciso che gli ordini tardivi abbiano effetto soltanto qualora siano indirizzati al vettore contrattuale. Quest'eccezione tanto più si giustifica in quanto occorre precludere la possibilità che uno speditore dia ai due vettori istruzioni contraddittorie. Trattasi, giusta l'articolo 12 della convenzione di Varsavia, degli ordini di rinviare la merce all'aerodromo di partenza, di fermarla nel corso del trasporto o di farla recapitare ad altra persona che non sia il destinatario indicato nella lettera di trasporto.

L'articolo V contiene un disposto inteso a proteggere i preposti dei due vettori, quando provino che hanno agito nell'ambito delle loro funzioni. In tal caso, i preposti possono prevalersi della stessa limitazione di responsabilità che protegge il vettore al cui servizio essi si trovano. Questa norma protettiva ripete un principio già sancito nell'articolo 25 A della convenzione di Varsavia, riveduta all'Aia (art. XIV prot. Aia, RU 1963, 690). La persona lesa, le cui pretese contro il vettore sono, in determinate condizioni, limitate, non deve poter avere la possibilità d'indennizzarsi ulteriormente a spese del preposto chiedendo a costui quanto non ha potuto ottenere dal vettore. La protezione non è più applicabile quando sia certo

che il danno risulta da un atto per il quale s'esclude la limitazione di responsabilità giusta la convenzione di Varsavia.

L'articolo VI dispone che il lesso non può ottenere di più del montante massimo accollabile a uno dei vettori. I vettori in causa e i loro preposti non possono mai essere tenuti responsabili oltre i limiti della propria responsabilità.

L'articolo VII trae le conseguenze procedurali della responsabilità solidale dei vettori. L'azione per responsabilità può essere promossa, a scelta dell'attore, contro l'uno o l'altro dei vettori o contro ambedue. Quando ambedue i vettori sono convenuti, il lesso ha facoltà di adire un unico tribunale o anche un tribunale differente per ognuno di essi. Se l'azione è promossa soltanto contro uno dei vettori, costui ha il diritto di richiedere l'intervento dell'altro vettore davanti il tribunale adito, indipendentemente dalle norme procedurali di questo tribunale. Siccome la richiesta d'intervento, fatta a una parte fuori del processo, non è prevista nella procedura civile di tutti gli Stati, è risultato necessario di sottoporre al diritto del tribunale adito almeno gli effetti giuridici e la procedura d'intervento di tale terza persona nel processo.

L'articolo VIII regola i problemi di foro. Il principio della molteplicità dei tribunali che possono essere aditi non è stato ammesso, nella conferenza di Guadalajara, senza ardue discussioni. Esso però è stato accettato, cosicchè, secondo il nuovo testo, il lesso può promuovere l'azione:

- al domicilio del vettore contrattuale,
- alla sede principale d'esercizio del vettore contrattuale,
- nel luogo della sede sociale del vettore contrattuale che ha conchiuso il contratto,
- nel luogo di destinazione,
- al domicilio del vettore effettivo,
- alla sede principale d'esercizio del vettore effettivo.

La persona lesa può dunque, entro limiti assai ampi, scegliere, come meglio le convenga, il diritto nazionale da applicarsi sussidiariamente alla convenzione. La convenzione di Varsavia dichiara pure a più riprese (per es. all'art. 21 e all'art. 22, cpv. 1) che il diritto del tribunale adito è applicabile a titolo completivo.

L'articolo IX dichiara nulle e prive di effetto tutte le stipulazioni fra le parti, intese a modificare le norme di responsabilità della convenzione oppure a ridurre i limiti stabiliti, ancorchè detta nullità non comporti la nullità del contratto di trasporto. Questi disposti della nuova convenzione sono in corrispondenza materiale con gli articoli 23 e 32 della Convenzione di Varsavia.

L'articolo X stabilisce, pur con un'eccezione, che i due vettori possono regolare, a reciproca convenienza, i loro rapporti giuridici. Per quanto di

concerne, rimangono di diritto imperativo soltanto le regole dell'articolo VII sulla responsabilità solidale e sul diritto d'un vettore di richiedere l'intervento dell'altro.

Gli articoli dall'XI al XVIII recano i disposti formali concernenti la firma, la ratificazione, l'entrata in vigore, l'adesione, la disdetta, l'esclusione di riserve e gli obblighi incumbenti al Governo degli Stati Uniti del Messico nella sua qualità di depositario della convenzione. Tralasciamo di commentare queste norme che sono abituali; sottolineiamo soltanto la formula, sinora sconosciuta, inclusa negli articoli XI e XIV, che limita il diritto di firmare la convenzione o di aderirvi agli Stati membri dell'ONU e delle organizzazioni specializzate: le collettività non riconosciute come Stati, su questo piano generale, non potranno dunque nè firmare la convenzione nè aderirvi.

La convenzione è stata aperta alla firma nei tre testi delle lingue dell'OACI e cioè in francese, inglese e spagnolo. Dandosi delle divergenze, il testo francese è poizore, come già per la convenzione di Varsavia e il protocollo dell'Aia. La versione tedesca, presentata col presente messaggio (ed. ted. del FF), è una traduzione ufficiale comune della Svizzera, della Repubblica federale di Germania e dell'Austria. Sinora la convenzione è stata firmata da 25 Stati.

La convenzione entrerà in vigore 90 giorni dopo il deposito del quinto strumento di ratificazione (art. XIII, n. 1). Sinora solo il Messico, la Gran Bretagna e l'Australia l'hanno ratificata, cosicchè non ci si deve attendere un'entrata in vigore molto prossima.

Conformemente alla tradizione del nostro Paese, abbiamo sempre partecipato all'unificazione del diritto sul piano internazionale, ogniqualvolta i principi di unificazione, sanciti dai necessari accordi multilaterali, non risultavano in contraddizione col nostro ordinamento giuridico interno. Seguendo questa direttiva, non vediamo alcun inconveniente, e con noi la Commissione federale per la navigazione aerea, che la Svizzera ratifichi anche la convenzione di Guadalajara. Aggiungiamo che le imprese svizzere d'aerotrasporti desiderano che la convenzione sia da noi ratificata il più presto possibile.

Il nuovo testo internazionale può essere disdetto in ogni tempo mediante un preavviso di 6 mesi (art. XV) e non riveste dunque il carattere giuridico di convenzione internazionale conclusa per una durata indeterminata; di conseguenza il decreto federale che vi proponiamo non rientra nell'ambito dell'articolo 89, capoverso 4, della Costituzione federale e non va sottoposto a referendum.

La costituzionalità del disegno di decreto che vi proponiamo d'approvare risulta dagli articoli 8, 37 *ter*, 64 e 85, n. 5, Cost., che conferisce alla Confederazione il diritto di stipulare trattati con l'estero.

Al lume di queste considerazioni, noi vi proponiamo di approvare la convenzione di Guadalajara e di darci facoltà di ratificarla.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

Berna, 19 luglio 1963.

In nome del Consiglio federale svizzero,

Il Presidente della Confederazione:

Spühler.

Il Cancelliere della Confederazione:

Ch. Oser.

**Messaggio del Consiglio Federale all'Assemblea federale per l'approvazione della
convenzione completa della convenzione di Varsavia sulla unificazione di alcune norme
del trasporto aereo internazionale (Del 19 luglio 1963)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8821
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.08.1963
Date	
Data	
Seite	957-966
Page	
Pagina	
Ref. No	10 154 612

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.