

**Messaggio
concernente un emendamento della Convenzione
relativa all'aviazione civile internazionale**

del 15 febbraio 1984

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Vi presentiamo, per approvazione, un disegno di decreto federale che approva un protocollo del 6 ottobre 1980 di emendamento della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

15 febbraio 1984

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Schlumpf

Il cancelliere della Confederazione, Buser

Compendio

La Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, (qui appresso: «la Convenzione») firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, interessa attualmente 152 Stati contraenti; essa stabilisce le norme giuridiche che hanno permesso al traffico aereo di svilupparsi dopo la seconda guerra mondiale.

Giusta l'articolo 17 della Convenzione, gli aeromobili hanno la nazionalità dello Stato sul registro del quale sono immatricolati. Numerose disposizioni della Convenzione impongono allo Stato di immatricolazione compiti specifici di vigilanza non trasmissibili, qualunque sia il luogo in cui l'aeromobile è esercitato. Tale normativa non ha, a dir vero, reso impossibili gli scambi di aeromobili tra le imprese dei diversi Stati membri, tuttavia non li ha favoriti nella misura rispondente al loro interesse economico. L'inserimento di un articolo 83^{bis} mira a permettere ad uno Stato membro il trasferimento di taluni compiti assegnatigli dalla Convenzione, in quanto Stato di immatricolazione, allo Stato membro nel quale l'aeromobile è esercitato.

Aeromobili svizzeri sono occasionalmente esercitati fuori delle nostre frontiere da imprese estere, al contrario, imprese svizzere utilizzano talvolta aeromobili immatricolati all'estero. L'approvazione del protocollo, e quindi l'inserimento dell'articolo 83^{bis}, viene dunque proposta dal messaggio anche per consentire alla Svizzera di trasferire o riprendere, in misura adeguata, taluni compiti attenenti allo scambio di aeromobili.

1 Parte generale

11 Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale

La Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (qui appresso: «la Convenzione») del 7 dicembre 1944 ha favorito lo sviluppo del traffico aereo internazionale, dopo la seconda guerra mondiale. La Svizzera figura tra i primi 26 Stati che l'hanno ratificata; essa è entrata in vigore il 4 aprile 1947 (RS 0.748.0). Attualmente 152 Stati sono membri della Convenzione.

Il protocollo che vi proponiamo di approvare è stato adottato il 6 ottobre 1980 dall'Assemblea dell'Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale (OACI) conformemente all'articolo 94 della Convenzione. Esso completa la Convenzione mediante un articolo 83^{bis}. L'Assemblea ha fissato a 98 il numero degli Stati contraenti la cui ratificazione è necessaria all'entrata in vigore del detto protocollo. Rileviamo che l'Assemblea, con apposita risoluzione, ha raccomandato di ratificarlo non appena possibile. Attualmente 16 Stati hanno aderito a tale raccomandazione.

Il protocollo del 6 ottobre 1980, riprodotto in allegato, ha per scopo di inserire nella Convenzione un nuovo articolo 83^{bis} intitolato «Trasferimento di talune funzioni e doveri».

12 Lavori preparatori

La Conferenza diplomatica di Guadalajara del settembre 1961 (Convenzione del 18 settembre 1961, completiva della Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale eseguito da persona diversa dal vettore contrattuale - RU 1964 150), può essere considerata il punto di partenza dei lavori che sono sfociati nell'inserimento dell'articolo 83^{bis}. Infatti, in una risoluzione separata, la Conferenza ha rilevato che «bisognava trattare problemi giuridici riguardanti le norme di sicurezza aerea e la loro messa in esecuzione, problemi che si sono posti ad alcuni Stati allorché un aeromobile immatricolato in uno Stato è utilizzato da un vettore di un altro Stato». Successivamente, in considerazione di diverse risoluzioni dell'Assemblea dell'OACI, il Consiglio dell'Organizzazione, la Commissione per la navigazione aerea, il relatore designato dal Consiglio e un gruppo di periti parimenti designato dal Consiglio sono stati incaricati di trovare delle soluzioni. Poiché ci si avviava ormai verso l'inserimento di una nuova disposizione nella Convenzione di Chicago, l'incarico venne poi demandato al Comitato giuridico.

Nella sua 23^a sessione (dall'8 al 27 febbraio 1978) il Comitato giuridico ha quindi adottato il nuovo articolo 83^{bis} elaborato dal suo sottocomitato speciale e, il 6 ottobre 1980, l'Assemblea lo ha approvato senza modificazioni.

13 Valutazione del diritto applicabile

Numerose disposizioni della Convenzione ed in particolare gli articoli 12 (norme aeronautiche), 31 (certificati di navigabilità) e 32 (licenze del personale) attribuiscono allo Stato nel quale è immatricolato l'aeromobile (Stato di immatricolazione) determinate responsabilità miranti a garantire un esercizio sicuro degli aeromobili adibiti alla navigazione aerea internazionale. Ma quando un aeromobile viene impiegato per un periodo abbastanza lungo in uno Stato diverso da quello di immatricolazione ed è utilizzato da un'impresa che non ha sede in questo Stato, è concepibile che lo Stato di immatricolazione possa incontrare difficoltà nell'adempimento dei compiti che gli incombono, mentre lo Stato nel quale l'aeromobile viene gestito sarebbe sovente maggiormente in grado di fronteggiare le sue responsabilità. Tutto questo deriva dal fatto che le legislazioni degli Stati membri non favoriscono lo scambio di aeromobili tra le imprese di nazionalità diversa nella misura economicamente auspicabile, vale a dire quella che permetterebbe di raggiungere un impiego ottimale della capacità delle flotte. In tal modo si è determinata la necessità di inserire nella Convenzione — a livello delle autorità e secondo una procedura determinata — il trasferimento di talune competenze e obblighi derivanti da accordi di diritto privato tra i gestori di aeromobili.

2 Parte speciale

21 Articolo 83^{bis} lettera a

Questa disposizione costituisce il nocciolo della modifica poiché cita i campi suscettibili di un trasferimento di competenze. Si tratta:

- della vigilanza sull'osservanza delle norme aeronautiche (art. 12);
- delle competenze in materia d'apparecchi di radiocomunicazioni (art. 30);
- della responsabilità dello Stato che certifica la navigabilità (art. 31);
- del rilascio di licenze del personale (art. 32a).

Il loro tenore è il seguente:

Art. 12

Ogni Stato contraente si obbliga a prendere provvedimenti per garantire che ogni aeromobile che sorvola il suo territorio o che manovra al di sopra di esso, come pure ogni aeromobile munito di contrassegno della sua nazionalità, dovunque si trovi, si conformi alle norme e ai regolamenti vigenti, in quel territorio, quanto al volo e alle manovre degli aeromobili. Ogni Stato contraente si obbliga ad uniformare, per quanto possibile, i suoi regolamenti sulla navigazione aerea a quelli che potrebbero essere stabiliti in applicazione della presente Convenzione. Le norme vigenti per la navigazione aerea in alto mare sono quelle fissate in applicazione della presente Convenzione. Ogni Stato contraente si impegna a procedere contro i contravventori dei regolamenti applicabili.

Art. 30

- a. Ogni aeromobile di qualsiasi Stato contraente, quando sorvola o si trova sul territorio di altri Stati contraenti, può tenere a bordo ap-

parecchi radiotramittenti soltanto se è munito di una speciale licenza che ne permetta l'impianto e l'uso, rilasciata dalle competenti autorità dello Stato nel quale l'aeromobile è immatricolato. L'uso di apparecchi radiotrasmittenti, nel territorio dello Stato contraente sorvolato, deve essere conforme ai regolamenti emanati da tale Stato.

- b. Gli apparecchi radiotrasmittenti possono essere usati soltanto dal personale navigante dell'equipaggio munito a tale scopo di speciale licenza rilasciata dalle competenti autorità dello Stato nel quale l'aeromobile è immatricolato.

Art. 31

Ogni aeromobile adibito alla navigazione aerea internazionale dev'essere munito di un certificato di navigabilità rilasciato o reso valido dallo Stato nel quale l'aeromobile è immatricolato.

Art. 32a

- a. Il pilota e gli altri membri del personale di bordo di ogni aeromobile adibito alla navigazione aerea internazionale, devono essere provvisti delle patenti di abilitazione e delle licenze rilasciate o rese valide dallo Stato nel quale l'aeromobile è immatricolato.

Lo Stato di immatricolazione può trasferire totalmente o in parte, allo Stato dal quale è gestito l'aeromobile, gli obblighi prescritti nelle disposizioni menzionate. Dall'ultima frase dell'articolo 83^{bis} lettera a, scaturisce chiaramente che, nella misura del trasferimento convenuto, lo Stato di immatricolazione sarà liberato dalla sua responsabilità non soltanto nei riguardi dello Stato di gestione ma anche nelle sue relazioni con tutti gli altri Stati membri della Convenzione. Sotto l'attuale regime, già sono stati conclusi occasionalmente dei contratti, tra le autorità svizzere e quelle omologhe straniere, onde trasferire compiti di vigilanza relativi a tale o tal altro aeromobile; tuttavia essi sono ovviamente senza effetto verso gli Stati membri della Convenzione di Chicago che non hanno preso parte alla loro stipulazione.

Si è scelta deliberatamente una formulazione ampia e imprecisa per definire gli accordi di diritto privato concernenti l'utilizzazione di un aeromobile di una nazionalità da parte di un gestore di un'altra nazionalità, sui quali si fonda obbligatoriamente l'accordo tra Stati: «accordo di affitto, noleggio o interscambio dell'aeromobile, o altra intesa simile».

22 Articolo 83^{bis} lettera b

Questa disposizione prevede il momento a partire dal quale il trasferimento potrà essere opposto agli Stati terzi. Nella misura in cui uno dei due Stati membri, partecipe dell'accordo, non ha previamente formulato una notifica diretta, il trasferimento avrà effetto non appena il Consiglio dell'OACI lo avrà reso pubblico.

Questa clausola conferma le disposizioni delle lettere a e b parimenti applicabili ai casi di organizzazioni d'esercizio in comune (mai costituite fino ad ora) ai sensi dell'articolo 77 della Convenzione.

3

Competenze derivanti del diritto interno

Nella prospettiva dell'entrata in vigore del nuovo articolo 83^{bis}, occorrerà sapere chi, in Svizzera, è competente a concludere gli accordi contemplati nelle disposizioni menzionate. L'articolo 3^{bis} della legge 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea (RS 748.0), attribuisce all'Ufficio federale dell'aviazione civile la competenza a concludere, con autorità aeronautiche estere, accordi concernenti la collaborazione tecnica, segnatamente in materia di vigilanza sulle imprese di navigazione aerea. In pratica, abbiamo ammesso a tutt'oggi che il trasferimento dei poteri di vigilanza facesse parte anche di questa collaborazione; citiamo, in questo contesto, l'accordo tecnico relativo alla vigilanza sull'attività della comunità di lavoro firmata dalle autorità aeronautiche della Danimarca, Francia, Norvegia, Paesi Bassi, Svezia e Svizzera (accordo NSSF). Ne deduciamo che dopo intesa con le altre autorità federali interessate, tale ufficio concluderà gli accordi in oggetto relativi al trasferimento o alla riassunzione di compiti di vigilanza. Tuttavia, esso può concludere regolamenti ai sensi dell'articolo 83^{bis} della Convenzione unicamente se, previamente e caso per caso, conosce le operazioni dell'aereo estero in Svizzera o quelle dell'aereo svizzero all'estero; inoltre esso deve disporre della base giuridica che gli permetterà di prendere le misure che si impongono.

Sotto questo aspetto, diviene rilevante il fatto che il vigente diritto aereo svizzero si limiti alle disposizioni seguenti:

- *Gestione di aeromobili svizzeri all'estero*: Aeromobili di imprese svizzere operanti nel traffico commerciale.

L'articolo 25 capoverso 3 del regolamento del 25 marzo 1975 (RS 748.222.1) concernente le licenze del personale aeronavigante è importante per il settore commerciale e non commerciale: «Se un'attività, sottoposta ad autorizzazione, dev'essere esercitata durevolmente a bordo d'aeromobili svizzeri, è necessaria una licenza svizzera. L'Ufficio federale dell'aviazione civile stabilisce le condizioni».

Secondo l'articolo 34 della legge federale del 21 dicembre 1948 (RS 748.0) sulla navigazione aerea, i voli commerciali all'estero «possono essere limitati o vietati se la sicurezza dell'esercizio o motivi politici lo impongono». Va altresì ricordato quanto segue:

Traffico di linea: la concessione rilasciata alla Swissair il 19 dicembre 1966 dal Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie indica che bisogna segnatamente informare l'Ufficio «circa i contratti importanti stipulati con altre compagnie di trasporto aereo o imprese aeronautiche, in particolare i contratti di cooperazione e gli accordi

di pool». La concessione rilasciata il 3 ottobre 1983 a Crossair prevede una clausola analoga.

Traffico fuori linea: le autorizzazioni generali d'esercizio prevedono di norma che «se l'esercizio d'aeromobili con o senza equipaggio è ceduto a un'impresa svizzera o estera di trasporti aerei, l'Ufficio federale dell'aviazione civile deve esserne informato in anticipo».

Per gli altri aeromobili svizzeri: non esiste «obbligo di informare» analogo a quello imposto nel traffico commerciale.

- *Gestione di aeromobili esteri in Svizzera:* Nel traffico di linea e fuori linea l'uso di aeromobili stranieri richiede un'autorizzazione (art. 102 cpv. 3 e art. 116 cpv. 2 dell'ordinanza del 14 novembre 1973 [RS 748.01] sulla navigazione aerea).

Per il traffico non commerciale non esiste obbligo di disporre di un'autorizzazione analoga a quella imposta nel traffico commerciale.

Gli accordi di cui all'articolo 83^{bis} della Convenzione sono concepiti, in primo luogo, nell'interesse degli organi pubblici di vigilanza e, sussidiariamente, dei gestori d'aeromobili, in particolare delle imprese di trasporti aerei. Per conseguenza, si dovrà esaminare se gli accordi qui innanzi enunciati, segnatamente quelli concernenti l'impiego di aeromobili svizzeri all'estero, non debbano essere riveduti in previsione dell'entrata in vigore del protocollo. Siccome la sua entrata in vigore è subordinata alla ratifica da parte di novantotto Stati contraenti, disponiamo di un lasso di tempo sufficiente per procedere, all'occorrenza, agli adeguamenti citati.

4 Risultato delle consultazioni

Nel corso della seduta del 2 ottobre 1983, la Commissione federale della navigazione aerea, il cui parere è richiesto sulle questioni importanti concernenti la navigazione aerea (art. 5 della legge federale sulla navigazione aerea [RS 748.0]; ordinanza del 5 giugno 1950 [RS 748.112.3] concernente la Commissione della navigazione aerea), si è pronunciata in favore della ratifica del protocollo del 6 ottobre 1980.

5 Conseguenze finanziarie e ripercussioni sullo stato del personale

La ratifica dell'articolo 83^{bis} non impegna la Svizzera né a trasferire né a riassumere compiti di vigilanza, non comporta quindi alcuna spesa supplementare né alcuna ripercussione sullo stato del personale. Attualmente, è difficile esprimersi in quale misura faremo uso dei poteri che ci conferirà tale disposizione.

La ratifica non comporta nessun onere per i Cantoni e i Comuni.

6 Linee direttive della politica di governo

La ratifica del protocollo del 6 ottobre 1980 è implicitamente prevista nelle linee direttive della politica di governo per la legislatura 1983-1987 (FF 1984 I 121, allegato 2).

7 Costituzionalità

In virtù dell'articolo 85 numero 5 della Costituzione federale, la vostra Assemblée è competente per approvare il protocollo del 6 ottobre 1980.

Il decreto federale d'approvazione non sottostà al referendum in materia di trattati internazionali previsto nell'articolo 89 capoverso 3 lettera a della Costituzione. Ai sensi del suo articolo 95 la Convenzione può essere disdetta in ogni momento mediante preavviso di dodici mesi.

**Decreto federale
che approva un protocollo di emendamento
della Convenzione relativa all'aviazione civile
internazionale**

Disegno

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 8 della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 15 febbraio 1984 ¹⁾,

decreta:

Art. 1

¹ Il protocollo del 6 ottobre 1980 di emendamento della Convenzione del 7 dicembre 1944 ²⁾ relativa all'aviazione civile internazionale è approvato.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarlo.

Art. 2

Il presente decreto non sottostà al referendum in materia di trattati internazionali.

¹⁾ FF 1984 I 498

²⁾ RU 1971 1300

Protocollo relativo ad un emendamento alla Convenzione sull'Aviazione civile internazionale

Testo originale

Firmato a Montreal il 6 ottobre 1980

L'Assemblea dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, essendosi riunita nella XXIII Sessione a Montreal il 6 ottobre 1980, avendo preso atto delle Risoluzioni A21-22 e A22-28 sull'affitto, noleggio e interscambio di aeromobili nei servizi internazionali, avendo preso atto del progetto di emendamento alla Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale redatto dalla XXIII Sessione del Comitato Giuridico, avendo preso atto che è desiderio comune degli Stati contraenti istituire una norma per il trasferimento di talune funzioni e doveri dallo Stato di registrazione allo Stato del vettore dell'aeromobile in caso di affitto, noleggio o interscambio o altre intese simili relative a detto aeromobile, avendo ritenuto necessario emendare, per il motivo suddetto, la Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale, conclusa a Chicago il 7 dicembre 1944,

1. Approva, conformemente alle disposizioni dell'Articolo 94 lettera a) della succitata Convenzione, il seguente emendamento proposto alla Convenzione stessa.

Inserire dopo l'articolo 83 il seguente nuovo articolo 83^{bis}:

«Articolo 83^{bis} Trasferimento di talune funzioni e doveri

- a) Nonostante le disposizioni di cui agli articoli 12, 30, 31 e 32 a), qualora un aeromobile registrato in uno Stato contraente sia gestito in base ad un accordo di affitto, noleggio o interscambio dell'aeromobile o altra intesa simile da un vettore che ha la sua sede principale di affari o, in mancanza di essa, la residenza abituale in un altro Stato contraente, lo Stato di registrazione può, previo accordo con tale altro Stato, trasferirgli in tutto o in parte le sue funzioni e doveri quale Stato di registrazione rispetto a detto aeromobile, ai sensi degli articoli 12, 30, 31 e 32 a). Lo Stato di registrazione verrà sollevato da ogni responsabilità rispetto alle funzioni e ai doveri così trasferiti.
- b) Il trasferimento non avrà effetto nei confronti di altri Stati contraenti prima che l'accordo tra Stati in cui esso è contemplato sia stato registrato presso il Consiglio e reso pubblico in applicazione dell'arti-

colo 83, ovvero prima che l'esistenza e le finalità dell'accordo siano state comunicate direttamente alle autorità dell'altro Stato contraente o Stati interessati da uno Stato che è Parte dell'accordo stesso.

c) Le disposizioni dei paragrafi a) e b) di cui sopra saranno altresì applicabili ai casi previsti dall'articolo 77.»

2. Specifica, in ottemperanza alle disposizioni di detto articolo 94 lettera a) della citata Convenzione, che il numero degli Stati contraenti in base alla cui ratifica l'emendamento proposto entrerà in vigore è di novantotto, e

3. Decide che il Segretario Generale dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile rediga un Protocollo nelle lingue inglese, francese, russo e spagnolo, ciascun testo facente egualmente fede, che includa l'emendamento proposto di cui sopra unitamente a quanto specificato qui di seguito:

a) Il Protocollo verrà firmato dal Presidente dell'Assemblea e dal suo Segretario Generale.

b) Il Protocollo sarà aperto alla ratifica da parte di ogni Stato che abbia ratificato o aderito alla summenzionata Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale.

c) Gli strumenti di ratifica verranno depositati presso l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile.

d) Il Protocollo entrerà in vigore, per gli Stati che lo abbiano ratificato, alla data in cui il novantottesimo strumento di ratifica è così depositato.

e) Il Segretario Generale notificherà immediatamente agli Stati contraenti la data di deposito di ciascuna ratifica del Protocollo.

f) Il Segretario Generale notificherà immediatamente a tutti gli Stati aderenti a detta Convenzione la data in cui il Protocollo entra in vigore.

g) Rispetto a qualsiasi Stato contraente che ratifichi il Protocollo successivamente alla data summenzionata, il Protocollo entrerà in vigore all'atto del deposito del rispettivo strumento di ratifica presso l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile.

Di conseguenza, conformemente al succitato atto dell'Assemblea, il presente Protocollo è stato redatto dal Segretario Generale dell'Organizzazione.

In fede di che, il Presidente ed il Segretario Generale della summenzionata Ventitreesima Sessione dell'Assemblea dell'Organizzazione Internazionale del-

l'Aviazione Civile, all'uopo debitamente autorizzati dall'Assemblea, firmano il presente Protocollo.

Fatto al Montreal, il sesto giorno di ottobre dell'anno millenovecentottanta, in un unico esemplare nelle lingue inglese, francese, russo e spagnolo, ciascun testo facente egualmente fede. Il presente Protocollo resterà depositato presso gli Archivi dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile e copie certificate dello stesso verranno trasmesse dal Segretario Generale dell'Organizzazione agli Stati aderenti alla Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale, conclusa a Chicago il 7 dicembre 1944.

R.S. Nyaga
Presidente della 23ª Sessione
dell'Assemblea

Yves Lambert
Segretario Generale

Messaggio concernente un emendamento della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale del 15 febbraio 1984

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	84.008
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.03.1984
Date	
Data	
Seite	498-509
Page	
Pagina	
Ref. No	10 114 388

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.