

## **Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale<sup>2</sup>**

Conchiusa a Chicago il 7 dicembre 1944  
Approvata dall'Assemblea federale il 13 dicembre 1946  
Ratificazione depositata dalla Svizzera il 6 febbraio 1947  
Entrata in vigore per la Svizzera il 4 aprile 1947  
(Stato 31 agosto 2004)

---

### **Preambolo**

*Considerato* che lo sviluppo della navigazione aerea civile internazionale può validamente contribuire a suscitare e mantenere l'amicizia e la comprensione tra le nazioni ed i popoli e che, per contro, qualsiasi abuso può diventare un pericolo per la sicurezza generale,

*Considerato* che è desiderabile evitare qualsiasi attrito e sviluppare, tra le nazioni ed i popoli, questa collaborazione da cui dipende la pace universale,

*Conseguentemente, i Governi* sottoscritti, dopo aver convenuto determinati principi ed accordi affinché la navigazione aerea civile internazionale possa svilupparsi in modo sicuro ed ordinato ed i servizi internazionali di trasporti aerei possano essere organizzati su una base di possibilità eguali per tutti ed esercitati in modo sano ed economico,

*Hanno a questi fini conchiuso la presente Convenzione.*

### **Parte prima: Navigazione aerea**

#### **Capo I: Norme generali e applicazione della Convenzione**

##### **Art. 1**            Sovranità

Gli Stati contraenti riconoscono che ogni Stato ha la sovranità piena ed esclusiva sullo spazio aereo al disopra del suo territorio.

##### **Art. 2**            Territorio

Ai fini della presente Convenzione, per territorio di uno Stato s'intendono le regioni terrestri e le acque territoriali adiacenti poste sotto la sovranità, la signoria, il protettorato o il mandato di detto Stato.

RU 1971 1299; FF 1946 III 583 ediz. franc.

- <sup>1</sup> Il testo originale francese è pubblicato sotto lo stesso numero nell'ediz. franc. della presente Raccolta.
- <sup>2</sup> Il presente testo della Convenzione è sostituito a quello in CS 13 569.

**Art. 3** Aeromobili civili e aeromobili di Stato

- a) La presente Convenzione si applica esclusivamente agli aeromobili civili e non a quelli di Stato.
- b) Gli aeromobili adoperati in servizi militari, di dogana o di polizia sono considerati come aeromobili di Stato.
- c) Nessun aeromobile di Stato di uno Stato contraente può sorvolare il territorio di un altro Stato od atterrarvi salvo autorizzazione data mediante accordo speciale o in altro modo e conformemente alle condizioni di tale autorizzazione.
- d) Nell'emanare le norme applicabili ai loro aeromobili di Stato, gli Stati contraenti s'impegnano a tener debitamente conto della sicurezza della navigazione degli aeromobili civili.

**Art. 3<sup>bis3</sup>**

- a) Gli Stati contraenti riconoscono che ogni Stato deve astenersi dal ricorrere all'impiego delle armi contro gli aeromobili civili in volo e che in caso di intercettamento la vita delle persone che si trovano a bordo degli aeromobili e la sicurezza degli aeromobili non devono essere messe in pericolo. Questa disposizione non dovrà essere interpretata come modificante in qualsivoglia maniera i diritti e gli obblighi degli Stati in virtù della Carta delle Nazioni Unite<sup>4</sup>.
- b) Gli Stati contraenti riconoscono che ogni Stato, nell'esercizio della sua sovranità, ha diritto di esigere l'atterraggio, a un aeroporto designato, di un aeromobile civile che, senza autorizzazione, sorvola il suo territorio o se vi sono ragionevoli motivi per concludere che venga utilizzato per fini incompatibili con gli scopi della presente Convenzione; esso può anche impartire a questo aeromobile qualsivoglia altra istruzione che ponga fine a queste violazioni. A tale scopo, gli Stati contraenti possono ricorrere a ogni mezzo appropriato compatibile con le pertinenti norme del diritto internazionale, ivi comprese le disposizioni pertinenti della presente Convenzione, nello specifico il paragrafo a del presente articolo. Ogni Stato contraente conviene di pubblicare i suoi regolamenti in vigore per l'intercettamento degli aeromobili civili.
- c) Qualsiasi aeromobile civile deve rispettare gli ordini impartiti conformemente al paragrafo b del presente articolo. A tale fine, ogni Stato contraente adotta tutte le misure necessarie nelle sue leggi o nei suoi regolamenti nazionali per obbligare ogni aeromobile immatricolato nel detto Stato o utilizzato da un vettore che ha la sede principale della sua azienda o la sua residenza permanente nel detto Stato a conformarsi a tale ordine. Ogni Stato contraente rende qualsiasi violazione di queste leggi o di questi regolamenti

<sup>3</sup> Introdotta dal Prot. del 10 mag. 1984, approvato dall'AF il 2 dic. 1985 e in vigore per la Svizzera dal 1° ott. 1998 (RU **2004** 4000 3997; FF **1985** II 174).

<sup>4</sup> RS **0.120**

applicabili passibile di severe sanzioni e sottopone il caso alle sue autorità competenti conformemente al suo diritto interno.

- d) Ogni Stato contraente adotterà misure appropriate al fine di vietare l'impiego deliberato di qualsiasi aeromobile civile immatricolato nel detto Stato o utilizzato da un vettore che ha la sede principale della sua azienda o la sua residenza permanente nel detto Stato per fini incompatibili con gli scopi della presente Convenzione. Questa disposizione non reca pregiudizio al paragrafo a e non deroga ai paragrafi b, c del presente articolo.

#### **Art. 4** Impiego indebito dell'aviazione civile

Ogni Stato contraente si impegna a non adibire l'aviazione civile a scopi incompatibili con la presente Convenzione.

## **Capo II: Sorvolo dei territorio degli Stati contraenti**

#### **Art. 5** Diritti degli aeromobili in servizi non regolari

Ogni Stato contraente conviene che tutti gli aeromobili degli altri Stati contraenti non adibiti a servizi aerei internazionali regolari, hanno il diritto di sorvolare il suo territorio, sia per entrarvi, sia per attraversarlo senza atterrarvi, sia per farvi scali non commerciali, senza per ciò chiedere un'autorizzazione speciale, a condizione che siano osservate le norme della presente Convenzione e con la riserva del diritto dello Stato sorvolato di esigere un atterramento. Tuttavia, ogni Stato contraente si riserva il diritto di esigere, per ragioni di sicurezza di volo, che gli aeromobili coi quali si vogliono sorvolare regioni inaccessibili o prive d'impianti e servizi idonei di navigazione aerea, seguano la rotta prestabilita o ottengano un'autorizzazione speciale.

Allorché detti aeromobili sono adibiti al trasporto di passeggeri, merci o posta, contro remunerazione o in virtù di un contratto di locazione, all'infuori dei servizi aerei internazionali regolari, essi hanno anche il privilegio, riservate le disposizioni dell'articolo 7, di imbarcare o di sbarcare passeggeri, merci o posta, con riserva del diritto dello Stato ove ha luogo l'imbarco o lo sbarco di imporre quelle norme, condizioni o limitazioni che giudicherà utili.

#### **Art. 6** Servizi aerei regolari

Nessun servizio aereo internazionale regolare può essere esercitato sopra al territorio di uno Stato contraente o all'interno di esso, salvo permesso speciale o qualsiasi altra autorizzazione di detto Stato e conformemente alle condizioni di questo permesso o di quest'autorizzazione.

#### **Art. 7** Cabotaggio

Ogni Stato contraente ha il diritto di rifiutare agli aeromobili di un altro Stato contraente il permesso di imbarcare sul suo territorio passeggeri, posta o merci per trasportarli, contro remunerazione o in virtù di un contratto di locazione, in un altro

punto del suo territorio. Ogni Stato contraente si impegna a non concludere accordo alcuno per la concessione specifica ed esclusiva di qualsiasi privilegio di tale natura ad un altro Stato o impresa di trasporti aerei di un altro Stato, e a non farsi concedere simile privilegio esclusivo da un altro Stato.

#### **Art. 8** Aeromobili senza pilota

Nessun aeromobile manovrabile senza pilota può sorvolare senza pilota il territorio di uno Stato contraente, salvo autorizzazione speciale di detto Stato e conformemente alle condizioni di questa. Ogni Stato contraente si impegna a provvedere affinché il volo senza pilota di un tale aeromobile nelle regioni aperte agli aeromobili civili sia controllato in modo da evitare qualsiasi pericolo agli aeromobili civili.

#### **Art. 9** Zone vietate

- a) Ogni Stato contraente ha il diritto di limitare o vietare in modo uniforme, per ragioni d'ordine militare o di sicurezza pubblica, il sorvolo di determinate zone del suo territorio da parte di aeromobili di altri Stati, purché non sia fatta alcuna distinzione in proposito tra i suoi aeromobili adibiti ai servizi aerei internazionali regolari e quelli degli altri Stati contraenti che esercitano servizi analoghi. Queste zone vietate avranno un'estensione e una posizione ragionevoli in modo da non intralciare inutilmente la navigazione aerea. La definizione delle zone vietate situate sul territorio di uno Stato contraente e tutti i cambiamenti che potessero essere ulteriormente apportati saranno notificati, non appena possibile, agli altri Stati contraenti, come pure all'Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale.
- b) Ogni Stato contraente si riserva inoltre il diritto, in circostanze eccezionali o durante un periodo di crisi, ovvero nell'interesse della sicurezza pubblica, di limitare o di vietare provvisoriamente, e con effetto immediato, il sorvolo del suo territorio o di una parte di esso, a condizione che tale limitazione o divieto sia applicabile, senza distinzione di nazionalità, agli aeromobili di tutti gli altri Stati.
- c) Ogni Stato contraente può esigere, secondo i regolamenti che ha facoltà d'emanare, che un aeromobile penetrato nelle zone di cui ai capoversi a) e b) precedenti, atterri non appena possibile su un aeroporto designato nell'interno del suo territorio.

#### **Art. 10** Atterramento su di un aeroporto doganale

Salvo il caso in cui, ai sensi della presente Convenzione o in virtù di un'autorizzazione speciale, un aeromobile può attraversare il territorio di uno Stato contraente senza atterrarvi, ogni aeromobile che penetra sul territorio di uno Stato contraente deve, se i regolamenti di questo Stato lo esigono, atterrare su un aeroporto designato dal medesimo per subirvi la visita doganale o altre ispezioni. Detto aeromobile, lasciando il territorio di uno Stato contraente, deve partire da un aeroporto doganale designato agli stessi fini. Le caratteristiche di tutti gli aeroporti doganali designati saranno pubblicate dallo Stato e comunicate all'Organizzazione per l'Aviazione ci-

vile internazionale, istituita in virtù della parte seconda della presente Convenzione, per comunicazione a tutti gli altri Stati contraenti.

**Art. 11** Applicazione dei regolamenti aeronautici

Salvo restando le disposizioni della presente Convenzione, le leggi e i regolamenti di uno Stato contraente che disciplinano l'entrata e l'uscita dal suo territorio degli aeromobili adibiti alla navigazione aerea internazionale o regolano l'esercizio e la navigazione di detti aeromobili all'interno del suo territorio, sono applicabili, senza distinzione di nazionalità, agli aeromobili di tutti gli Stati contraenti; detti aeromobili debbono conformarsi all'entrata, all'uscita e all'interno del territorio di questo Stato.

**Art. 12** Norme aeronautiche

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 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. 13** Prescrizioni concernenti l'entrata e la licenza di partire

Le leggi ed i regolamenti di uno Stato contraente che disciplinano, sul suo territorio, l'entrata o l'uscita di passeggeri, di equipaggi o di merci mediante aeromobili, come per esempio quelli che si applicano all'entrata, alla licenza di partire, all'immigrazione, ai passaporti, alle operazioni doganali e all'igiene, debbono essere osservati dai passeggeri, dagli equipaggi e per le merci, sia personalmente, sia dai terzi incaricati di agire per loro conto, al momento dell'entrata, dell'uscita o all'interno del territorio di detto Stato.

**Art. 14** Prevenzione della propagazione delle malattie

Gli Stati contraenti convengono di prendere provvedimenti efficaci per prevenire la propagazione, occasionata dalla navigazione aerea, del colera, del tifo epidemico, del vaiuolo, della febbre gialla e della peste, come pure di qualsiasi altra malattia contagiosa che gli Stati contraenti crederanno utile di designare di volta in volta. A questo scopo, gli Stati contraenti si terranno in stretta relazione con le autorità incaricate di elaborare i regolamenti internazionali sulle misure sanitarie applicabili agli aeromobili. Gli scambi di vedute non debbono ostacolare per nulla l'applicazione di qualsiasi convenzione sanitaria internazionale in vigore di cui gli Stati contraenti potrebbero far parte.

**Art. 15** Tasse d'aeroporto e altre analoghe

Ogni aeroporto situato in uno Stato contraente e aperto al pubblico uso degli aeromobili di questo Stato è, salve le disposizioni dell'articolo 68, aperto, in condizioni uniformi, agli aeromobili di tutti gli altri Stati contraenti. Condizioni parimenti uniformi si applicano all'uso, da parte degli aeromobili di ciascuno Stato contraente, di tutti gli impianti e di tutti i servizi di navigazione aerea, compresi i servizi di radio-comunicazioni e meteorologici, installati ai fini dell'uso pubblico per la sicurezza e la rapidità della navigazione aerea.

Le tasse percepite o autorizzate da uno Stato contraente, per l'utilizzazione di detti aeroporti e di detti impianti e servizi di navigazione aerea da parte di aeromobili di un altro Stato contraente, non debbono superare:

- a) Per gli aeromobili non adibiti a servizi aerei internazionali regolari, le tasse che pagherebbero gli aeromobili nazionali di tipo uguale, adibiti a servizi analoghi;
- b) Per gli aeromobili adibiti a servizi aerei internazionali regolari, le tasse che pagherebbero gli aeromobili nazionali adibiti a servizi internazionali analoghi.

Tutte queste tasse debbono essere pubblicate e comunicate all'Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale, restando beninteso che, su istanza di uno Stato contraente interessato, le tasse imposte per l'uso degli aeroporti e di altri impianti e servizi debbono formare oggetto d'esame da parte del Consiglio, il quale stenderà un rapporto e sottoporrà raccomandazioni a questo proposito allo Stato o agli Stati interessati. Nessuna tassa, imposta o altro onere concernente unicamente il diritto di transito, d'entrata o d'uscita dal suo territorio, può essere imposta da uno Stato contraente agli aeromobili di un altro Stato contraente né alle persone o ai beni che si trovano a bordo di questi aeromobili.

**Art. 16** Visite degli aeromobili

Le autorità competenti di ognuno degli Stati contraenti hanno il diritto di visitare, all'atterramento e alla partenza, ma senza eccessivo ritardo, gli aeromobili degli altri Stati contraenti e di esaminare i certificati e gli altri documenti prescritti dalla presente Convenzione.

**Capo III: Nazionalità degli aeromobili****Art. 17** Nazionalità degli aeromobili

Gli aeromobili hanno la nazionalità dello Stato sul registro dei quale sono immatricolati.

**Art. 18** Doppia immatricolazione

Un aeromobile non può essere validamente immatricolato in più di uno Stato, ma la sua immatricolazione può essere trasferita da uno Stato all'altro.

**Art. 19** Leggi nazionali sull'immatricolazione

L'immatricolazione o il trasferimento di immatricolazione di un aeromobile in uno Stato contraente sarà fatto conformemente alle leggi e ai regolamenti di detto Stato.

**Art. 20** Distintivi di nazionalità

Nella navigazione, aerea internazionale, ogni aeromobile deve portare i distintivi di nazionalità e di immatricolazione che gli sono propri.

**Art. 21** Rendiconti d'immatricolazione

Ogni Stato contraente si impegna a fornire, se richiesto, a qualsiasi altro Stato contraente o all'Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale, informazioni sull'immatricolazione e la proprietà di qualsiasi aeromobile immatricolato in detto Stato. Inoltre, ogni Stato contraente presenterà all'Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale, secondo i regolamenti che questa ha facoltà di emanare, i rendiconti che diano tutte le possibili e precise informazioni sulla proprietà e sul controllo degli aeromobili immatricolati in questo Stato e normalmente adibiti alla navigazione aerea internazionale. L'Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale, se richiesta, metterà le informazioni così ottenute a disposizione degli altri Stati contraenti.

**Capo IV: Provvedimenti intesi a facilitare la navigazione aerea****Art. 22** Semplificazione delle formalità

Gli Stati contraenti convengono di adottare, mediante regolamenti speciali o in qualsiasi altro modo, tutti i provvedimenti possibili per facilitare e rendere più spedita la navigazione degli aeromobili fra i territori degli Stati contraenti, ed evitare inutili ritardi agli aeromobili, agli equipaggi, ai passeggeri ed al carico, specialmente per quanto concerne l'applicazione delle leggi sull'immigrazione, l'igiene, le formalità doganali e la licenza di partire.

**Art. 23** Formalità doganali e d'immigrazione

Ogni Stato contraente si impegna, in quanto lo ritiene possibile, ad emanare regolamenti doganali e sull'immigrazione applicabili alla navigazione aerea internazionale, conformemente ai metodi che potrebbero essere stabiliti o raccomandati in virtù della presente Convenzione. Nulla, nella presente Convenzione, può essere interpretato come inteso ad intralciare la creazione di aeroporti franchi.

**Art. 24** Esenzione doganale

- a) Un aeromobile che si dirige verso il territorio di un altro Stato contraente, che ne proviene o lo sorvola, è temporaneamente esente da dazi, con la riserva di quanto dispongono i regolamenti doganali di tale Stato. I carburanti, i lubrificanti, i pezzi di ricambio, l'equipaggiamento usuale e le provviste di

bordo che si trovano nell'aeromobile appartenente ad uno Stato contraente al momento in cui giungono sul territorio di un altro Stato contraente e restano a bordo al momento della partenza da questo territorio, sono esenti da dazio, spese di visita o altre tasse del genere, tanto nazionali quanto locali. Questa esenzione non si applica ai quantitativi e agli oggetti scaricati, salvo disposizione contraria dei regolamenti doganali di questo Stato, i quali potranno esigere che detti quantitativi ed oggetti siano sottoposti a vigilanza doganale.

- b) I pezzi di ricambio e il materiale importati sul territorio di uno Stato contraente, per essere montati o utilizzati su di un aeromobile di un altro Stato contraente adibito alla navigazione aerea internazionale, sono esenti da dazio, con riserva di quanto dispongono i regolamenti dello Stato interessato, i quali potranno prevedere che questi oggetti siano sottoposti alla vigilanza e al controllo doganale.

#### **Art. 25** Aeromobili in pericolo

Ogni Stato contraente si impegna a prendere i provvedimenti che giudicherà attuabili per venire in aiuto agli aeromobili in pericolo sul suo territorio e a permettere, riservato il controllo delle proprie autorità, ai proprietari dell'aeromobile o alle autorità dello Stato nel quale l'aeromobile è immatricolato di prendere tutte le misure d'assistenza richieste dalle circostanze. Ogni Stato contraente, quando si effettuano ricerche per ritrovare un aeromobile scomparso, vi parteciperà secondo le misure coordinate che potrebbero essere raccomandate in virtù della presente Convenzione.

#### **Art. 26** Inchiesta sugli infortuni

In caso di infortunio sopravvenuto ad un aeromobile di uno Stato contraente, sul territorio di un altro Stato contraente, che abbia cagionato morti o feriti gravi, o abbia rivelato l'esistenza di gravi difetti tecnici dell'aeromobile o degli impianti e servizi di navigazione aerea, lo Stato nel quale si è prodotto l'infortunio aprirà un'inchiesta sulle circostanze in cui si è prodotto l'infortunio, attenendosi, per quanto le sue leggi glielo permettano, alla procedura che potrà essere raccomandata dall'Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale. Lo Stato nel quale l'aeromobile è immatricolato è autorizzato a mandare osservatori che assisteranno all'inchiesta e lo Stato che procederà all'inchiesta gliene comunicherà il rapporto e le conclusioni.

#### **Art. 27** Esenzione da sequestro in caso di contestazione sui brevetti

- a) Nessun aeromobile di uno Stato contraente adibito alla navigazione aerea internazionale che penetra in condizioni regolari sul territorio di un altro Stato contraente o vi transita nelle stesse condizioni, atterrando o no, non può essere né sequestrato né fermato, come pure non può motivare alcun reclamo contro il suo proprietario o il vettore che lo usa, né qualsiasi altro intervento da parte o in nome di detto Stato o di una persona che vi risiede, sotto pretesto che la costruzione, il meccanismo, i pezzi, gli accessori o l'esercizio dell'aeromobile ledono i diritti attenenti a un brevetto, disegno o modello qualunque debitamente rilasciato o depositato nello Stato sul territorio del



quale è penetrato l'aeromobile; resta convenuto che, in detto Stato, il deposito di una cauzione per ottenere l'esenzione dal sequestro o dal fermo dell'aeromobile non può essere in nessun caso preteso.

- b) Le disposizioni del paragrafo a) del presente articolo si applicano parimente all'immagazzinamento dei pezzi e del materiale di ricambio dell'aeromobile, come pure al diritto di utilizzare o di montare tali pezzi e materiale per la riparazione degli aeromobili di uno Stato contraente sul territorio di un altro Stato contraente, purché tutti questi pezzi di ricambio o materiale brevettati, in tal modo immagazzinati, non siano venduti o ceduti all'interno dello Stato contraente sul territorio del quale è penetrato l'aeromobile, o esportati a scopo commerciale fuori di tale Stato.
- c) Possono essere posti al beneficio delle disposizioni del presente articolo soltanto gli Stati membri della presente Convenzione 1) che fanno parte della Convenzione internazionale per la protezione della proprietà industriale e dei suoi emendamenti<sup>5</sup> o 2) che in materia di brevetti hanno promulgato leggi che riconoscano e proteggano adeguatamente le invenzioni appartenenti a cittadini di altri Stati membri della presente Convenzione.

**Art. 28** Impianti e servizi di navigazione aerea e sistemi normalizzati

Ogni Stato contraente si impegna, per quanto lo ritenga possibile:

- a) Ad impiantare sul suo territorio aeroporti, servizi di radiocomunicazioni, servizi meteorologici e altri impianti e servizi di navigazione aerea atti a facilitare la navigazione aerea internazionale, conformemente alle norme ed ai metodi che potrebbero essere raccomandati od introdotti in virtù della presente Convenzione;
- b) Ad adottare ed applicare i sistemi normalizzati appropriati relativi ai procedimenti di comunicazione, ai codici, ai contrassegni, alle segnalazioni, alle illuminazioni e agli altri metodi e norme di esercizio che potrebbero essere raccomandati o introdotti in virtù della presente Convenzione;
- c) A collaborare in quei provvedimenti internazionali destinati a garantire la pubblicazione di carte e diagrammi aeronautici, conformemente alle norme che potrebbero essere raccomandate o introdotte in virtù della presente Convenzione.

**Capo V: Condizioni da adempiere circa gli aeromobili**

**Art. 29** Documenti di bordo degli aeromobili

Ogni aeromobile di uno Stato contraente, adibito alla navigazione aerea internazionale, deve, in conformità delle condizioni prescritte dalla presente Convenzione, avere a bordo i seguenti documenti:

<sup>5</sup> RS 0.232.01/02

- a) il certificato di immatricolazione;
- b) il certificato di navigabilità;
- c) le patenti di abilitazione di ciascun membro dell'equipaggio;
- d) il libro di bordo;
- e) il permesso di usare la stazione radiocomunicante di bordo, quando l'aeromobile sia provvisto di un apparecchio radiocomunicante;
- f) l'elenco nominale dei passeggeri, se ne trasporta, con l'indicazione del punto di partenza e di quello di destinazione;
- g) un manifesto di carico e dichiarazioni particolareggiate del carico, se trasporta merci.

**Art. 30**            Apparecchi di radiocomunicazioni

- a) Ogni aeromobile di qualsiasi Stato contraente, quando sorvola o si trova sul territorio di altri Stati contraenti, può tenere a bordo apparecchi radiotrasmettenti soltanto se è munito di una speciale licenza che ne permetta l'impiego e l'uso, rilasciata dalle competenti autorità dello Stato nel quale l'aeromobile è immatricolato. L'uso di apparecchi radiotrasmettenti nel territorio dello Stato contraente sorvolato, deve essere conforme ai regolamenti emanati da tale Stato.
- b) Gli apparecchi radiotrasmettenti 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**            Certificati di navigabilità

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. 32**            Licenze del personale

- 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.
- b) Ogni Stato contraente ha il diritto di non riconoscere, per la circolazione aerea al di sopra del suo territorio, le patenti di abilitazione e le licenze conferite a un suo cittadino da un altro Stato contraente.

**Art. 33** Riconoscimento dei certificati e delle licenze

I certificati di navigabilità le patenti di abilitazione e le licenze, rilasciati o resi validi dallo Stato contraente nel quale l'aeromobile è immatricolato, sono riconosciuti validi dagli altri Stati contraenti, purché le condizioni richieste per il rilascio o la convalidazione di queste patenti e licenze siano equivalenti o superiori ai requisiti minimi che potrebbero essere stabiliti in virtù della presente Convenzione.

**Art. 34** Libri di bordo

Per ogni aeromobile adibito alla navigazione aerea internazionale, è tenuto un libro di bordo sul quale sono registrate le caratteristiche dell'aeromobile e le informazioni concernenti l'equipaggio ed ogni singolo viaggio, secondo le modalità che potrebbero essere prescritte in virtù della presente Convenzione.

**Art. 35** Limitazioni concernenti la natura del carico

- a) Le munizioni da guerra e il materiale bellico non possono essere trasportati all'interno del territorio di uno Stato contraente, o sopra di esso, a bordo di un aeromobile adibito alla navigazione aerea internazionale, salvo il consenso di detto Stato. Per l'applicazione del presente articolo, ogni Stato contraente determina, mediante regolamento, ciò che deve essere considerato come munizione da guerra o materiale bellico, tenendo conto, per ragioni di uniformità, delle raccomandazioni che l'Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale potrebbe fare all'occorrenza.
- b) Ogni Stato contraente si riserva il diritto, per ragioni di ordine pubblico e di sicurezza, di regolare o di vietare il trasporto, nel suo territorio o al di sopra di esso, di altri oggetti oltre a quelli indicati nel paragrafo a), purché nessuna distinzione sia fatta a questo proposito tra gli aeromobili nazionali adibiti alla navigazione aerea internazionale e quelli di altri Stati adibiti ai medesimi scopi, e purché, inoltre, non sia imposta alcuna limitazione tale da intralciare il trasporto e l'uso, a bordo di aeromobili, degli apparecchi indispensabili all'esercizio ed alla navigazione dei medesimi, come pure alla sicurezza del personale di bordo o dei passeggeri.

**Art. 36** Apparecchi fotografici

Ogni Stato contraente può vietare o regolare l'uso di apparecchi fotografici a bordo degli aeromobili che sorvolano il suo territorio.

## Capo VI: Norme e metodi raccomandati internazionali

### Art. 37 Introduzione di norme e procedimenti internazionali

Ogni Stato contraente si impegna a prestare il suo concorso per raggiungere il più alto grado possibile di uniformità nei regolamenti, nelle norme, nei procedimenti e nei metodi d'organizzazione relativi agli aeromobili, al personale, alle avioilinee ed ai servizi ausiliari, laddove tale uniformità faciliterebbe e migliorerebbe la navigazione aerea.

A tale scopo, l'Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale adotta e modifica, secondo le necessità, le norme, i metodi raccomandati e i procedimenti internazionali che concernono:

- a) i sistemi di comunicazione e quelli ausiliari della navigazione aerea, compresa l'identificazione a terra;
- b) le caratteristiche degli aeroporti e dei campi d'atterrimento;
- c) le norme dell'aria ed i metodi di controllo della circolazione aerea;
- d) le licenze e le patenti per il personale tecnico d'esercizio e di manutenzione;
- e) la navigabilità degli aeromobili;
- f) l'immatricolazione e l'identificazione degli aeromobili;
- g) la raccolta e lo scambio di informazioni meteorologiche;
- h) i libri di bordo;
- i) le carte e i diagrammi aeronautici;
- i) le formalità doganali e di immigrazione;
- k) gli aeromobili in pericolo e le inchieste sugli infortuni;

e, se ciò sembri appropriato, tutte le altre questioni concernenti la sicurezza, la regolarità e il buon funzionamento della navigazione aerea.

### Art. 38 Deroghe alle norme e ai procedimenti internazionali

Qualora uno Stato reputi di non poter attenersi in tutto alle norme e ai procedimenti internazionali e di non poter conformare completamente i suoi regolamenti o metodi alle norme ed ai procedimenti internazionali emendati, o qualora reputi necessario adottare regole o metodi che si differiscano in qualche punto da quelli introdotti in base a una norma internazionale, avvertirà immediatamente l'Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale delle differenze esistenti tra i suoi metodi e quelli stabiliti dalla norma internazionale. Se si tratta di un emendamento ad una norma internazionale, lo Stato che non apporgerà ai suoi propri regolamenti o metodi l'emendamento appropriato deve avvertirne il Consiglio entro sessanta giorni dalla adozione dell'emendamento alla norma internazionale o indicare i provvedimenti che si propone di prendere. In tal caso, il Consiglio avvertirà immediatamente tutti gli altri Stati della diversità esistente con uno o più punti della norma internazionale e il metodo nazionale corrispondente dello Stato di cui si tratta.

**Art. 39** Annotazioni sui certificati e le licenze

- a) Ogni aeromobile o elemento d'aeromobile per il quale esiste una norma internazionale di navigabilità o di rendimento e che al momento del rilascio del certificato di navigabilità non ha in tutto i requisiti richiesti da detta norma, deve recare annotata sul suo certificato, o in allegato a questo, la distinta completa dei punti nei quali i requisiti richiesti non sono completamente raggiunti.
- b) Ogni persona munita di una licenza che non soddisfi in tutto alle condizioni poste dalla norma internazionale relativa alla classe di licenza o di patente di cui è titolare, deve far annotare sulla sua licenza, o in allegato a questa, la distinta completa dei punti in cui non soddisfa a dette condizioni.

**Art. 40** Validità dei certificati e delle licenze annotati

Nessun aeromobile o membro del personale il cui certificato o la cui licenza è stata in tal modo annotata può partecipare alla navigazione aerea internazionale senza l'espressa autorizzazione dello Stato o degli Stati sul cui territorio egli penetra. L'immatricolazione o l'uso di tale aeromobile, o di un elemento certificato di aeromobile, in uno Stato che non sia quello d'immatricolazione d'origine, saranno lasciati al beneplacito dello Stato nel quale l'aeromobile o l'elemento di cui si tratta è importato.

**Art. 41** Riconoscimento delle norme di navigabilità esistenti

Le disposizioni del presente Capo non si applicano né agli aeromobili né all'attrezzatura di aeromobili appartenenti a modelli il cui prototipo sia stato sottoposto alle autorità nazionali competenti per omologazione entro tre anni dalla data d'adozione di una norma internazionale di navigabilità per tale attrezzatura.

**Art. 42** Riconoscimento delle norme esistenti di competenza del personale

Le disposizioni del presente Capo non si applicano al personale le cui licenze originali siano state rilasciate nel corso dell'anno susseguente alla data dell'attuazione di una norma internazionale sui requisiti di tale personale; esse si applicano però in ogni caso al personale le cui licenze siano ancora valide cinque anni dopo l'adozione detta norma.

**Parte seconda: Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale****Capo VII: L'Organizzazione****Art. 43** Nome e composizione

È istituita un'organizzazione che porterà il nome di Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale. Essa sarà composta di un'Assemblea, di un Consiglio e di tutti gli altri organi che potrebbero rendersi necessari.

**Art. 44**      Obiettivi

L'Organizzazione ha per scopi e obiettivi di elaborare i principi e la tecnica della navigazione aerea internazionale e di promuovere la pianificazione e lo sviluppo dei trasporti aerei internazionali in modo da:

- a) garantire lo sviluppo ordinato e sicuro dell'aviazione civile internazionale nel mondo intero;
- b) promuovere le tecniche di costruzione e di utilizzazione degli aeromobili a scopi pacifici;
- c) incoraggiare lo sviluppo delle avio linee, degli aeroporti, degli impianti e dei servizi di navigazione aerea destinati all'aviazione civile internazionale;
- d) mettere a disposizione dei popoli del mondo trasporti aerei sicuri, regolari, efficaci ed economici di cui hanno bisogno;
- e) evitare lo sperpero economico derivante da una smodata concorrenza;
- f) garantire il pieno rispetto dei diritti degli Stati contraenti e un'equa possibilità, per tutti questi Stati, di accedere all'esercizio delle imprese di trasporti aerei internazionali;
- g) evitare qualsiasi discriminazione tra Stati contraenti;
- h) promuovere la sicurezza del volo nella navigazione aerea internazionale;
- i) favorire, in modo generale, lo sviluppo dell'aeronautica civile internazionale, sotto tutte le forme.

**Art. 45<sup>6</sup>**      Sede permanente

Il luogo della sede permanente dell'Organizzazione è fissato, durante l'ultima riunione, dall'Assemblea interinale dell'Organizzazione provvisoria per l'Aviazione civile internazionale, stabilita dall'Accordo provvisorio sulla navigazione aerea civile internazionale, firmato a Chicago il 7 dicembre 1944. Questa sede può essere trasferita provvisoriamente in un altro luogo mediante decisione del Consiglio e, non provvisoriamente, mediante una decisione dell'Assemblea, presa con il numero di voti che l'Assemblea stessa avrà stabilito, tale però che non sia inferiore ai tre quinti del numero totale degli Stati contraenti.

**Art. 46**      Prima riunione dell'Assemblea

Per la sua prima riunione, l'Assemblea è convocata dal Consiglio interinale dell'Organizzazione provvisoria sopra menzionata, non appena entrata in vigore la presente Convenzione, alla data e nel luogo che fisserà il Consiglio interinale.

<sup>6</sup> Emendato dal Prot. del 14 giu. 1954, approvato dall'AF il 12 mar. 1956 e entrato in vigore il 16 mag. 1958 (RU 1958 295; FF 1955 II 499 ediz. franc.; BBI 1955 II 495 ediz. ted.).

**Art. 47** Capacità giuridica

L'Organizzazione ha, sul territorio di ogni Stato contraente, la capacità giuridica necessaria per l'esercizio delle sue funzioni. Essa ha completa personalità giuridica laddove la costituzione e le leggi dello Stato interessato lo permettano.

**Capo VIII: L'Assemblea****Art. 48** Riunioni e votazioni

- a) <sup>7</sup> L'Assemblea si riunisce una volta almeno ogni tre anni ed è convocata dal Consiglio in tempo e luogo utili. Essa può tenere una sessione straordinaria in qualsiasi momento su convocazione del Consiglio o su richiesta indirizzata al Segretariato generale da un numero di Stati contraenti pari al quinto almeno del numero totale di detti Stati.
- b) Tutti gli Stati contraenti hanno eguale diritto di farsi rappresentare alle riunioni dell'Assemblea e ciascuno di essi ha diritto ad un voto. I delegati rappresentanti gli Stati contraenti possono aggregarsi dei consiglieri tecnici, i quali possono partecipare alle riunioni, ma non hanno diritto di voto.
- c) Nelle riunioni dell'Assemblea è richiesta la maggioranza degli Stati contraenti per costituire il quorum. Salvo disposizione contraria della presente Convenzione, le decisioni dell'Assemblea sono prese alla maggioranza dei voti emessi.

**Art. 49** Poteri e obblighi dell'Assemblea

I poteri e gli obblighi dell'Assemblea sono i seguenti:

- a) eleggere ad ogni sessione il proprio Presidente e gli altri membri dell'ufficio;
- b) eleggere gli Stati contraenti che saranno rappresentati nel Consiglio, conformemente alle disposizioni del Capo IX;
- c) esaminare i rapporti del Consiglio, prendere i provvedimenti che essa reputa necessari in proposito e decidere su tutte le questioni di cui è investita dal Consiglio;
- d) stabilire il suo regolamento interno e istituire tutte le sottocommissioni che stimerà necessarie o utili;
- e) <sup>8</sup> votare dei preventivi annuali e determinare le disposizioni finanziarie dell'Organizzazione, conformemente alle disposizioni del Capo XII;
- f) verificare le spese ed approvare i conti dell'Organizzazione;

<sup>7</sup> Emendato dai Prot. del 14 giu. 1954, approvato dall'AF il 12 mar. 1956 (RU 1957 216; FF 1955 II 499 ediz. franc.; BBI 1955 II 495 ediz. ted.) e del 15 set. 1962, approvato dall'AF il 19 lug. 1963 ed entrato in vigore per la Svizzera l'11 set. 1975 (RU 1976 496, FF 1963 II 171 ediz. franc.; BBI 1963 II 192 ediz. ted.).

<sup>8</sup> Emendato dal Prot. del 14 giu. 1954, approvato dall'AF il 12 mar. 1956 e in vigore dal 12 dic. 1956 (RU 1957 216; FF 1955 II 499 ediz. franc.; BBI 1955 II 495 ediz. ted.).

- g) adire il Consiglio, le sottocommissioni e tutti gli altri organi per ogni questione di sua competenza che stimasse opportuno di deferire loro;
- h) delegare al Consiglio i poteri e l'autorità necessari od utili all'esercizio delle funzioni dell'Organizzazione, e revocare o modificare in qualsiasi momento tali delegazioni di potere;
- i) far eseguire le disposizioni risultanti dal Capo XIII;  
esaminare tutte le proposte intese a modificare o ad emendare le disposizioni della presente Convenzione e, in caso di approvazione, raccomandarle agli Stati contraenti conformemente alle disposizioni del Capo XXI;
- k) trattare tutte le questioni di competenza dell'Organizzazione, di cui il Consiglio non è espressamente incaricato.

## Capo IX: Il Consiglio

### Art. 50 Composizione ed elezione del Consiglio

- a) Il Consiglio è un organismo permanente che risponde davanti all'Assemblea. È composto di trentasei Stati contraenti eletti dall'Assemblea stessa.<sup>9</sup> Si procederà ad un'elezione durante la prima sessione dell'Assemblea, ed in seguito ogni tre anni; i membri del Consiglio eletti in tal modo resteranno in carica fino all'elezione seguente.
- b) Eleggendo i membri del Consiglio, l'Assemblea deve accordare una rappresentanza adeguata: 1) agli Stati più importanti in materia di trasporti aerei; 2) agli Stati che contribuiscono maggiormente in materia d'impianti e servizi di navigazione aerea civile internazionale, se non sono altrimenti rappresentati; 3) agli Stati la cui designazione garantirà la rappresentanza nel Consiglio di tutte le principali regioni geografiche del mondo, se non sono altrimenti rappresentati. Le vacanze in seno al Consiglio sono colmate non appena possibile dall'Assemblea; ogni Stato contraente eletto in tal modo resta in carica fino allo spirare del mandato del suo predecessore.
- c) Nessun rappresentante di uno Stato contraente in seno al Consiglio può partecipare in modo attivo o avere un interesse finanziario nell'esercizio di un servizio aereo internazionale.

### Art. 51 Presidente del Consiglio

Il Consiglio elegge il suo Presidente per un periodo di tre anni. Il presidente è rieleggibile. Non ha diritto di voto. Il Consiglio elegge nel suo seno uno o più Vicepresidenti, i quali conservano il loro diritto di voto quando funzionano come Presidente. Il Presidente non è necessariamente scelto tra i rappresentanti dei membri del Consiglio ma, se uno di questi rappresentanti è eletto presidente, il suo, posto è con-

<sup>9</sup> Emendato dal Prot. del 26 ott. 1990 e in vigore per la Svizzera dal 28 nov. 2002 (RU 2004 4002).



siderato vacante e lo Stato che egli rappresentava provvederà a sostituirlo. Le funzioni del Presidente sono le seguenti:

- a) convocare il Consiglio, il Comitato dei Trasporti aerei e la Commissione di navigazione aerea;
- b) agire come rappresentante del Consiglio;
- c) esercitare in nome del Consiglio tutte le funzioni che questi gli attribuisce.

#### **Art. 52**           Votazioni in seno al Consiglio

Le decisioni del Consiglio debbono essere approvate dalla maggioranza dei suoi membri. Il Consiglio può delegare i suoi poteri, per qualsiasi oggetto determinato, ad un comitato composto di membri del Consiglio. Ogni Stato contraente interessato può ricorrere al Consiglio contro le decisioni di qualsiasi comitato di detto Consiglio.

#### **Art. 53**           Partecipazione senza diritto di voto

Ogni Stato contraente può partecipare, senza diritto di voto, all'esame, da parte del Consiglio, come anche dei comitati e delle sottocommissioni, di qualsiasi questione che tocca particolarmente i suoi interessi. Nessun membro del Consiglio può votare in occasione dell'esame, da parte del Consiglio, di una contestazione in cui esso è parte interessata.

#### **Art. 54**           Funzioni obbligatorie del Consiglio

Il Consiglio deve:

- a) sottoporre all'Assemblea i rapporti annuali;
- b) far eseguire le istruzioni dell'Assemblea e sbrigare i compiti e le mansioni che gl'incombono in virtù della presente Convenzione;
- c) fissare la sua organizzazione e il suo regolamento interno;
- d) nominare un Comitato dei Trasporti aerei, il quale sarà composto di rappresentanti dei membri del Consiglio verso il quale è responsabile, e definirne le funzioni;
- e) istituire una Commissione di Navigazione aerea, conformemente alle disposizioni del Capo X;
- f) curare l'amministrazione finanziaria dell'Organizzazione, conformemente alle disposizioni dei Capi XII e XV;
- g) fissare la retribuzione del Presidente del Consiglio;
- h) nominare un agente esecutivo principale che avrà il titolo di Segretario generale e provvedere per la nomina dell'altro personale necessario, conformemente alle disposizioni del Capo XI;
- i) chiedere, raccogliere, esaminare e pubblicare le informazioni concernenti i progressi fatti nella navigazione aerea e l'esercizio dei servizi aerei interna-

zionali, comprese le informazioni sulle spese d'esercizio e quelle particolarizzate sui sussidi provenienti dai fondi pubblici, concessi alle imprese di trasporti aerei;

- j) avvisare gli Stati interessati di ogni infrazione alla presente Convenzione, nonché di ogni mancanza alle raccomandazioni o alle decisioni del Consiglio;
- k) render conto all'Assemblea di tutte le infrazioni alla presente Convenzione, nel caso in cui uno Stato contraente non prendesse tutti i provvedimenti appropriati, entro un termine ragionevole a contare dal momento in cui gli è stata segnalata l'infrazione;
- l) adottare, conformemente alle disposizioni del Capo VI della presente Convenzione, le norme ed i metodi raccomandati internazionali; per maggior comodità, designarli come Allegati alla presente Convenzione e notificare a tutti gli Stati contraenti le disposizioni prese in proposito;
- m) esaminare le proposte d'emendamento degli Allegati raccomandate dalla Commissione di Navigazione aerea e prendere tutti i provvedimenti utili, conformemente alle disposizioni del Capo XX;
- n) esaminare ogni questione concernente la Convenzione sottopostagli da uno Stato contraente.

#### **Art. 55** Funzioni facoltative del Consiglio

Il Consiglio può:

- a) laddove fosse necessario e qualora l'esperienza ne dimostrasse l'utilità, creare, su base regionale o ad altro livello, delle sottocommissioni di trasporto aereo e designare gruppi di Stati o di imprese di trasporti aerei ai quali potrebbe rivolgersi allo scopo di facilitare il raggiungimento degli scopi della presente Convenzione;
- b) delegare alla Commissione di Navigazione aerea le funzioni che non siano già fissate dalla presente Convenzione e revocare o modificare tali deleghe di potere in qualsiasi momento;
- c) dirigere le ricerche in tutti i campi del trasporto aereo e della navigazione aerea che abbiano un interesse internazionale, comunicare il risultato di queste ricerche agli Stati contraenti e facilitare gli scambi, tra questi Stati, delle informazioni in materia di trasporti aerei e di navigazione aerea;
- d) studiare tutte le questioni concernenti l'organizzazione e l'esercizio dei trasporti aerei internazionali, comprese quelle concernenti la proprietà e l'esercizio internazionali dei servizi aerei internazionali sulle principali avioinee, e sottoporre all'Assemblea le proposte che vi si riferiscono;
- e) indagare, a domanda di qualsiasi altro Stato contraente, su qualsiasi situazione che sembri opporre allo sviluppo della navigazione aerea internazionale ostacoli evitabili e, ultimate queste indagini, pubblicare i rapporti che gli sembrassero utili.

## Capo X: La Commissione di Navigazione aerea

### Art. 56<sup>10</sup> Nomina della Commissione

La Commissione di Navigazione aerea è composta di quindici membri nominati dal Consiglio tra le persone proposte dagli Stati contraenti. Queste persone debbono avere i titoli e le capacità come anche l'esperienza necessari per quanto concerne la conoscenza e la pratica delle questioni aeronautiche. Il Consiglio pregherà tutti gli Stati contraenti di sottoporgli i loro candidati. Il Presidente della Commissione di Navigazione aerea è nominato dal Consiglio.

### Art. 57 Funzioni della Commissione

La Commissione di Navigazione aerea deve:

- a) esaminare le modificazioni da apportare agli Allegati della presente Convenzione e raccomandarne l'adozione al Consiglio;
- b) istituire sottocommissioni tecniche, nelle quali potrà essere rappresentato qualsiasi Stato contraente, qualora lo desideri;
- c) dare il suo parere al Consiglio per quanto concerne la raccolta e la comunicazione agli Stati contraenti di tutte le informazioni che reputa necessarie e utili al progresso della navigazione aerea.

## Capo XI: Personale

### Art. 58 Nomina del personale

Con riserva delle norme emanate dall'Assemblea e delle disposizioni della presente Convenzione, il Consiglio determina il modo di nomina e di cessazione dell'impiego, la formazione e le retribuzioni, le indennità e le condizioni di servizio del Segretario generale e degli altri membri del personale dell'Organizzazione, e può assumere cittadini di qualsiasi Stato contraente o far capo ai loro servizi.

### Art. 59 Carattere internazionale del personale

Il Presidente del Consiglio, il Segretario generale e gli altri membri del personale non debbono, per quanto concerne l'esercizio delle loro funzioni, chiedere o accettare istruzioni da autorità estranee all'Organizzazione. Ogni Stato contraente si impegna a rispettare in tutto il carattere internazionale delle funzioni di questo personale e ad astenersi dall'influenzare in qualsiasi modo i suoi cittadini nell'esercizio delle loro funzioni.

<sup>10</sup> Emendato dal Prot. del 7 lug. 1971, approvato dall'AF il 29 giu. 1972 e entrato in vigore per la Svizzera il 19 dic. 1974 (RU 1975 1551; FF 1971 II 1372).

**Art. 60** Immunità e privilegi del personale

Ogni Stato contraente si impegna, per quanto ciò sia conforme al suo regime costituzionale, a concedere al Presidente del Consiglio, al Segretario generale e agli altri membri del personale dell'Organizzazione i privilegi e le immunità concessi ai membri corrispondenti del personale di altre organizzazioni internazionali pubbliche. Se dovesse intervenire un accordo internazionale generale sulle immunità ed i privilegi dei funzionari internazionali, le immunità e i privilegi concessi al Presidente del Consiglio, al Segretario generale e agli altri membri del personale dell'Organizzazione saranno eguali a quelli concessi ai sensi del detto accordo internazionale.

**Capo XII: Finanze****Art. 61<sup>11</sup>** Bilancio e ripartizione delle spese

Il Consiglio sottopone all'Assemblea dei bilanci annuali, come pure dei rapporti sulla situazione patrimoniale e dei preventivi delle entrate e delle uscite annuali. L'Assemblea voterà i bilanci, apportandovi tutte le modificazioni che stimerà necessarie e, eccettuati i contributi fissati in virtù del Capo XV riguardo agli Stati che vi consentono, ripartisce le spese dell'Organizzazione tra gli Stati contraenti nelle proporzioni che fisserà all'occorrenza.

**Art. 62** Sospensione dal diritto di voto

L'Assemblea può sospendere dal diritto di voto in seno all'Assemblea o al Consiglio quegli Stati che non soddisfano, entro un termine ragionevole, ai loro obblighi finanziari verso l'Organizzazione.

**Art. 63** Spese per le delegazioni e le altre rappresentanze

Ogni Stato contraente si assume le spese della sua propria delegazione all'Assemblea, come pure le remunerazioni, le spese di trasferta ed altre delle persone che esso ha nominato a rappresentarlo nel Consiglio e delle persone ch'esso propone come membri o designa come rappresentanti nei comitati o nelle sottocommissioni dell'Organizzazione.

<sup>11</sup> Emendato dal Prot. del 14 giu. 1954, approvato dall'AF il 12 mar. 1956 e entrato in vigore dal 12 dic. 1956 (RU 1957 216; FF 1955 II 499 ediz. franc.; BBI 1955 II 495 ediz. ted.).

### **Capo XIII: Altri accordi internazionali**

#### **Art. 64**            Accordi in materia di sicurezza

Mediante un voto dell'Assemblea, l'Organizzazione può, per le questioni aeronautiche di sua competenza riferentisi direttamente alla sicurezza universale, concludere accordi appropriati con qualsiasi organizzazione generale costituita dalle nazioni del mondo intero per preservare la pace.

#### **Art. 65**            Accordi con altri organismi internazionali

Il Consiglio può, in nome dell'Organizzazione, concludere accordi con altri organismi internazionali allo scopo di provvedere a dei servizi comuni, addivenire ad intese circa il personale e, col consenso dell'Assemblea, addivenire ad altri accordi per facilitare i lavori dell'Organizzazione.

#### **Art. 66**            Funzioni relative ad altri accordi

- a) L'Organizzazione esercita parimente le funzioni che le sono attribuite dall'Accordo sul Transito dei Servizi aerei internazionali e dall'Accordo sui Trasporti aerei internazionali formati a Chicago il 7 dicembre 1944<sup>12</sup>, e ciò conformemente alle disposizioni di detti Accordi.
- b) I membri dell'Assemblea e del Consiglio che non avranno accettato l'Accordo sul Transito dei Servizi aerei internazionali o l'Accordo sui Trasporti aerei internazionali formati a Chicago il 7 dicembre 1944, non hanno il diritto di votare sulle questioni sottoposte all'Assemblea o al Consiglio in virtù delle disposizioni dell'Accordo in causa.

### **Parte terza: Trasporti aerei internazionali**

#### **Capo XIV: Informazioni e rapporti**

#### **Art. 67**            Presentazione di rapporti al Consiglio

Ogni Stato contraente si impegna che le sue imprese di trasporti aerei internazionali presentino al Consiglio, alle condizioni poste da quest'ultimo, dei rapporti sul loro traffico e sui loro prezzi di costo, come pure dei rapporti sulla loro situazione finanziaria, con l'indicazione, segnatamente, dell'importo e dell'origine di tutte le loro entrate.

<sup>12</sup> RS 0.748.111.2

## Capo XV: Aeroporti e altri impianti e servizi di navigazione aerea

### Art. 68 Designazione delle rotte e degli aeroporti

Ogni Stato contraente può, con riserva delle disposizioni della presente Convenzione, designare la rotta da seguire sul suo territorio da qualsiasi servizio aereo internazionale, come pure gli aeroporti utilizzabili da detto servizio.

### Art. 69

Miglioramento degli impianti e dei servizi di navigazione aerea

Il Consiglio, se reputa che gli aeroporti o altri impianti e servizi di navigazione aerea di uno Stato contraente, compresi i servizi delle radiocomunicazioni e meteorologici, non siano sufficienti per garantire un esercizio sicuro, regolare, efficace ed economico dei servizi aerei internazionali già esistenti o progettati, si consulta con lo Stato direttamente in causa e con gli altri Stati interessati per trovare i mezzi atti a por rimedio alla situazione e può fare delle raccomandazioni a questo scopo. Nessuno Stato contraente che trascuri di mettere in esecuzione tali raccomandazioni potrà essere considerato colpevole di infrazione alla presente Convenzione.

### Art. 70 Finanziamento degli impianti e dei servizi di navigazione aerea

Uno Stato contraente può, nelle circostanze previste dall'articolo 69, concludere un accordo col Consiglio per poter dar seguito a tali raccomandazioni. Lo Stato può decidere di prendere a suo carico tutte le spese cagionate dall'accordo suddetto. In caso contrario, il Consiglio può accettare, a domanda dello Stato, di fornire tutti o parte dei fondi necessari.

### Art. 71 Fornitura e manutenzione di impianti e servizi da parte del Consiglio

Se uno Stato contraente ne fa domanda, il Consiglio può accettare di fornire, provvedere del personale necessario, mantenere ed amministrare tutti o parte degli aeroporti e degli altri impianti e servizi di navigazione aerea, compresi i servizi delle radiocomunicazioni e meteorologici che, sul territorio di detto Stato, sono necessari all'esercizio sicuro, regolare, efficace ed economico dei servizi aerei internazionali degli altri Stati contraenti e può fissare delle tasse eque e ragionevoli per l'utilizzazione degli impianti e dei servizi forniti.

### Art. 72 Acquisto od utilizzazione dei terreni

Nel caso in cui fossero necessari dei terreni per gli impianti e i servizi di cui tutte o parte delle spese sono sopportate dal Consiglio a domanda di uno Stato contraente, quest'ultimo deve o fornire esso stesso tali terreni, conservandone, se lo desidera, la proprietà, oppure facilitarne l'utilizzazione da parte del Consiglio a condizioni eque e ragionevoli e conformemente alle proprie leggi interne.

**Art. 73** Spese e ripartizione dei fondi

Nel limite dei fondi che l'Assemblea potrebbe destinare a questo scopo in virtù del Capo XII, il Consiglio può sopperire alle spese correnti, nel senso del presente Capo, attingendo ai fondi generali dell'Organizzazione. Il Consiglio stabilisce i contributi necessari alle operazioni previste nel presente Capo nelle proporzioni precedentemente convenute per un periodo di tempo ragionevole tra gli Stati contraenti che vi consentono e le cui imprese di trasporti aerei utilizzano gli impianti e i servizi in causa. Il Consiglio può inoltre stabilire contributi ai fondi d'esercizio necessari, per gli Stati che vi consentono.

**Art. 74** Assistenza tecnica e utilizzazione delle entrate

Allorquando il Consiglio, a domanda di uno Stato contraente, fornisce tutti o parte degli aeroporti o degli altri impianti e servizi, l'accordo può prevedere, purché lo Stato di cui si tratta vi consenta, un'assistenza tecnica per la direzione e l'esercizio degli aeroporti e degli altri impianti e servizi, come anche il pagamento delle spese d'esercizio, degli interessi e degli ammortamenti con il provento delle entrate d'esercizio di tali aeroporti, impianti e servizi.

**Art. 75** Presa in possesso degli impianti e dei servizi forniti dal Consiglio

Uno Stato contraente può in ogni tempo svincolarsi dagli obblighi contratti conformemente all'articolo 70 e prendere possesso degli aeroporti e degli altri impianti e servizi installati dal Consiglio sul suo territorio, secondo le disposizioni degli articoli 71 e 72, versando al Consiglio stesso la somma che quest'ultimo riterrà adeguata al caso particolare. Se lo Stato interessato reputa che la somma fissata dal Consiglio sia eccessiva, può, contro la decisione del Consiglio, appellarsi all'Assemblea, la quale confermerà o modificherà tale decisione.

**Art. 76** Rimborso di fondi

I fondi raccolti dal Consiglio per rimborso attuato conformemente all'articolo 75 e provenienti dal pagamento di interessi e ammortamenti in virtù dell'articolo 74, sono, nel caso delle anticipazioni finanziate originariamente da alcuni Stati in virtù dell'articolo 73, restituiti agli Stati per i quali sono stati stabiliti contributi iniziali, proporzionatamente ai loro contributi, secondo la decisione del Consiglio.

**Capo XVI: Imprese esercitate in comune e servizi aerei cumulativi****Art. 77** Organizzazioni d'esercizio in comune autorizzate

Giusta la presente Convenzione nulla si oppone a che due o più Stati contraenti costituiscano per il trasporto aereo, delle organizzazioni d'esercizio in comune o degli organismi internazionali d'esercizio, né di cumulare i loro servizi aerei lungo qualsiasi rotta o in qualsiasi regione. Tuttavia, tali organizzazioni o organismi e tali servizi cumulativi saranno sottoposti a tutte le disposizioni della presente Convenzione, comprese quelle che si riferiscono alla registrazione presso il Consiglio degli accordi

di cui si tratta. Il Consiglio fissa il modo in cui le disposizioni della presente Convenzione sulla nazionalità degli aeromobili saranno applicate agli aeromobili esercitati da organismi internazionali d'esercizio.

**Art. 78** Atteggiamiento del Consiglio

Il Consiglio può raccomandare agli Stati contraenti interessati di costituire organizzazioni in comune per l'esercizio dei servizi aerei lungo qualsiasi rotta o in qualsiasi regione.

**Art. 79** Partecipazione alle organizzazioni d'esercizio

Uno Stato può far parte di organizzazioni d'esercizio in comune o partecipare a servizi aerei cumulativi, sia pel tramite del suo Governo, sia pel tramite di una o più compagnie di trasporti aerei designate dal suo Governo. Tali compagnie possono, col beneplacito esclusivo dello Stato interessato, appartenergli in tutto o in parte, come pure appartenere a privati.

**Parte quarta: Disposizioni finali**

**Capo XVII: Altri accordi e trattati sulla navigazione aerea**

**Art. 80** Convenzioni di Parigi e dell'Avana

Ogni Stato contraente si impegna a denunciare, non appena entrata in vigore la presente Convenzione, quella per il regolamento della navigazione aerea, firmata a Parigi il 13 ottobre 1919 o quella sul traffico aereo commerciale, firmata all'Avana il 20 febbraio 1928, qualora faccia parte dell'una o dell'altra di dette Convenzioni. La presente Convenzione sostituisce, per gli Stati contraenti, la Convenzione di Parigi e quella dell'Avana.

**Art. 81** Registrazione degli accordi in vigore

Qualsiasi accordo sulla navigazione aerea esistente al momento dell'entrata in vigore della presente Convenzione tra uno Stato contraente e un altro Stato, o tra un'impresa di trasporti aerei di uno Stato contraente ed un altro Stato od un'altra impresa di trasporti aerei di un altro Stato, deve essere registrato immediatamente presso il Consiglio.

**Art. 82** Abrogazione di trattati incompatibili

Gli Stati contraenti riconoscono che la presente Convenzione abroga qualsiasi obbligo ed intesa esistenti tra di loro ed incompatibile con le disposizioni della presente Convenzione, e si impegnano a non contrarre tali obblighi né a concluder tali intese. Ogni Stato contraente che, prima di diventare membro dell'Organizzazione, ha assunto verso uno Stato non contraente o un cittadino di uno Stato contraente o d'uno Stato non contraente degli obblighi incompatibili con le disposizioni della presente Convenzione, deve prendere senza indugio i provvedimenti necessari per



svincolarsene. Qualora un'impresa di trasporti aerei appartenente ad uno Stato contraente abbia assunto tali obblighi incompatibili, lo Stato di cui ha la nazionalità si adopererà per ottenere immediatamente la cessazione di questi obblighi e, in ogni caso, li farà cessare non appena sarà giuridicamente possibile, dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione.

**Art. 83** Registrazione dei nuovi accordi

Con riserva delle disposizioni dell'articolo precedente, ogni Stato contraente ha il diritto di concludere qualsiasi accordo compatibile con le disposizioni della presente Convenzione. Tali accordi saranno immediatamente registrati presso il Consiglio, che li pubblicherà non appena possibile.

**Art. 83<sup>bis13</sup>** Trasferimento di funzioni e obblighi determinati

- a) Nonostante le disposizioni degli articoli 12, 30, 31 e 32a, se un aeromobile immatricolato in uno Stato contraente è utilizzato in virtù di un accordo di locazione, di noleggio o di banalizzazione dell'aeromobile, o di ogni altro arrangiamento simile, da un vettore che ha la sede principale della sua azienda, o in mancanza della stessa, la sua residenza permanente in un altro Stato contraente, lo Stato d'immatricolazione può, mediante accordo con quest'altro Stato, trasferire a quest'ultimo del tutto o in parte le funzioni e gli obblighi che gli articoli 12, 30, 31 e 32a gli conferiscono, riguardo a questo aeromobile, nella sua qualità di Stato d'immatricolazione. Lo Stato d'immatricolazione sarà liberato dalla sua responsabilità per quanto concerne le funzioni e gli obblighi trasferiti.
- b) Il trasferimento non avrà ripercussioni nei confronti degli altri Stati contraenti prima che l'accordo di cui è oggetto sia stato registrato presso il Consiglio e reso pubblico conformemente all'articolo 83 o che l'esistenza e la portata dell'accordo siano state notificate direttamente alle autorità dello Stato o degli altri Stati contraenti interessati da uno Stato partecipante all'accordo.
- c) Le disposizioni dei paragrafi a, b qua sopra sono parimenti applicabili nei casi di cui all'articolo 77.

## Capo XVIII: Controversie e mancanze

**Art. 84** Regolamento delle controversie

In caso di dissenso tra due o più Stati contraenti, relativamente all'interpretazione o all'applicazione della presente Convenzione e dei suoi Allegati, che non potesse essere regolato mediante trattative, decide il Consiglio, a richiesta di qualsiasi Stato implicato. Nessun membro del Consiglio può votare quando il Consiglio esamina una controversia di cui esso è parte in causa. Con riserva dell'articolo 85, ogni Stato

<sup>13</sup> Introdotta dal Prot. del 6 ott. 1980, approvato dall'AF il 26 nov. 1984 e in vigore per la Svizzera dal 20 giu. 1997 (RU **2004** 3999 3995; FF **1984** I 498).

contraente può, contro la decisione del Consiglio, appellarsi ad un tribunale arbitrale ad hoc istituito d'intesa con le altre parti contendenti, o alla Corte permanente di Giustizia internazionale<sup>14</sup>. Qualsiasi appello dei genere deve essere notificato al Consiglio entro sessanta giorni dalla data alla quale è stata ricevuta la notificazione della decisione del Consiglio.

#### **Art. 85** Procedura d'arbitrato

Se uno Stato contraente, parte in causa in una controversia nella quale la decisione del Consiglio è in istanza d'appello, non ha accettato gli Statuti della Corte permanente di Giustizia internazionale<sup>15</sup> e se gli Stati contraenti, parti in causa nella controversia suddetta, non si accordano sulla scelta del tribunale arbitrale, ciascuno degli Stati contraenti parti in causa nella controversia designa un arbitro e gli arbitri così designati si riuniranno per scegliere un superarbitro. Nel caso in cui l'uno o l'altro degli Stati contraenti, parti in causa nella controversia, non designi il suo arbitro entro tre mesi dalla data del ricorso, il Presidente del Consiglio designa l'arbitro in nome dello Stato di cui si tratti, scegliendolo su una lista di persone qualificate e disponibili tenuta dal Consiglio. Se, entro trenta giorni, gli arbitri non riescono ad accordarsi sulla scelta di un superarbitro, il Presidente del Consiglio ne designa uno tra le persone figuranti nella lista summenzionata. Gli arbitri e il superarbitro riuniti costituiscono un tribunale arbitrale. Ogni tribunale arbitrale costituito in virtù del presente articolo o dell'articolo precedente fissa le proprie norme di procedura e delibera a maggioranza dei voti, essendo beninteso che il Consiglio ha la facoltà di decidere sulle questioni di procedura, nel caso di ritardo eccessivo.

#### **Art. 86** Appello

Salvo decisione contraria del Consiglio, ogni decisione del Consiglio concernente la questione di sapere se un'impresa di trasporti aerei internazionali sia esercitata conformemente alle disposizioni della presente Convenzione conserva la sua efficacia fintanto che non sia infirmata in appello. Su tutte le altre questioni, le decisioni del Consiglio sono sospese in caso di appello, fintanto che il tribunale si sia pronunciato. Le decisioni della Corte permanente di Giustizia internazionale<sup>16</sup> o del tribunale arbitrale sono inappellabili ed obbligatorie.

#### **Art. 87** Sanzioni contro un'impresa di trasporti aerei che non si conforma alle disposizioni previste

Ogni Stato contraente s'impegna a vietare, nello spazio aereo sopra al suo territorio, l'esercizio di un'impresa di trasporti aerei appartenente ad uno Stato contraente, qualora il Consiglio giudichi che l'impresa di cui si tratta non si conformi a una decisione inappellabile presa conformemente alle disposizioni dell'articolo precedente.

<sup>14</sup> Ora: Corte internazionale di giustizia (art. 37 dello Statuto della Corte internazionale di giustizia - RS **0.193.501**).

<sup>15</sup> Ora: Corte internazionale di giustizia (art. 37 dello Statuto della Corte internazionale di giustizia - RS **0.193.501**).

<sup>16</sup> Ora: Corte internazionale di giustizia (art. 37 dello Statuto della Corte internazionale di giustizia - RS **0.193.501**).

**Art. 88** Sanzioni contro uno Stato che non si conforma alle disposizioni previste

L'Assemblea sospende dal diritto di voto in seno all'Assemblea stessa o al Consiglio qualsiasi Stato contraente che contravviene alle disposizioni del presente Capo.

## **Capo XIX: Guerra**

**Art. 89** Guerra e crisi nazionale

In caso di guerra, le disposizioni della presente Convenzione non pregiudicano la libertà d'azione degli Stati contraenti, sia come belligeranti sia come neutrali. Lo stesso principio è applicabile ad ogni Stato contraente che proclami uno stato di crisi nazionale e lo notifichi al Consiglio.

## **Capo XX: Allegati<sup>17</sup>**

**Art. 90** Adozione ed emendamento degli Allegati

- a) Gli Allegati menzionati nell'articolo 54 capoverso 1) saranno adottati dal Consiglio a maggioranza dei due terzi, in una riunione convocata a tale scopo e saranno in seguito sottoposti dal Consiglio a ciascuno Stato contraente. Tali Allegati e gli emendamenti alle loro disposizioni avranno effetto entro tre mesi dalla loro notificazione agli Stati contraenti o ad una data ulteriore che' fisserà il Consiglio, a meno che nel frattempo la maggioranza degli Stati contraenti si sia manifestata contraria mediante comunicazione al Consiglio.
- b) Il Consiglio avvertirà immediatamente tutti gli Stati contraenti dell'entrata in vigore di ogni Allegato o di ogni emendamento.

## **Capo XXI: Ratificazioni, adesioni, emendamenti e denunce**

**Art. 91** Ratificazione della Convenzione

- a) La presente Convenzione è sottoposta alla ratificazione degli Stati firmatari. Gli strumenti di ratificazione saranno depositati negli archivi del Governo degli Stati Uniti d'America, il quale notificherà la data di tale deposito ad ogni Stato firmatario e aderente.

<sup>17</sup> Non pubblicati nella RU. Questi allegati non figurano nella presente Raccolta. Il loro testo e quello delle loro modificazioni possono essere consultati presso l'Ufficio federale dell'aviazione civile oppure ottenuti presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale:

Organisation de l'aviation civile internationale, Groupe de la vente des documents  
999, rue de l'Université Montréal, Québec, Canada H3C 5H7 (vedi RU **1999** 2691 2692, **2002** 2604 2726).

- b) Non appena la presente Convenzione avrà raccolto le ratificazioni o adesioni di ventisei Stati, essa entrerà in vigore tra questi Stati trenta giorni dopo il deposito del ventiseiesimo strumento. Per ogni Stato che la ratificherà successivamente, essa entrerà in vigore trenta giorni dopo il deposito dello strumento di ratificazione di detto Stato.
- c) Spetterà al Governo degli Stati Uniti d'America di comunicare al Governo di ciascuno Stato firmatario e aderente la data dell'entrata in vigore della presente Convenzione.

**Art. 92**            Adesione alla Convenzione

- a) La presente Convenzione è aperta all'adesione degli Stati membri delle Nazioni Unite, degli Stati ad esse associati e degli Stati rimasti neutrali durante il presente conflitto mondiale.
- b) L'adesione si fa mediante notificazione al Governo degli Stati Uniti d'America ed ha effetto trenta giorni dopo il ricevimento di tale notificazione da parte del Governo degli Stati Uniti d'America, il quale ne avviserà tutti gli Stati contraenti.

**Art. 93**            Ammissione di altri Stati

Riservata l'approvazione da parte di qualsiasi organizzazione internazionale generale creata dalle nazioni del mondo intero per preservare la pace, altri Stati che non siano quelli cui s'applicano gli articoli 91 e 92 a), potranno essere ammessi a partecipare alla presente Convenzione, mediante voto dei quattro quinti dell'Assemblea ed alle condizioni che quest'ultima potrà prescrivere, purché per ogni singolo caso ogni Stato invaso od aggredito durante la guerra attuale dallo Stato richiedente, abbia dato il suo consenso.

**Art. 94**            Emendamento alla Convenzione

- a) Ogni proposta d'emendamento alla presente Convenzione deve essere approvata dai due terzi dell'Assemblea ed entra in vigore, per gli Stati che hanno ratificato l'emendamento, dopo ratificazione da parte di un numero di Stati contraenti fissato dall'Assemblea. Tale numero non può essere inferiore ai due terzi del numero totale degli Stati contraenti.
- b) Se stima che un emendamento è tale da giustificare un simile provvedimento, l'Assemblea può, nella raccomandazione d'adozione, prevedere che uno Stato il quale non abbia ratificato l'emendamento stesso nel termine fissato dopo la sua entrata in vigore, cesserà di essere membro dell'Organizzazione e parte della Convenzione.

**Art. 95**            Denuncia della Convenzione

- a) Ogni Stato contraente può denunciare la presente Convenzione tre anni dopo la sua entrata in vigore, mediante notificazione al Governo degli Stati Uniti d'America, che ne avvertirà immediatamente tutti gli altri Stati contraenti.

- b) Tale denuncia ha effetto un anno dopo il ricevimento della notificazione ed ha effetto soltanto per lo Stato che l'ha data.

## Capo XXII: Definizioni

### Art. 96

Nel senso della presente Convenzione:

- a) «Servizio aereo» significa un servizio aereo regolare assicurato da un aeromobile adibito al trasporto pubblico di passeggeri, di posta o di merci;
- b) «Servizio aereo internazionale» significa un servizio aereo che attraversa lo spazio aereo sopra il territorio di due o più Stati;
- c) «Impresa di trasporti aerei» significa un'impresa di trasporti aerei che offre od esercita un servizio aereo internazionale;
- d) «Scalo non commerciale» significa un atterramento eseguito ad altro fine che l'imbarco o lo sbarco di passeggeri, di merci o di posta.

## Firma della Convenzione

*In fede di che*, i Plenipotenziari sottoscritti, a ciò debitamente autorizzati, firmano la presente Convenzione in nome dei loro rispettivi Governi, il giorno che figura a lato della loro firma.

*Fatto* a Chicago, il settimo giorno del mese di dicembre 1944, in lingua inglese. I testi della presente Convenzione redatti nelle lingue francese, inglese, spagnola e russa fanno parimenti fede. I testi saranno depositati presso gli archivi del Governo degli Stati Uniti d'America e copie certificate conformi saranno trasmesse da quel Governo ai Governi di tutti gli Stati che firmeranno la presente Convenzione o vi aderiranno. La presente Convenzione sarà aperta alla firma a Washington (D.C.).<sup>18</sup>

*(Seguono le firme)*

<sup>18</sup> Emendato dal Prot. del 30 set. 1977, approvato dall'AF il 12 dic. 1979 e in vigore per la Svizzera dal 17 ago. 1999 (RU 2004 3999 3993; FF 1979 II 1).

**Campo di applicazione della convenzione il 26 marzo 2004**

Stati partecipanti	Ratificazione Adesione (A)		Entrata in vigore	
Afghanistan	4 aprile	1947	4 maggio	1947
Albania	28 marzo	1991 A	27 aprile	1991
Algeria	7 maggio	1963 A	6 giugno	1963
Andorra	26 gennaio	2001 A	25 febbraio	2001
Angola	11 marzo	1977 A	10 aprile	1977
Antigua e Barbuda	10 novembre	1981 A	10 dicembre	1981
Arabia Saudita	19 febbraio	1962 A	21 marzo	1962
Argentina	4 giugno	1946 A	4 aprile	1947
Armenia	18 giugno	1992 A	18 luglio	1992
Australia	1° marzo	1947	4 aprile	1947
Austria	26 agosto	1948 A	25 settembre	1948
Azerbaijan	9 ottobre	1992 A	8 novembre	1992
Bahamas	27 maggio	1975 A	26 giugno	1975
Bahrein	20 agosto	1971 A	19 settembre	1971
Bangladesh	22 dicembre	1972 A	21 gennaio	1973
Barbados	21 marzo	1967 A	20 aprile	1967
Belgio	5 maggio	1947	4 giugno	1947
Belize	7 dicembre	1990 A	6 gennaio	1991
Benin	29 maggio	1961 A	28 giugno	1961
Bhutan	17 maggio	1989 A	16 giugno	1989
Belarus	4 giugno	1993 A	4 luglio	1993
Bolivia	4 aprile	1947	4 maggio	1947
Bosnia e Erzegovina	13 gennaio	1993 A	12 febbraio	1993
Botswana	28 dicembre	1978 A	27 gennaio	1978
Brasile	8 luglio	1946	4 aprile	1947
Brunei	4 dicembre	1984 A	3 gennaio	1985
Bulgaria	8 giugno	1967 A	8 luglio	1967
Burkina Faso	21 marzo	1962 A	20 aprile	1962
Burundi	19 gennaio	1968 A	18 febbraio	1968
Cambogia	16 gennaio	1956 A	15 febbraio	1956
Camerun	15 gennaio	1960 A	14 febbraio	1960
Canada	13 febbraio	1946	4 aprile	1947
Capo Verde	19 agosto	1976 A	18 settembre	1976
Ciad	3 luglio	1962 A	2 agosto	1962
Cile	11 marzo	1947	10 aprile	1947
Cina	20 febbraio	1946	4 aprile	1947
Hong Kong <sup>a</sup>	3 giugno	1997	1° luglio	1997
Macao <sup>b</sup>	6 ottobre	1999	20 dicembre	1999
Cipro	17 gennaio	1961 A	16 febbraio	1961
Colombia	31 ottobre	1947	30 novembre	1947
Comore	15 gennaio	1985 A	14 febbraio	1985
Congo (Brazzaville)	26 aprile	1962 A	26 maggio	1962
Congo (Kinshasa)	27 luglio	1961 A	26 agosto	1961

Stati partecipanti	Ratificazione Adesione (A)		Entrata in vigore	
Corea (Nord)	16 agosto	1977 A	15 settembre	1977
Corea (Sud)	11 novembre	1952 A	11 dicembre	1952
Costa Rica	1° maggio	1958	31 maggio	1958
Côte d'Ivoire	31 ottobre	1960 A	30 novembre	1960
Croazia	9 aprile	1992 A	9 maggio	1992
Cuba	11 maggio	1949	10 giugno	1949
Danimarca	28 febbraio	1947	4 aprile	1947
Ecuador	20 agosto	1954	19 settembre	1954
Egitto	13 marzo	1947	12 aprile	1947
El Salvador	11 giugno	1947	11 luglio	1947
Emirati arabi uniti	25 aprile	1972 A	25 maggio	1972
Eritrea	17 settembre	1993 A	17 ottobre	1993
Estonia	24 gennaio	1992 A	23 febbraio	1992
Etiopia	1° marzo	1947	4 aprile	1947
Isole Figi	5 marzo	1973 A	4 aprile	1973
Filippine	1° marzo	1947	4 aprile	1947
Finlandia	30 marzo	1949 A	29 aprile	1949
Francia	25 marzo	1947	24 aprile	1947
Gabon	18 gennaio	1962 A	17 febbraio	1962
Gambia	13 maggio	1977 A	12 giugno	1977
Georgia	21 gennaio	1994 A	20 febbraio	1994
Germania	9 maggio	1956	8 giugno	1956
Ghana	9 maggio	157 A	8 giugno	1957
Giamaica	26 marzo	1963 A	26 aprile	1963
Giappone	8 settembre	1953 A	8 ottobre	1953
Gibuti	30 giugno	1978 A	30 luglio	1978
Giordania	18 marzo	1947 A	17 aprile	1947
Grecia	13 marzo	1947	12 aprile	1947
Grenada	31 agosto	1981 A	30 settembre	1981
Guatemala	28 aprile	1947	28 maggio	1947
Guinea	27 marzo	1959 A	26 aprile	1959
Guinea Bissau	15 dicembre	1977 A	14 gennaio	1978
Guinea equatoriale	22 febbraio	1972 A	23 marzo	1972
Guyana	3 febbraio	1967 A	5 marzo	1967
Haiti	25 marzo	1948	24 aprile	1948
Honduras	7 maggio	1953	6 giugno	1953
India	1° marzo	1947	4 aprile	1947
Indonesia	27 aprile	1950 A	27 maggio	1950
Iran	19 aprile	1950	19 maggio	1950
Iraq	2 giugno	1947	2 luglio	1947
Irlanda	31 ottobre	1946	4 aprile	1947
Islanda	21 marzo	1947	20 aprile	1947
Israele	24 maggio	1949 A	23 giugno	1949
Italia	31 ottobre	1947 A	30 novembre	1947
Kazakistan	21 agosto	1992 A	20 settembre	1992

Stati partecipanti	Ratificazione Adesione (A)		Entrata in vigore	
Kenia	10 maggio	1964 A	31 maggio	1964
Kirghizistan	25 febbraio	1993 A	27 marzo	1993
Kiribati	14 aprile	1981 A	14 maggio	1981
Kuwait	18 maggio	1960 A	17 giugno	1960
Laos	13 giugno	1955 A	13 luglio	1955
Lesotho	19 maggio	1975 A	18 giugno	1975
Lettonia	13 luglio	1992 A	12 agosto	1992
Libano	19 settembre	1949	19 ottobre	1949
Liberia	11 febbraio	1947	4 aprile	1947
Libia	29 gennaio	1953 A	28 febbraio	1953
Lituania	8 gennaio	1992 A	7 febbraio	1992
Lussemburgo	28 aprile	1948	28 maggio	1948
Macedonia	10 dicembre	1992 A	9 gennaio	1993
Madagascar	14 aprile	1962 A	14 maggio	1962
Malaysia	7 aprile	1958 A	7 maggio	1958
Malawi	11 settembre	1964 A	11 ottobre	1964
Maldive	12 marzo	1974 A	11 aprile	1974
Mali	8 novembre	1960 A	8 dicembre	1960
Malta	5 gennaio	1965 A	4 febbraio	1965
Marocco	13 novembre	1956 A	13 dicembre	1956
Isole Marshall	18 marzo	1988 A	17 aprile	1988
Mauritania	13 gennaio	1962 A	12 febbraio	1962
Maurizio	30 gennaio	1970 A	1° marzo	1970
Messico	25 giugno	1946	4 aprile	1947
Micronesia	27 settembre	1988 A	27 ottobre	1988
Moldova	1° giugno	1992 A	1° luglio	1992
Monaco	4 gennaio	1980 A	3 febbraio	1980
Mongolia	7 settembre	1989 A	7 ottobre	1989
Mozambico	5 gennaio	1977 A	4 febbraio	1977
Myanmar	8 luglio	1948 A	7 agosto	1948
Namibia	30 aprile	1991 A	30 maggio	1991
Nauru	25 agosto	1975 A	24 settembre	1975
Nepal	29 giugno	1960 A	29 luglio	1960
Nicaragua	28 dicembre	1945	4 aprile	1947
Niger	29 maggio	1961 A	28 giugno	1961
Nigeria	14 novembre	1960 A	14 dicembre	1960
Norvegia	5 maggio	1947	4 giugno	1947
Nuova Zelanda	7 marzo	1947	6 aprile	1947
Isole Cook	20 agosto	1986 A	19 settembre	1986
Oman	23 febbraio	1973 A	23 febbraio	1973
Paesi Bassi	26 marzo	1947	25 aprile	1947
Aruba	9 gennaio	1986	1° gennaio	1986
Pakistan	6 novembre	1947 A	6 dicembre	1947
Palau	4 ottobre	1995 A	3 novembre	1995
Panama*	18 gennaio	1960 A	17 febbraio	1960



Stati partecipanti	Ratificazione Adesione (A)		Entrata in vigore	
Papua-Nuova Guinea	15 dicembre	1975 A	14 gennaio	1976
Paraguay	21 gennaio	1946	4 aprile	1947
Perù	8 aprile	1946	4 aprile	1947
Polonia	6 aprile	1945	4 aprile	1947
Portogallo	27 febbraio	1947	4 aprile	1947
Qatar	5 settembre	1971 A	5 ottobre	1971
Regno Unito	1° marzo	1947	4 aprile	1947
Repubblica ceca <sup>c</sup>	4 marzo	1993 A	3 aprile	1993
Rep. centrafricana	28 giugno	1961 A	28 luglio	1961
Rep. Dominicana	25 gennaio	1946	4 aprile	1947
Romania	30 aprile	1965 A	30 maggio	1965
Ruanda	3 febbraio	1964 A	4 marzo	1964
Russia	15 ottobre	1970 A	14 novembre	1970
Samoa	21 novembre	1996 A	21 dicembre	1996
Saint Kitts e Nevis	21 maggio	2002 A	20 giugno	2002
Saint Lucia	20 novembre	1979 A	20 dicembre	1979
Saint Vincent e Grenadine	15 novembre	1983 A	15 dicembre	1983
Isole Salomone	11 aprile	1985 A	11 maggio	1985
San Marino	13 maggio	1988 A	12 giugno	1988
Sao Tomé e Principe	28 febbraio	1977 A	30 marzo	1977
Seicelle	25 aprile	1977 A	25 maggio	1977
Senegal	11 novembre	1960 A	11 dicembre	1960
Serbia e Montenegro <sup>d</sup>	14 dicembre	2000 A	13 gennaio	2001
Singapore	20 maggio	1966 A	19 giugno	1966
Sierra Leone	22 novembre	1961 A	22 dicembre	1961
Siria	21 dicembre	1949	20 gennaio	1950
Slovacchia <sup>c</sup>	15 marzo	1993 A	14 aprile	1993
Slovenia	9 aprile	1992 A	9 maggio	1992
Somalia	2 marzo	1964 A	1° aprile	1964
Spagna	5 marzo	1947	4 aprile	1947
Sri Lanka	1° giugno	1948 A	1° luglio	1948
Stati Uniti	9 agosto	1946	4 aprile	1947
Sudafrica	1° marzo	1947	4 aprile	1947
Sudan	29 giugno	1956 A	29 luglio	1956
Suriname	5 marzo	1976 A	4 aprile	1976
Svezia	7 novembre	1946	4 aprile	1947
Svizzera*	6 febbraio	1947	4 aprile	1947
Swaziland	14 febbraio	1973 A	16 marzo	1973
Tagikistan	3 settembre	1993 A	3 ottobre	1993
Tanzania	23 aprile	1962 A	23 maggio	1962
Thailandia	4 aprile	1947	4 maggio	1947
Togo	18 maggio	1965 A	17 giugno	1965
Tonga	2 novembre	1984 A	2 dicembre	1984
Trinidad e Tobago	14 marzo	1963 A	13 aprile	1963

Stati partecipanti	Ratificazione Adesione (A)		Entrata in vigore	
Tunisia	18 novembre	1957 A	18 dicembre	1957
Turchia	20 dicembre	1945	4 aprile	1947
Turkmenistan	15 marzo	1993 A	14 aprile	1993
Ucraina	10 agosto	1992 A	9 settembre	1992
Uganda	10 aprile	1967 A	10 maggio	1967
Ungheria	30 settembre	1969 A	30 ottobre	1969
Uruguay	14 gennaio	1954	13 febbraio	1954
Uzbekistan	13 ottobre	1992 A	12 novembre	1992
Vanuatu	17 agosto	1983 A	16 settembre	1983
Venezuela	1° aprile	1947 A	1° maggio	1947
Vietnam	13 marzo	1980 A	12 aprile	1980
Yemen	17 aprile	1964 A	17 maggio	1964
Zambia	30 ottobre	1964 A	29 novembre	1964
Zimbabwe	11 febbraio	1981 A	13 marzo	1981

\* Riserve e dichiarazioni vedi qui appresso  
Le riserve, dichiarazioni e obiezioni, ad eccezione di quelle della Svizzera, non sono pubblicate nella RU. Il testo inglese può essere consultato sul sito internet degli Stati Uniti d'America, depositari di questa convenzione, <http://www.state.gov/s/l/c9841.htm> oppure ottenuto presso la Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione Trattati internazionali, 3003 Berna.

a Dal 4 apr. 1947 al 30 giu. 1997, la Convenzione era applicabile a Hong Kong che faceva parte del territorio del Regno Unito. Dal 1° lug. 1997, Hong Kong è diventata una Regione amministrativa speciale (RAS) della Repubblica Popolare Cinese. In virtù della dichiarazione cinese del 3 giu. 1997, dal 1° lug. 1997 la Convenzione è applicabile anche alla RAS Hong Kong.

b In base a una dichiarazione della Repubblica Popolare Cinese dell'8 dic. 1999, dal 20 dic. 1999 la Convenzione è applicabile alla Regione amministrativa speciale (RAS) di Macao.

c Cecoslovacchia: 18 apr. 1945: firma; 1° mar. 1947: ratifica; 1° apr. 1947: entrata in vigore.

d 9 mar. 1960: ratifica della Repubblica socialista federale di Jugoslavia.  
4 feb. 2003: la Repubblica federativa di Jugoslavia diventa Serbia e Montenegro.

## Riserve e dichiarazioni

*Svizzera.* All'atto del deposito dello strumento di ratificazione, il 6 febbraio 1947, la Svizzera ha fatto la seguente dichiarazione:

«Il mio Governo mi ha incaricato di notificarvi che le autorità svizzere hanno convenuto con le autorità del Principato del Liechtenstein che la convenzione s'applicherà parimenti a detto Principato fintanto che vigerà il trattato di unione doganale concluso il 29 marzo 1923<sup>19</sup> tra la Confederazione Svizzera e il Principato del Liechtenstein».

<sup>19</sup> RS 0.631.112.514