



Protocolli relativi ad un emendamento all'articolo 50 (a) e ad un emendamento all'articolo 56 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, fatti a Montreal il 6 ottobre 2016

A.C. 2359

Dossier n° 308 - Schede di lettura
9 giugno 2020

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2359
Titolo:	Ratifica ed esecuzione dei seguenti Protocolli: a) Protocollo relativo ad un emendamento all'articolo 50 (a) della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, fatto a Montreal il 6 ottobre 2016; b) Protocollo relativo ad un emendamento all'articolo 56 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, fatto a Montreal il 6 ottobre 2016
Iniziativa:	Governativa
Firma dell'Accordo:	Sì
Iter al Senato:	Sì
Numero di articoli:	4
Date:	
presentazione:	26 marzo 2019
trasmissione alla Camera:	30 gennaio 2020
assegnazione:	11 febbraio 2020
Commissione competente :	III Affari esteri
Sede:	referente
Pareri previsti:	I (Aff. costituzionali), V (Bilancio), IX (Trasporti)
Oneri finanziari:	No

Contenuto degli accordi

La **Convenzione sull'aviazione civile internazionale**, nota anche come **Convenzione di Chicago**, fatta il 7 dicembre 1944 inizialmente dai rappresentanti di 52 Stati, ed entrata in vigore a livello internazionale il 4 aprile 1947 dopo la 26° ratifica, fissa i principi alla base dell'aviazione civile e del trasporto aereo a livello mondiale.

Concepita in una temperie ancora segnata dallo svolgimento del secondo conflitto mondiale, la Convenzione annovera tra le sue finalità la **promozione di rapporti di pace tra le nazioni mediante lo sviluppo dei trasporti aerei** improntato ad alcuni principi comuni capaci di disinnescare potenziali tensioni tra gli Stati. In tal senso la Convenzione di Chicago si poneva nell'alveo dei paralleli sforzi volti a promuovere la nuova **Organizzazione delle Nazioni Unite**.

La Convenzione afferma il principio della **sovranità nazionale di ciascuno Stato contraente sullo spazio aereo sovrastante il proprio territorio**. Per quanto invece concerne il sorvolo dello spazio aereo di una nazione estera o l'atterraggio sul suo territorio da parte di aeromobili militari o di Stato, questi sono possibili solamente **previa autorizzazione da parte dello Stato interessato**.

Nello svolgimento di traffico aereo a carattere militare, ciascuno Stato deve tenere in debita considerazione la sicurezza del [traffico aereo](#) civile.

Va ricordato che il carattere estremamente ambizioso delle finalità della Convenzione di Chicago faceva sì che essa si ponesse in grande anticipo sui tempi: difatti si dimostrò impossibile definire da subito criteri comuni a tutti i Paesi, tanto che si dovettero fissare dei punti comuni (le

cosiddette **libertà dell'aria**) quali basi per i futuri negoziati bi- e multilaterali.

Tali punti comuni comprendevano principalmente: il diritto di sorvolo del territorio di ciascuno Stato contraente; il diritto di effettuare scali per scopi non commerciali sul territorio dello Stato contraente; il diritto di sbarcare passeggeri, posta e merci provenienti dallo Stato di cui l'aeromobile ha la nazionalità; il diritto di imbarcare passeggeri, posta e merci diretti verso lo Stato di cui l'aeromobile ha la nazionalità; il diritto di imbarcare e sbarcare passeggeri, posta e merci provenienti dal territorio di ogni Stato contraente o ad esso destinati.

L'entrata in vigore internazionale della Convenzione di Chicago, intervenuta il 4 aprile 1947, ha consentito la **creazione dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO)**, che nell'ottobre dello stesso anno assunse lo *status* di **istituto specializzato collegato al Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite (ECOSOC)**.

L'ICAO ha il compito di emanare regole e linee guida necessarie a standardizzare il trasporto aereo mondiale a vantaggio della sicurezza della [navigazione aerea](#). Le prime norme sono state emanate attraverso una serie di documenti, acclusi alla Convenzione di Chicago e noti con il nome di [Annessi ICAO](#).

In base alla Convenzione di Chicago **gli organi direttivi dell'ICAO sono l'Assemblea triennale, il Consiglio, la Commissione per la navigazione aerea ed il Segretariato**.

Il **Consiglio** costituisce l'organo direttivo permanente dell'ICAO ed il numero dei suoi componenti ha già subito nel tempo alcune modifiche per l'incremento del numero degli Stati membri dell'Organizzazione stessa, che ha reso necessario assicurare una maggiore presenza in seno al medesimo organo di quegli Stati che, trovandosi in via di sviluppo, necessitavano di assistenza e cooperazione da parte dell'Organizzazione medesima.

Il testo originario della Convenzione prevedeva all'articolo 50, lettera a) che il **Consiglio dell'ICAO** fosse composto da ventuno Stati contraenti eletti dall'Assemblea e all'articolo 56 che la Commissione per la navigazione aerea fosse costituita da dodici componenti designati dal Consiglio tra le persone nominate dagli Stati membri.

La **Commissione per la navigazione aerea** è l'organo tecnico-direttivo dell'ICAO composto da esperti qualificati nella tecnica e nella pratica aeronautica, che esamina e raccomanda norme e pratiche nonché procedure al Consiglio cui compete l'adozione o l'approvazione delle stesse; il numero dei membri della Commissione è stato in passato rivisto per permettere una più confacente formazione e rotazione, tenuto conto della durata triennale della nomina.

In particolare, gli articoli 50 (a) e 56 sono stati modificati con diversi protocolli adottati in Assemblee ordinarie o straordinarie, sino a giungere alla loro formulazione attuale che prevede per il Consiglio e la Commissione rispettivamente 36 e 19 componenti: l'articolo 50 (a) è stato emendato con protocolli adottati nel 1961, nel 1971, nel 1974 e nel 1990 mentre l'articolo 56 con protocolli adottati nel 1971 e nel 1989. L'Italia ha ratificato e dato esecuzione a tutti gli emendamenti ai sensi delle [leggi 3 dicembre 1962, n. 1755](#), [12 dicembre 1973, n. 1037](#) e [7 ottobre 1981, n. 655](#).

L'esigenza alla base dei richiamati protocolli, di rispondere alla crescente domanda degli Stati membri di avere una rappresentanza in seno ai due organi dell'ICAO coerente con lo sviluppo del trasporto aereo, è a fondamento anche degli emendamenti di cui ai protocolli approvati nell'ultima Assemblea e oggetto del disegno di legge in esame.

La crescita del traffico aereo internazionale e della sua importanza nell'economia degli Stati membri, infatti, ha reso necessario equilibrare la rappresentanza nel Consiglio aumentando i relativi seggi e, di conseguenza, di allargare la composizione della Commissione composta da esperti con diversa provenienza e professionalità. Per tale motivo, al fine di garantire la più ampia rappresentatività globale all'interno dell'organo di governo dell'Organizzazione è stato deciso di ampliare il numero di seggi in seno al Consiglio e alla Commissione per la navigazione aerea dell'ICAO.

L'adesione formale e tempestiva ai protocolli di emendamento si rende necessaria e urgente tenuto conto che l'entrata in vigore dei protocolli medesimi è subordinata al deposito di 128 strumenti di ratifica nazionale.

Il **Segretario Generale dell'ICAO**, peraltro, con la *State Letter* del 20 gennaio 2017 ha invitato gli Stati membri a dare seguito alle risoluzioni A39-5 e A39-7 adottate dall'Assemblea che raccomandano di ratificare con urgenza i protocolli in parola.

L'ampliamento della consistenza numerica del Consiglio e della Commissione per la navigazione aerea è oggetto dei due protocolli emendativi di cui al disegno di legge in commento.

Il **Protocollo emendativo dell'articolo 50, lettera a)** della Convenzione di Chicago, fatto a Montreal il 6 ottobre 2016, stabilisce infatti la modifica della seconda frase dell'articolo 50, lettera a), sostituendo al numero 36 il numero 40: l'effetto è, come già accennato, l'incremento del numero degli Stati chiamati periodicamente a far parte del Consiglio dell'ICAO. Il testo in esame specifica altresì che l'emendamento che esso apporta entrerà in vigore a livello internazionale dopo 128 ratifiche da parte degli Stati contraenti della Convenzione di Chicago. È altresì prevista l'apertura del Protocollo alla ratifica di ogni Stato che risulti Parte della Convenzione di Chicago.

Il **Protocollo emendativo dell'articolo 56** della Convenzione di Chicago, anch'esso fatto a Montreal il 6 ottobre 2016, stabilisce **la modifica dell'articolo 56**, sostituendo al numero di 19 membri il numero di 21: l'effetto è l'incremento del numero delle persone designate dal Consiglio a far parte della Commissione per la navigazione aerea, sulla base delle candidature presentate dagli Stati membri.

Anche in questo caso il Protocollo in esame specifica che l'emendamento che esso apporta entrerà in vigore a livello internazionale dopo 128 ratifiche da parte degli Stati contraenti della Convenzione di Chicago. È parimenti prevista l'apertura del Protocollo alla ratifica di ogni Stato che risulti Parte della Convenzione di Chicago.

Contenuto del disegno di legge di ratifica

Il **disegno di legge** di autorizzazione alla ratifica, già approvato dal Senato il 30 gennaio 2020, si compone di **quattro articoli**: gli articoli 1 e 2 contengono l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dei Protocolli suddetti, mentre l'articolo 4 prevede che la legge di autorizzazione alla ratifica entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

L'articolo 3 stabilisce una clausola di invarianza finanziaria, in base alla quale dalle disposizioni dei Protocolli in questione non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Tale assenza di impatto sulla finanza pubblica è del resto sostenuta anche dalla **relazione tecnica** che accompagna [il disegno di legge A.S. 1168](#), nella quale si afferma che l'esecuzione dei due Protocolli non comporterà alcun mutamento delle strutture e del personale che rappresenta l'Italia negli organi dell'ICAO; in particolare, il Console generale d'Italia a Montreal continuerà a esercitare le funzioni di rappresentante permanente del nostro Paese presso l'ICAO, con il supporto degli esperti in servizio nel Consolato.

Il disegno di legge A.S. 1168 è altresì accompagnato da un'**analisi tecnico-normativa**, dalla quale non emerge alcun profilo di rilievo, se non la puntuale osservazione che l'autorizzazione alla ratifica con legge dei due Protocolli emendativi della Convenzione di Chicago si impone in quanto non è possibile dare esecuzione ai Protocolli medesimi ai sensi dell'articolo 690 del Codice della navigazione, che prevede la possibilità di esecuzione in via amministrativa per i soli Allegati alla Convenzione di Chicago.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento si inquadra nell'ambito della materia politica estera e rapporti internazionali dello Stato, ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lettera a), della Costituzione, demandata alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.