

Foglio Federale

Berna, 22 settembre 1966

Anno II

Volume II

N° 38

Si pubblica di regola una volta la settimana. Abbonamento annuo fr. 18, con allegata la Raccolta delle leggi federali. — Rivolgersi alla Tipografia Grassi e Co. (già Tipo-litografia Cantonale) Bellinzona — Telefono 092/5 18 71 — Ccp 65-690

9543

Messaggio

del Consiglio federale all'Assemblea federale concernente l'approvazione di accordi sui trasporti aerei commerciali

(Del 6 settembre 1966)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Giusta l'articolo 1 della convenzione del 7 dicembre 1944¹ relativa alla navigazione aerea civile internazionale (entrata in vigore, per la Svizzera, il 4 aprile 1947) le Parti contraenti riconoscono che ogni Stato ha la sovranità piena ed esclusiva sullo spazio atmosferico sopra il suo territorio. L'articolo 6 della convenzione stabilisce inoltre che nessuna aviolinea internazionale regolare potrà esercitare un servizio nel territorio di uno Stato senza un permesso speciale o un'autorizzazione di detto Paese. Finora, nessun tentativo per disciplinare i diritti di trasporto mediante un accordo multilaterale è stato coronato da successo. Gli Stati interessati hanno quindi scelto la via dell'accordo bilaterale, mediante il quale essi si concedono reciprocamente i diritti occorrenti all'esercizio del traffico suddetto. La Svizzera ne ha firmati sinora ben 58, di cui 48 sono già entrati in vigore. Vi proponiamo pertanto, mediante il presente messaggio, di approvare altri 5 accordi, ovvero con l'Arabia saudita, la Nigeria, Cipro, Ceylon e il Messico e di autorizzare il Consiglio federale a ratificarli.

Le disposizioni più importanti degli accordi concernono la capacità di trasporto offerta dalle imprese designate sui servizi convenuti (frequenza e posti). Gli accordi sottoposti alla vostra approvazione contemplano inoltre il principio, inizialmente enunciato nel 1946 nelle cosiddette clausole delle

¹ CS 13, 569 (B XIV E 1).

Bermude e successivamente recepito nel testo-modello svizzero, secondo il quale le imprese designate dalle Parti devono godere di « possibilità uguali ed eque », nell'esercizio dei servizi convenuti, a condizione però che tali imprese tengano conto degli interessi reciproci, onde non siano « indebitamente pregiudicati » i rispettivi servizi e che l'offerta di traffico sia adeguata alla domanda (Arabia Saudita, art. 1 e 3; Nigeria, art. 2 e 7; Cipro, art. 2 e 4; Ceylon, art. 3 e 10, Messico, art. 8 e 9).

Negli accordi conclusi con l'Arabia Saudita, la Nigeria e il Messico è stato nondimeno necessario derogare, in taluni punti essenziali, alle suddette norme, relativamente liberali, e optare per il sistema della predeterminazione. Infatti, il numero dei voli settimanali e, con la Nigeria e il Messico, anche la capacità offerta sulle linee indicate devono previamente essere approvati dalle autorità aeronautiche delle due Parti (Nigeria, osservazione n. 4 della tavola delle linee I e II; Arabia Saudita, osservazione n. 4, dell'alleato; Messico, art. 10, num. 7). Per contro, gli accordi conclusi con l'Arabia Saudita, Cipro, Ceylon e il Messico sono nuovamente foggianti sulle clausole delle Bermude per quanto concerne il principio, secondo cui la capacità di trasporto deve avantutto essere adeguata al traffico tra lo Stato di origine e i punti stabiliti sulle linee indicate (terza e quarta libertà) e solo secondariamente al traffico fra il territorio dell'altro Stato e quello di Stati terzi (quinta libertà). Tali disposizioni, per i singoli Stati, sono le seguenti: Saudi Arabia, art. 3 *d e e*; Cipro, art. 4, num. 3; Ceylon, art. 10; num. 4 e 5; Messico, art. 10, num. 1 a 5).

Nessuno dei cinque accordi, laboriosamente negoziati nei singoli punti, corrisponde interamente al testo-modello svizzero come, ad esempio, l'accordo con il Congo-Brazzaville (FF 1965 I, 1091).

Tuttavia, grazie all'accentuata tendenza di normalizzare gli accordi aeronautici, le divergenze esistenti riguardano più la forma in cui sono redatte le singole disposizioni che la materia. Per questo motivo, ci restringeremo, nei paragrafi seguenti, a illustrare soltanto le disposizioni divergenti dal testo modello, indicando però innanzitutto gli articoli dei diversi accordi che non presentano alcuna discrepanza:

- definizioni usuali (Nigeria, art. 1; Cipro, art. 1; Ceylon, art. 1; Messico, art. 1);
- disposizioni concernenti le imprese designate (Arabia Saudita, art. 1 *c e 2*; Nigeria, art. 3; Cipro, art. 3; Ceylon, art. 4; Messico, art. 3);
- condizioni riguardanti la revoca o la limitazione del permesso d'esercizio (Arabia Saudita, art. 8; Nigeria, art. 4; Cipro, art. 6; Ceylon, art. 5; Messico, art. 4);
- applicazione dell'esenzione dalle tasse alle imprese designate (Arabia Saudita, art. 6; Nigeria, art. 5; Cipro, art. 7; Ceylon, art. 6; Messico, art. 7, numeri da 2 a 5);

- agevolzze concesse per il traffico di transito (Arabia saudita, art. 7 c; Nigeria, art. 9, numero 3; Cipro, art. 9; Ceylon, art. 7);
- riserve riguardo alle prescrizioni nazionali di polizia e garanzia d'un trattamento uniforme (Arabia saudita, art. 7, a, b e d; Nigeria, art. 9, numeri 1, 2 e 4; Ceylon, art. 8; Messico, art. 5);
- compilazione delle tariffe e disciplinamento in caso di controversia (Arabia saudita, art. 4; Nigeria, art. 8; Cipro, art. 10; Ceylon, art. 12; Messico, art. 11);
- libero trasferimento dei redditi (Arabia saudita, art. 5; Nigeria, art. 11; Cipro, art. 11);
- disposizioni sulla consultazione delle Parti e scambio reciproco dei dati statistici (Arabia saudita, art. 14; Nigeria, art. 10 e 12; Cipro, art. 5, numero 2, e art. 12; Ceylon, art. 13 e 15);
- modificazione dell'accordo o del suo allegato (Arabia saudita, art. 13; Nigeria, art. 14; Cipro, art. 13; Ceylon, art. 14);
- procedura d'arbitrato in caso di controversia circa l'interpretazione (Arabia saudita, art. 9; Nigeria, art. 13; Cipro, art. 16; Ceylon, art. 18; Messico, art. 13);
- registrazione dell'accordo presso l'organizzazione dell'aviazione civile internazionale (Arabia saudita, art. 10; Cipro, art. 18; Messico, art. 14);
- adeguamento dell'accordo a successive convenzioni multilaterali (Arabia saudita, art. 11; Cipro, art. 14; Ceylon, art. 16; Messico, art. 15);
- disdetta (Arabia saudita, art. 15; Nigeria, art. 15; Cipro, art. 15; Ceylon, art. 17);
- entrata in vigore e applicazione provvisoria (Arabia saudita, art. 16; Nigeria, art. 16; Cipro, art. 19; Ceylon, art. 19; Messico, art. 18).

a. L'accordo con l'Arabia saudita

Già a contare dall'aprile 1957, la nostra società nazionale di trasporti aerei faceva settimanalmente scalo a Dhahran, in virtù di un'autorizzazione speciale. L'accordo con l'Arabia saudita è stato firmato il 9 giugno 1965, a conclusione dei negoziati svoltisi a Berna nel giugno 1962. A quell'epoca, la Svizzera era il primo paese europeo con il quale l'Arabia saudita aveva avviato trattative intese alla conclusione di un accordo sulla navigazione aerea. Detto accordo è fondato sul testo-modello svizzero precedente, redatto in forma più succinta dell'attuale. Tra le diverse disposizioni, va unicamente rilevata la particolarità seguente: l'Arabia saudita accorda l'esenzione doganale per i carburanti, lubrificanti e i pezzi di ricambio solo qualora la sua impresa goda dello stesso diritto; per questo motivo, l'esenzione doganale ha unicamente effetto, giusta l'articolo 6a, dopo uno scambio di note diplomatiche.

La tavola delle linee , allegata all'accordo, stabilisce le condizioni essenziali poste all'esercizio della rotta svizzera, traversante punti nel Prossimo Oriente in direzione dell'Arabia Saudita e, oltre, verso punti dell'Estremo Oriente o dell'Australia. Le linee che può esercitare l'impresa dell'Arabia Saudita sono, per contro, indicate nella tavola II.

b. L'accordo con la Nigeria

Subito dopo l'accesso all'indipendenza della Nigeria, la Svizzera intensificò gli sforzi diretti alla conclusione, mediante negoziati, di un accordo sui trasporti aerei con questo importante Stato dell'Africa occidentale. Le trattative preliminari furono avviate a Lagos nell'ottobre del 1961 e il primo testo fu firmato pure a Lagos nell'aprile del 1962. L'accordo che sottoponiamo alla vostra approvazione è stato elaborato a Berna nel mese di settembre 1964 e firmato l'11 ottobre 1965.

I negoziati condotti con la Nigeria furono particolarmente ardui, essendo i nostri interlocutori zelanti sostenitori del sistema di predeterminazione; essi chiedevano, segnatamente, che nel testo dell'accordo fosse inserita una norma riguardante la predeterminazione della frequenza e della capacità offerte. Una pertinente disposizione fu finalmente recepita nel testo, non dell'accordo, bensì dell'allegato (osservazione 4 delle tavole delle linee I e II). Va parimente rilevato l'articolo 13, numero 5, che consente di revocare immediatamente tutti i diritti accordati, se una Parte o un'impresa designata omette di conformarsi a una decisione arbitrale, resa in virtù dell'accordo. L'articolo 16, numero 3, contiene una disposizione secondo cui ciascuna Parte potrà, se gli strumenti di ratificazione non saranno scambiati entro 12 mesi dalla firma, revocare l'applicazione provvisoria dell'accordo, rispettando un termine di disdetta di sei mesi.

La tavola delle linee II consente all'impresa svizzera di esercitare i servizi partendo da punti in Svizzera, in direzione di Lagos o di Kano; è previsto parimente l'esercizio di traffici aerei, con diritti di quinta libertà, oltre la Nigeria, verso un punto da convenire. Rammentiamo inoltre che la nostra impresa nazionale di navigazione aerea fa scalo nella capitale del Nigeria, già dal mese di maggio 1962, in virtù d'una concessione del Governo nigeriano. Tale volo era originariamente compiuto una volta la settimana; dal febbraio 1965, la frequenza divenne bisettimanale e la linea fu prolungata sino ad Accra, ancorchè fosse privata dei diritti di traffico tra la Nigeria e il Ghana.

La tavola delle linee I autorizza l'impresa designata della Nigeria ad esercitare i servizi verso il nostro Paese (Ginevra o Zurigo) e a prolungare tale linea sino a Londra, con diritti di quinta libertà.

c. L'accordo con Cipro

L'accordo con Cipro, firmato il 12 marzo 1966, costituisce il risultato delle trattative avviate a Nicosia nel gennaio del 1963, continuate e concluse a Berna, nel dicembre dello stesso anno. Il testo è fondato sull'accordo modello cipriota; quanto alla materia, non si scosta che lievemente dal testo svizzero.

Non appena a Cipro sarà tornata la calma, l'accordo concluso con questo Stato di grande interesse turistico, acquisterà tutto il suo significato. La tavola I dell'allegato stabilisce le linee che può esercitare l'impresa designata di Cipro, mentre la tavola II autorizza l'impresa designata svizzera ad esercitare, a tempo debito, una linea verso Cipro e costituisce parimente il presupposto essenziale al prolungamento della linea in direzione del Golfo arabico.

d. L'accordo con Ceylon

Nel 1959, le autorità di Ceylon accolsero con una certa riservatezza i primi tentativi del nostro Paese per avviare negoziati intesi alla conclusione di un accordo sui trasporti aerei. Esse modificarono definitivamente il loro atteggiamento soltanto con il cambiamento del Governo, avvenuto nel mese di marzo del 1965. Le trattative furono avviate a Colombo, nell'ottobre del 1965 e il testo, che sottoponiamo alla vostra approvazione, fu firmato il 19 maggio 1966.

Parecchie disposizioni dell'accordo con Ceylon corrispondono testualmente all'accordo-modello svizzero; oltre, per contro, gli corrispondono unicamente per quanto concerne la materia. L'articolo 11, disciplinante il trasferimento dei redditi, rivela una sensibile discrepanza. Considerato che a Ceylon vige un controllo rigoroso delle divise, i nostri interlocutori non furono infatti in grado di accordare il libero trasferimento al saggio ufficiale di cambio; il trasferimento soggiace pertanto « alla legislazione disciplinante il trasferimento delle divise estere ». La delegazione svizzera riuscì nondimeno ad assicurarsi una certa garanzia, potendo inserire nell'accordo una disposizione secondo cui il trasferimento è espressamente ammesso al saggio ufficiale, « a condizione che i documenti di trasporto siano stati compilati giusta la legislazione applicabile ». Rileviamo inoltre che nell'articolo 19, numero 2, la definizione dell'applicazione provvisoria è stata stesa, a domanda della delegazione di Ceylon, in forma più particolareggiata.

La tavola I dell'allegato contiene un numero elevato di punti ed offre pertanto all'impresa svizzera interessanti possibilità nella determinazione della linea in direzione di Ceylon e oltre. Occorre infine osservare che l'accordo con Ceylon assume un'importanza particolare per la nostra impresa nazionale, che può così approntare una nuova linea verso l'Estremo Oriente ed estendere la propria rete all'Indonesia e all'Australia. Le linee sulle quali

possono essere esercitati i servizi aerei dall'impresa designata di Ceylon saranno stabilite ulteriormente (tavola II).

e. Accordo con il Messico

Questo accordo, frutto di negoziati svolti a Città di Messico nel 1965, è stato firmato il 2 giugno 1966 e costituisce la base giuridica essenziale per l'estensione futura dei nostri traffici aeronautici con l'America del Nord. Esso è prevalentemente fondato sul testo-modello messicano, i cui disposti sono sensibilmente più particolareggiati di quelli del nostro testo. Di principio, l'accordo è limitato a tre anni; esso può però essere tacitamente rinnovato per un nuovo triennio, semprechè una Parte non domandi la revisione entro sei mesi innanzi la scadenza (art. 19). Il termine di disdetta è di 6 mesi, invece degli usuali 12 (art. 16). Le tariffe vanno sottoposte all'approvazione delle autorità aeronautiche 45 — e non 30 giorni — innanzi la data prevista per la loro entrata in vigore (art. 11, num. 2). È inoltre importante rilevare che i nostri interlocutori non accettarono di corredare l'accordo d'un allegato suscettivo d'essere modificato, mediante espressa disposizione, con una semplice intesa delle due autorità aeronautiche; conseguentemente, anche le modificazioni della tavola delle linee vanno sottoposte alla procedura usuale circa la promulgazione e le modificazioni degli accordi internazionali.

Giusta la sezione II dell'allegato, l'impresa svizzera ha il diritto di eseguire scali bisettimanali, con un DC-8, a Città di Messico, Merida, Acapulco e/o Guadalajara, considerando che due di questi punti possono essere serviti, tuttavia senza diritti di cabotaggio. La prolungazione della linea oltre il Messico è di per sè autorizzata, ancorchè questo Paese non ci ha ancora concesso i diritti di traffico tra il suo territorio e terzi Stati. La sezione I dell'allegato accorda all'impresa messicana gli stessi diritti della sezione II, ma per i punti seguenti: Zurigo, Ginevra, Basilea e Berna.

La costituzionalità dell'allegato decreto, di cui sottoponiamo il disegno alla vostra approvazione, è fondata sull'articolo 8 della Costituzione federale che accorda alla Confederazione il diritto di stipulare trattati con gli Stati esteri. La competenza dell'Assemblea federale è per contro fondata sull'articolo 85, numero 5, della Costituzione. Considerando che gli accordi menzionati nel presente messaggio possono essere disdetti in ogni tempo, essi non vanno sottoposti a referendum, giusta l'articolo 89, capoverso 4 della Costituzione.

Questi nuovi accordi, la cui accettazione è stata raccomandata dalla commissione federale per la navigazione aerea, sono conformi ai principi della nostra politica nel campo dei servizi aerei.

Abbiamo pertanto l'onore di proporre alla vostra approvazione l'allegato disegno di decreto federale sui trasporti aerei commerciali.

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

Berna, 6 settembre 1966.

In nome del Consiglio federale svizzero,

Il Presidente della Confederazione:

Schaffner

Il Cancelliere della Confederazione:

Ch. Oser

Messaggio del Consiglio Federale all'Assemblea federale concernente l'approvazione di accordi sui trasporti aerei commerciali (Del 6 settembre 1966)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9543
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.09.1966
Date	
Data	
Seite	201-207
Page	
Pagina	
Ref. No	10 155 679

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.