

84.077

Messaggio**concernente la modificazione degli Accordi sul finanziamento
collettivo di taluni servizi di navigazione aerea
sopra l'Atlantico del Nord**

del 17 ottobre 1984

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Vi sottoponiamo, per approvazione, un disegno di decreto federale concernente la modificazione degli Accordi sul finanziamento collettivo di taluni servizi di navigazione aerea sopra l'Atlantico del Nord.

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

17 ottobre 1984

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Schlumpf

Il cancelliere della Confederazione, Buser



Compendio

I due accordi con la Danimarca e l'Islanda sul finanziamento collettivo di taluni servizi di sicurezza della navigazione aerea sopra l'Atlantico del Nord sono stati conclusi il 25 settembre 1956. Disciplinano l'esercizio di impianti radioelettrici di navigazione e di stazioni meteorologiche per l'aviazione civile internazionale. Sono stati firmati da tredici Stati oltre alla Svizzera.

Nel corso degli anni detti accordi hanno subito diverse modificazioni di natura però non essenziale. Si è trattato, in particolare, dell'introduzione di tasse, peraltro già previste, nonché di adeguamenti al fabbisogno finanziario.

Tuttavia, allorché emerse la necessità di finanziare un vero potenziamento e completamento dei servizi, questi accordi sono risultati inadeguati. Inoltre non permettevano di fissare le tasse a un livello sufficiente per coprire le spese. Per queste ragioni ne è stata avviata una revisione fondamentale.

Il 1^o novembre 1982 tutti gli Stati — ormai in numero di 19, tra cui la Svizzera — partecipanti al finanziamento degli accordi hanno firmato, con riserva di ratifica, due protocolli di emendamento la cui applicazione provvisoria è risultata estremamente urgente: in effetti ha permesso l'attuazione delle nuove disposizioni sulla determinazione delle aliquote delle tasse, già a contare dal 1^o gennaio 1983, con una conseguente riduzione dei costi del 50 per cento circa.

1 Parte generale**11 Gli accordi sul finanziamento collettivo di taluni servizi di sicurezza nella navigazione aerea sopra l'Atlantico del Nord****111**

Prima della Seconda Guerra mondiale si è sviluppata la fase rudimentale del traffico aereo commerciale sopra l'Atlantico del Nord. Dopo la fine del conflitto iniziò, su questa linea, il traffico civile regolare che poté basarsi sugli impianti della navigazione radioelettrica e sulle stazioni meteorologiche costruiti durante il periodo bellico per garantire la sicurezza dei trasporti aerei militari. Queste apparecchiature sono diventate nel frattempo inutili.

112

Gli impianti di sicurezza della navigazione aerea e le stazioni meteorologiche per l'osservazione e le misurazioni situati in Groenlandia, sulle isole Färöer e in Islanda sono stati in un primo tempo esercitati in base a due accordi: quello concluso nel 1949 tra il Governo della Danimarca e l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) nonché quello del 1948 tra l'OACI e il Governo islandese. La Parte contraente, rispetto ai due Stati che gestiscono questi servizi, era l'OACI, e non già unicamente gli Stati interessati al traffico aereo sopra l'Atlantico. Questa situazione complicava l'esecuzione degli accordi poiché i nuovi investimenti, segnatamente, necessitavano di lunghi e laboriosi negoziati.

113

Il Consiglio dell'OACI ritenne perciò opportuno preparare un nuovo disciplinamento contrattuale. All'uopo propose la creazione di due accordi multilaterali nei quali tutti gli Stati partecipanti al finanziamento collettivo figurassero come Parti contraenti (Stati contraenti) rispetto a Danimarca e Islanda (Stati gestori). Sempre secondo questo progetto l'OACI avrebbe dovuto semplicemente assumere il ruolo di un'autorità amministrativa con diritti chiaramente definiti.

Gli Stati interessati approvarono questo piano che, durante una conferenza del settembre 1956, sfociò nell'elaborazione dei due accordi seguenti:

- *Accordo sul finanziamento collettivo di taluni servizi di navigazione aerea in Groenlandia e nelle isole Färöer.*
- *Accordo sul finanziamento collettivo di taluni servizi di navigazione aerea in Islanda.*

In seguito 14 Stati hanno firmato i due accordi del 25 settembre 1956, che, per quanto concerne la Svizzera, sono entrati in vigore il 6 giugno 1958 (RU 1958 550 e 584).

12 Necessità di rivedere i due accordi

121

Nel corso degli anni questi accordi hanno subito numerosi adeguamenti, segnatamente per quanto concerne i contributi degli Stati contraenti. Il progresso tecnico permise di sopprimere un certo numero di stazioni meteorologiche, come pure la catena di navigazione del sistema Loran sulle isole Färöer. Inoltre vennero introdotte tasse d'uso destinate a coprire la parte dei costi imputabile all'aviazione civile. Alla parte restante, ossia a quella non-aeronautica (come la meteorologia generale, la navigazione marittima, la pesca in alto mare, l'agricoltura) hanno continuato a sopperire gli Stati, daché essa non può essere coperta per mezzo di tasse. Questi adeguamenti hanno potuto essere realizzati nel quadro dei disciplinamenti esistenti.

Tuttavia un adattamento degli accordi stessi alle nuove circostanze diventava palesemente sempre più necessario.

122

I punti alla cui revisione veniva data un'importanza prioritaria erano soprattutto le disposizioni sul finanziamento degli investimenti per il potenziamento o il completamento dei servizi, ma anche quelle concernenti le tasse d'uso, insufficienti ad una copertura completa dei costi per i servizi di cui beneficiava l'aviazione. Infine anche i criteri della separazione tra spese aeronautiche e non-aeronautiche richiedevano un riesame.

Durante la 4^a Conferenza dell'OACI, dal 16 al 26 febbraio 1982, alla quale la Svizzera era rappresentata, venne elaborata una revisione dei due accordi; gli emendamenti sono stati definiti, separatamente per ogni accordo, in un apposito protocollo.

L'applicazione provvisoria dei due protocolli in questione, a contare dal 1^o gennaio 1983, era molto urgente: in effetti il nuovo metodo di riscossione ha permesso di ridurre considerevolmente (fino al 50%) i contributi. Questa circostanza e la necessità di garantire l'accettazione all'unanimità della revisione indussero il nostro Collegio a dare l'autorizzazione di firmare il 1^o novembre 1982, con riserva di ratifica, i due protocolli d'emendamento che sono stati sottoscritti da altri 18 Stati contraenti ¹⁾.

13 Risultati delle consultazioni

La Commissione federale della navigazione aerea ha approvato il progetto.

¹⁾ Gli Stati contraenti sono il Belgio, il Canada, la Cecoslovacchia, Cuba, la Danimarca, la Finlandia, la Francia, il Giappone, la Grecia, l'Irlanda, l'Islanda, l'Italia, la Norvegia, i Paesi Bassi, la Repubblica federale di Germania, il Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord, gli Stati Uniti d'America, la Svezia.

2 Parte speciale: Commento dei principali emendamenti dei due protocolli e dei loro allegati finanziari

21

L'accordo con la Danimarca e quello con l'Islanda hanno lo stesso contenuto, a parte qualche dettaglio. Ovviamente i servizi inventariati e descritti nei loro allegati I e II, come pure i costi relativi, variano nei due casi.

22

Dopo la soppressione degli impianti di navigazione del sistema Loran, superati dal progresso tecnico, sulle isole Färöer non si trova più nessun servizio finanziato nel quadro dell'accordo con la Danimarca. Per questa ragione il titolo di quest'ultimo è stato mutato in «Accordo sul finanziamento collettivo di taluni servizi di navigazione aerea in Groenlandia».

23

Articolo V: il costo totale dei servizi è determinato, per i due accordi, in funzione delle spese attuali. Per quanto concerne l'accordo con la Danimarca esso ammonta a 4 663 463 dollari US e per quanto attiene a quello con l'Islanda a 4 321 166 dollari US.

24

I protocolli contengono i disciplinamenti seguenti:

241

L'articolo VII disciplina la determinazione dei costi e la loro presa a carico da parte degli Stati contraenti.

241.1

Il primo paragrafo prevede uno spostamento dal 40° al 45° parallelo nord dei limiti dello spazio aereo all'interno del quale vengono riscosse le tasse. Questa decisione si basa su un'inchiesta condotta da un gruppo di esperti:

secondo questi ultimi in effetti i servizi finanziati collettivamente hanno, per i pochi aeromobili che volano nello spazio compreso tra i paralleli summenzionati, un'utilità minima che non giustifica una riscossione di tasse. In effetti nel 1980 su un totale di 103 672 traversate dell'Atlantico del Nord soltanto 2507, che corrispondono al 2,4 per cento, sono state effettuate nella striscia di spazio in questione. Infine alcune vie aeree sono considerate traversate parziali, poiché utilizzano soltanto una piccola parte dei servizi.

241.2

Il 3° paragrafo di questo articolo descrive il nuovo metodo di determinazione dei contributi a carico degli Stati contraenti. Il meccanismo usato finora fu giudicato insoddisfacente da un gruppo di esperti. Esso era all'origine del livello troppo alto dei contributi, dell'insufficienza delle tasse per l'uso e di considerevoli ritardi nei pagamenti all'Islanda. Attualmente i contributi non vengono più determinati in base ai costi effettivi imputabili all'aviazione civile e concernenti i servizi forniti due anni prima bensì in base a una valutazione delle spese per i servizi dell'anno in corso. Appena le spese effettive corrispondenti sono conosciute viene applicato un meccanismo rettificatore onde compensare un'eventuale insufficienza o eccedenza della copertura. Il nuovo metodo basato sulle presa in considerazione delle spese iscritte nel preventivo dell'anno in corso elimina certe carenze che erano risultate molto gravose per gli Stati contraenti durante questi ultimi anni. Si trattava di distorsioni concernenti i contributi versati alla Danimarca e all'Islanda; esse erano causate dal fatto che i provvedimenti rettificatori venivano applicati con un ritardo di due anni che, in caso di soppressione di servizi o di nuovi investimenti destinati a migliorare quelli esistenti, costringeva la Danimarca e l'Islanda a fornire anticipi per questo lasso di tempo; vi si aggiungevano inoltre importanti perdite dovute al corso del cambio. Il vecchio metodo infatti sbloccava, sotto forma di anticipi, soltanto 18 mesi dopo l'incasso le tasse d'uso pagate; durante questo lasso di tempo l'inflazione causava in generale grandi perdite che si situavano annualmente tra il 35 e il 70 per cento per quanto concerne l'accordo con l'Islanda. Questa insufficienza di copertura dei costi doveva ogni volta venir compensata proporzionalmente dagli Stati contraenti. Il nuovo metodo di calcolo dei contributi permette invece di raggiungere in modo molto più soddisfacente il tasso di copertura previsto delle spese imputabili all'aviazione civile, tasso che è del 95 per cento. Il rimanente 5 per cento è a carico della Danimarca e dell'Islanda oltre alla loro partecipazione ordinaria alle spese dell'accordo, da loro dovuta come compensazione del loro uso dei servizi. Il nuovo metodo di calcolo permette di ridurre di più della metà i contributi degli Stati contraenti.

242

L'articolo VIII contiene nuove istruzioni in base alle quali la Danimarca e l'Islanda possono presentare valutazioni dei costi per l'anno successivo effettuate a partire da quelle dell'anno in corso.

243

In base al nuovo contenuto dell'articolo IX gli introiti netti provenienti dalle tasse d'uso, introdotte a contare dal 1° gennaio 1974, saranno considerati dagli Stati che esercitano questi servizi come anticipi sui loro contributi per coprire i costi dell'anno in questione.

244

Giusta l'articolo XI i mezzi di pagamento utilizzati per il versamento dei contributi sono disciplinati diversamente per la Danimarca e l'Islanda.

244.1

Nell'accordo con la Danimarca questo articolo è stato modificato nel senso che in avvenire tutti i contributi verranno versati in corone danesi. Ciò permette di evitare le perdite importanti dovute al cambio che si verificavano regolarmente negli anni in cui i pagamenti erano effettuati in dollari degli Stati Uniti e in lire sterline. Nel 1977 i Governi versarono una compensazione alla Danimarca al fine di coprire dette perdite. Questo emendamento risponde a un desiderio della Svizzera; in effetti dal 1977 il nostro Paese effettua tutti i suoi versamenti in corone danesi in base a un accordo con la Danimarca.

244.2

Vista la persistenza di una forte inflazione, questo articolo è stato emendato nell'accordo con l'Islanda nel senso che i contributi annui dei Governi saranno da ora *innanzi effettuati in dollari degli Stati Uniti*. Il cambio applicabile sarà fissato d'intesa con i Governi interessati. Tuttavia l'Islanda sarà tenuta a stilare in corone islandesi i costi valutati, i costi effettivi e il calcolo dei contributi e degli anticipi. Gli ammontari in dollari degli Stati Uniti e in lire sterline saranno convertiti in corone islandesi il 1^o gennaio di ogni anno, conformemente al cambio in tale data.

245

.Articolo XIII. Il disciplinamento in vigore finora permetteva al Consiglio dell'OACI di approvare i costi finanziari in un ambito chiaramente definito. Al momento della stipula dei due accordi nel 1956 questo quadro è stato fissato a 280 000 corone danesi con la Danimarca e a 650 000 corone islandesi con l'Islanda. A quel momento questi ammontari corrispondevano a circa 40 000 dollari degli Stati Uniti. A causa della svalutazione continua il controvalore è ora soltanto di 800 dollari degli Stati Uniti nell'accordo con l'Islanda. La corona danese invece è rimasta più stabile; tuttavia i 40 000 dollari degli Stati Uniti dell'accordo danese non sono più sufficienti per permettere al consiglio dell'OACI di finanziare, nei casi urgenti, le misure necessarie al mantenimento dell'esercizio dei servizi. Invece di fissare un nuovo limite, il nuovo articolo prevede un ammontare globale del 3,5 per cento dei costi approvati nell'articolo V dei due accordi. Questo importo corrisponde, in entrambi, a circa 150 000 dollari degli Stati Uniti.

246

Articolo XIV. Il vecchio articolo offre già la possibilità di riscuotere tasse per l'uso di impianti e servizi finanziati in base agli accordi. Dal gennaio 1974

una tassa unica, fissata separatamente per ciascun accordo, viene riscossa sugli aeromobili che attraversano l'Atlantico del Nord, conformemente all'articolo VII; ogni aeromobile è tassato nello stesso modo, qualunque sia il suo peso. L'introduzione di queste tasse d'uso ha reso necessaria una separazione dei costi imputabili all'aviazione civile per quanto concerne i servizi finanziati collettivamente. Si è trattato di un compito difficile poiché ci si poteva basare quasi esclusivamente su valutazioni (vedere i tassi elencati negli allegati III di questi accordi). Il nuovo articolo incarica ormai espressamente i governi della Danimarca e dell'Islanda di riscuotere le tasse d'uso conformemente all'articolo VII.

Come è già stato rilevato, la parte dei costi imputabile agli interessati esterni all'aeronautica continuerà a essere finanziata nel quadro di questo sistema. Questo procedimento è considerato come la soluzione migliore e più vantaggiosa poiché evita la creazione di un nuovo organo. Così, quanto al nostro istituto di meteorologia, la parte non-aeronautica dei costi, assai importante, è finanziata per mezzo di crediti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile.

25

Gli allegati finanziari (allegati III) recano le norme seguenti:

251

Gli allegati III di entrambi gli accordi sono completati con una sezione III che disciplina la maniera di calcolare una tassa d'uso unica per ogni disciplinamento contrattuale e per ogni volo. Questa tassa si basa ormai sui costi valutati per l'anno in corso. Un meccanismo rettificatore tien conto degli eventuali scarti tra le spese valutate e le spese reali per l'anno cui ci si riferisce. La franchigia destinata a compensare l'uso proprio che gli Stati di Danimarca e di Islanda fanno dei servizi è del 5 per cento; vien dedotta dalle spese che vanno coperte con le tasse.

La sezione III disciplina inoltre le percentuali dei costi imputabili al traffico aereo per l'uso dei diversi servizi della navigazione aerea finanziati dagli accordi. Dette percentuali, menzionate nel paragrafo, mostrano che le tasse d'uso coprono interamente le spese di tutti i servizi, ad eccezione del 70 per cento per i servizi meteorologici. Se si considerano i contributi che gli Stati devono ancora versare, previa deduzione degli introiti provenienti dalle tasse, risulta evidente che le spese per i bisogni non-aeronautici sono minime (vedere tavola I).

252

L'allegato III dell'accordo con l'Islanda contiene una sezione IV che disciplina la conversione mensile in dollari degli Stati Uniti delle spese calcolate in corone islandesi. Questa conversione si basa sul corso medio, comunicato

il primo giorno di ogni mese dalla Banca centrale d'Islanda (vedere art. VIII, cpv. 1 e art. XI cpv. 2).

3 Conseguenze finanziarie e ripercussioni sull'effettivo del personale

31 Conseguenze finanziarie

Il presente progetto non comporta nessuna spesa supplementare. I contributi degli Stati contraenti sono fissati secondo la quota di traversate dell'Atlantico sul totale delle medesime, effettuata dagli aeromobili di ogni Stato. Dall'entrata in vigore degli accordi nel 1956 la quota della Svizzera è variata tra il 4,5 per cento (1957) e il 2,88 per cento (1983). La tavola qui appresso presenta l'evoluzione della partecipazione svizzera a contare dal 1970.

Contributi della Svizzera agli Accordi con la Danimarca e l'Islanda dal 1970

Tavola 1

Anno	Accordo con la Danimarca Fr.	Accordo con l'Islanda Fr.	Totale Fr.	Copertura delle tasse d'uso in %
1970	314 903	108 578	423 481	—
1971	306 627	191 697	498 324	—
1972	413 609	230 039	643 648	—
1973	332 108	185 505	517 613	—
1974	233 759	164 795	398 554	40
1975	235 055	115 151	350 206	40
1976	230 331	112 064	342 395	50
1977	264 165	142 833	406 898	50
1978	358 686	132 167	490 853	50
1979	334 023	132 330	466 353	60
1980	102 844	112 189	215 033	60
1981	—	90 842	90 842	100
1982	89 392	95 903	185 295	100
1983	56 761	49 563	106 324	100

Grazie all'istituzione di tasse d'uso è stato possibile ridurre progressivamente e in forte misura i contributi. L'applicazione provvisoria dei protocolli di emendamento a partire dal 1° gennaio 1983 ha permesso di diminuire del 50 per cento in totale i contributi nei due accordi. Il resto dei contributi versati dalla Svizzera concerne soprattutto servizi estranei all'aeronautica.

Le tavole 2 e 3 presentano la quota di traversate dell'Atlantico del Nord effettuata da ogni Stato, i diversi contributi, nonché l'influenza degli introiti provenienti dalle tasse e dei provvedimenti rettificatori sulle quote degli Stati.

Accordo con la Danimarca 1981

Tavola 2

Stati	Traversate al nord del 45° parallelo Nord nel 1981	Quota in %	Corone danesi			
			Quota sul 95% delle spese per il 1983 (valutazione)	Meccanismo rettificatore per il 1981	Valutazione degli introiti provenienti dalle tasse	Contributi degli Stati
Repubblica federale di Germania .	8 613	8,69	2 192 815	— 109 502	1 241 595	841 718
Belgio	1 912	1,95	486 783	— 961	275 622	210 200
Canada	8 562	9,01	2 179 831	— 371 842	1 234 243	573 746
Cuba	55	0,13	14 003	— 3 859	7 928	9 934
Danimarca	1 211	1,08	308 313	— 1 237	174 570	132 506
Finlandia	794	0,74	202 147	— 3 528	114 458	91 217
Francia	5 175	5,87	1 317 522	— 138 369	745 995	433 158
Grecia	719	0,79	183 053	— 23 836	103 646	55 571
Irlanda	1 370	1,75	348 793	— 177 236	197 490	—25 933
Islanda	1 455	1,68	370 434	— 156 715	209 744	3 975
Italia	2 626	2,71	668 563	— 44 742	378 547	245 274
Giappone	1 898	1,95	483 219	— 22 947	273 604	186 668
Norvegia	859	0,94	244 155	— 27 525	138 243	78 387
Paesi Bassi	4 528	4,43	1 152 800	— 34 693	652 728	534 765
Gran Bretagna	16 104	16,73	4 099 977	— 173 582	2 321 450	1 604 945
Svezia	1 455	1,42	370 434	— 37 051	209 744	123 639
Svizzera	2 721	2,85	692 749	— 58 971	392 242	241 536
Cecoslovacchia	326	0,37	82 998	— 16 776	46 994	19 228
Stati Uniti	34 305	36,90	8 733 836	—1 456 435	4 945 180	2 332 211
Totale	94 788	100,00	24 132 425	—2 775 647	13 664 033	7 692 745

Accordo con l'Islanda 1981

Tavola 3

Stati	Traversate al nord del 45° parallelo Nord nel 1981	Quota in %	Quota sul 95% delle spese per il 1983 (valutazione)	Meccanismo rettificatore per il 1981	Valutazione degli introiti provenienti dalle tasse	Contributi degli Stati
			Dollari US			
Repubblica federale di Germania .	8 613	8,69	345 965	178 990	442 892	82 063
Belgio	1 912	1,96	76 801	42 900	98 318	21 383
Canada	8 562	9,01	343 916	147 332	440 269	50 978
Cuba	55	0,13	2 209	4 435	2 828	3 816
Danimarca	1 211	1,08	48 643	26 855	62 271	13 227
Finlandia	794	0,74	31 893	18 193	40 829	9 257
Francia	5 175	5,87	207 868	107 567	266 105	49 330
Grecia	719	0,79	28 881	13 156	36 972	5 065
Irlanda	1 370	1,75	55 030	9 555	70 447	-5 862
Islanda	1 455	1,68	58 444	13 670	74 818	-2 704
Italia	2 626	2,71	105 481	53 676	135 032	24 125
Giappone	1 898	1,95	76 238	39 898	97 598	18 538
Norvegia	959	0,94	38 521	18 035	49 313	7 243
Paesi Bassi	4 528	4,43	181 880	105 283	232 836	54 327
Gran Bretagna	16 104	16,73	646 861	337 876	828 089	156 648
Svezia	1 455	1,42	58 444	27 923	74 818	11 549
Svizzera	2 721	2,85	109 296	53 946	139 918	23 324
Cecoslovacchia	326	0,37	13 095	4 990	16 763	1 322
Stati Uniti	34 305	36,90	1 377 954	595 769	1 764 008	209 715
Totale	94 788	100,00	3 807 420	1 800 049	4 874 124	733 345

32 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Il decreto non avrà nessuna ripercussione sull'effettivo del personale.

33 Ripercussioni sui Cantoni e i Comuni

Il progetto non avrà nessuna incidenza sui Cantoni e i Comuni.

34 Linee direttive della politica di governo

Il presente progetto figura nelle linee direttive della politica di Governo 1983-1987 (FF 1984 I 178, allegato 2).

4 Costituzionalità

La costituzionalità del progetto si basa sull'articolo 8 della Costituzione federale che autorizza la Confederazione a concludere trattati con l'estero. La competenza dell'Assemblea federale di approvarli risulta dall'articolo 85 numero 5 della Costituzione federale. Gli accordi sono valevoli per una durata illimitata, ma possono essere denunciati in qualsiasi momento. Non prevedono l'adesione a un'organizzazione internazionale e non comportano alcuna uniformazione multilaterale del diritto. La loro approvazione quindi non sottostà al referendum sui trattati internazionali ai sensi dell'articolo 89 capoverso 3 della Costituzione federale.

Decreto federale**concernente l'emendamento degli Accordi sul finanziamento
collettivo di taluni servizi di navigazione aerea sopra l'Atlantico del Nord**

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 8 della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 17 ottobre 1984 ¹⁾,

decreta:

Art. 1

Sono approvati:

- ¹ a. il protocollo del 3 novembre 1982 che emenda l'Accordo del 25 settembre 1956 sul finanziamento collettivo di taluni servizi di navigazione aerea in Groenlandia e nelle isole Färöer;
- b. il protocollo del 3 novembre 1982 che emenda l'Accordo del 25 settembre 1956 sul finanziamento collettivo di taluni servizi di navigazione aerea in Islanda.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarli.

Art. 2

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

¹⁾ FF 1984 III 929

Protocollo che emenda l'Accordo sul finanziamento collettivo di taluni servizi di navigazione aerea in Groenlandia e nelle Isole Färöer (1956)

Conchiuso a Montreal il 3 novembre 1982

*I Governi sottoscritti, Parti all'Accordo sul finanziamento collettivo di taluni servizi di navigazione aerea in Groenlandia e nelle isole Färöer, fatto a Ginevra il 25 settembre 1956 (detto qui di seguito «Accordo»),
considerando auspicabile emendare l'Accordo,
hanno convenuto quanto segue:*

Capitolo I Emendamenti all'Accordo

Articolo 1

Il titolo dell'Accordo è «Accordo sul finanziamento collettivo di taluni servizi di navigazione aerea in Groenlandia».

Articolo 2

L'articolo V dell'Accordo è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo V

Il costo totale dei servizi, calcolato in conformità degli allegati II e III al presente Accordo, non può superare 4 663 463 dollari degli Stati Uniti per anno civile. Il Consiglio può aumentare questo limite con il consenso di tutti i Governi contraenti o in applicazione alle disposizioni dell'articolo VI».

Articolo 3

Nell'articolo VI, paragrafo 1, è soppresso il riferimento al paragrafo 2 dell'articolo VII ed è inserito un riferimento al paragrafo 6 dell'articolo VII.

Articolo 4

L'articolo VII dell'Accordo è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

¹⁾ Dal testo originale francese.

«Articolo VII

1. Riservate le disposizioni dell'articolo V e del paragrafo 2 dell'articolo VI, i Governi contraenti si impegnano a ripartire il novantacinque per cento delle spese reali approvate dei servizi, determinate conformemente alle disposizioni dell'articolo VII, in proporzione ai vantaggi aeronautici che ciascun Governo contraente trae dai servizi. Questa proporzione è determinata, per ciascun Governo contraente e per ogni anno civile, secondo il numero delle traversate complete effettuate durante detto anno dagli aeromobili civili di questo Governo sulle rotte che collegano l'Europa e l'America del Nord ed una cui qualsiasi parte passi a nord del parallelo 45° nord tra il meridiano 15° ed il 50° ovest. Inoltre:

- a. un volo unicamente tra la Groenlandia ed il Canada, la Groenlandia e gli Stati Uniti d'America, la Groenlandia e l'Islanda o l'Islanda e l'Europa conta come un terzo di traversata;
- b. un volo unicamente tra la Groenlandia e l'Europa, l'Islanda ed il Canada, o l'Islanda e gli Stati Uniti d'America conta come due terzi di traversata;
- c. un volo con destinazione o in provenienza dall'Europa o dall'Islanda, che non superi la costa dell'America del Nord ma che superi il meridiano 30° ovest a nord del parallelo 45° nord conta come un terzo di traversata.

2. Ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo:

- a. una traversata è contata anche se il decollo o l'atterraggio hanno avuto luogo in un punto situato fuori dei territori menzionati in detto paragrafo;
- b. l'«Europa» non comprende né l'Islanda né le Azzorre.

3. Al più tardi il 20 novembre di ogni anno, il Consiglio determina i contributi dei Governi contraenti, allo scopo di fornire le anticipazioni per l'anno successivo. Per il 1983 i contributi sono stabiliti secondo il numero delle traversate effettuate nel 1981, e secondo il novantacinque per cento delle spese preventivate per il 1983. Il contributo di ciascun Governo contraente è rettificato in funzione di qualsiasi differenza tra le somme che ha pagato all'organizzazione a titolo delle anticipazioni per il 1981, e la sua quota, pari al novantacinque per cento delle spese reali approvate per il 1981, determinata secondo il numero delle traversate effettuate nel 1981. Il contributo rettificato di ciascun Governo contribuente è diminuito dell'ammontare della sua quota, determinata secondo il numero delle traversate, effettuate nel 1981, di entrate preventivate provenienti dalle tasse per l'uso che devono essere versate nel 1983 alla Danimarca secondo l'articolo XIV dell'Accordo.

4. Il metodo esposto nel paragrafo 3 del presente articolo si applica ai contributi per il 1984, con i cambiamenti di data che si impongono.

5. Per il 1985, il metodo esposto nel paragrafo 3 del presente articolo si

applica col cambiamento di data che si impone e, inoltre, il contributo di ciascun Governo contraente è nuovamente rettificato in funzione di qualsiasi differenza fra la sua quota di entrate preventivate provenienti dalle tasse per l'uso corrispondenti al 1983, e la sua quota, determinata secondo il numero delle traversate effettuate nel 1983, delle entrate reali verificate provenienti dalle tasse per l'uso e versate alla Danimarca nel 1983.

6. Il metodo per il 1985 si applica per gli anni seguenti, con i cambiamenti di data che si impongono.

7. A partire dal 1° gennaio 1983, il 1° gennaio ed il 1° luglio di ogni anno civile, ciascun Governo contraente paga all'organizzazione, mediante versamenti semestrali, il contributo che gli è stato imputato a titolo delle anticipazioni per l'anno civile in corso, rettificato e diminuito conformemente alle disposizioni dei paragrafi 3, 4, 5 e 6 del presente articolo.

8. In caso di abrogazione del presente Accordo, il Consiglio effettua le rettificazioni destinate a conseguire gli scopi del presente articolo e concernenti qualsiasi tempo per il quale, alla data dell'abrogazione del presente Accordo, i pagamenti non sono stati rettificati conformemente ai paragrafi 3, 4, 5 e 6 del presente articolo.

9. Ciascun Governo contraente fornisce al Segretario generale, il 1° maggio di ogni anno al più tardi, nella forma prescritta dal Segretario generale, informazioni complete sulle traversate effettuate durante l'anno civile precedente, alle quali si applica il presente articolo.

10. I Governi contraenti possono convenire che le informazioni cui al paragrafo 9 del presente articolo siano fornite in loro nome al Segretario generale da un altro Governo».

Articolo 5

Nell'articolo VIII dell'Accordo

a) il paragrafo 1 è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«1. Il Governo della Danimarca sottopone al Segretario generale il 15 settembre di ogni anno al più tardi, le previsioni delle spese attenenti ai servizi per l'anno civile successivo, espresse in corone danesi. Le previsioni sono stabilite conformemente alle disposizioni dell'articolo III ed agli Allegati II e III del presente Accordo».

b) il paragrafo 4 è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«4. Lo stato delle spese reali per ogni anno è sottoposto all'approvazione del Consiglio».

Articolo 6

Nell'articolo IX dell'Accordo

- a) il paragrafo 2 è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«2. Il Consiglio, assicuratosi che le previsioni presentate dal Governo della Danimarca secondo il paragrafo 1 dell'articolo VIII sono state stabilite conformemente alle disposizioni dell'articolo III ed agli allegati II e III al presente Accordo, autorizza il Segretario generale ad effettuare pagamenti al suddetto Governo, ogni trimestre, al più tardi il primo giorno del secondo mese del trimestre. Questi pagamenti sono fondati sulle precisazioni menzionate qui sopra e costituiscono delle anticipazioni, riservate le rettificazioni previste nel paragrafo 3 del presente articolo. La somma totale di questi pagamenti non può superare, per nessun anno, il limite stabilito conformemente alle disposizioni dell'articolo V. A partire dal 1° gennaio 1983, il Governo della Danimarca tratta in quanto parte delle anticipazioni per l'anno in questione tutte le entrate nette provenienti dalle tasse per l'uso riscosse presso tutti gli esercenti di aeromobili civili nell'ambito del sistema instaurato dall'articolo XIV, e consegnategli ciascun anno civile».

- b) nel paragrafo 3 sono sopprese le parole «a contare dall'anno 1957».

Articolo 7

Nell'articolo XI dell'Accordo

- a) il paragrafo 2 è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«2. Ciascun Governo contraente effettua all'organizzazione i pagamenti, in corone danesi, previsti all'articolo VII. Qualora la regolamentazione del Governo che effettua tali pagamenti lo esiga, essi possono anche essere effettuati in dollari degli Stati Uniti. La procedura per determinare il corso del cambio applicabile per il pagamento in dollari degli Stati Uniti è determinata dal Consiglio in consultazione con i Governi interessati».

- b) Il paragrafo 4 è soppresso.

Articolo 8

Nell'articolo XIII dell'Accordo, il paragrafo 2 è soppresso e sostituito dalle seguente disposizioni:

«2. Riservate le disposizioni degli articoli V e VI, il Consiglio, d'intesa col Governo della Danimarca, può includere nell'ambito del presente Accordo dei servizi che si aggiungono a quelli specificati nell'allegato I, come pure nuove spese in capitale attenenti a questi servizi, purché sia adempiuta una delle seguenti condizioni.:

- a. la somma totale di queste spese è limitata a ciascun anno al 3,6 per cento approvato all'articolo V; ovvero
- b. i servizi sono stati approvati da tutti i Governi contraenti; ovvero

- c. i servizi sono stati approvati dai Governi contraenti per i quali il totale dei contributi è almeno pari al novanta per cento della somma complessiva dei contributi stabiliti conformemente alle disposizioni dell'articolo VII paragrafi 3, 4, 5 e 6, cui sono applicabili le disposizioni dell'articolo VI».

Articolo 9

L'articolo XIV dell'Accordo è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo XIV

Il Governo della Danimarca attua un sistema di tasse per l'uso dei servizi forniti a tutti gli aeromobili civili che effettuino traversate secondo l'articolo VII. Queste tasse per l'uso sono calcolate secondo quanto disposto nell'allegato III al presente Accordo. I redditi netti provenienti da queste tasse sono dedotti dai pagamenti dovuti al Governo della Danimarca conformemente alle disposizioni del presente Accordo. A meno che il Consiglio non lo consenta, il Governo della Danimarca non riscuote alcuna tassa supplementare per l'uso di un qualunque servizio da parte di utenti che non siano cittadini danesi.»

Articolo 10

Nell'articolo XXVI dell'Accordo

- a) il paragrafo 1 è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

- «1. I Governi contraenti o il Consiglio possono fare qualsiasi proposta di emendamento al presente Accordo. La proposta è comunicata per iscritto al Segretario generale, che la trasmette a tutti i Governi contraenti, chiedendo loro che lo informino formalmente se la accettano o no.
2. L'adozione di un emendamento richiede il consenso dei due terzi di tutti i Governi contraenti, i cui contributi complessivi per l'anno in corso siano almeno pari al novanta per cento.
3. L'emendamento così adottato entra in vigore per tutti i Governi contraenti il 10 gennaio dell'anno successivo a quello durante il quale il Segretario generale ha ricevuto l'accettazione ufficiale dell'emendamento, comunicata per iscritto, dei Governi contraenti responsabili per almeno novantotto per cento dei contributi per l'anno in corso.
4. Il Segretario generale invia copie certificate conformi di ciascun emendamento adottato a tutti i Governi contraenti, e notifica loro ogni accettazione e la data di entrata in vigore di ogni emendamento.»

- b) il paragrafo 2 è soppresso;
- c) il paragrafo 3 è rimunerato 5.

Capitolo II

Emendamenti all'Allegato III

Articolo 11

Una nuova sezione III appendice del presente Protocollo è aggiunta all'allegato III dell'Accordo.

Capitolo III

Disposizioni protocollari

Articolo 12

L'Accordo ed il presente Protocollo sono letti, interpretati ed applicati come un unico e stesso strumento.

Articolo 13

1. Il presente Protocollo è aperto alla firma dei Governi parti all'Accordo (detti qui in seguito «Le presenti Parti») fino al 15 novembre 1982 presso la sede dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale. Dopo tale data, è aperto all'adesione dei Governi in questione.
2. Il presente Protocollo è subordinato all'accettazione dei Governi firmatari.
3. Gli strumenti di accettazione o di adesione vanno depositati presso il Segretario generale quanto prima possibile.

Articolo 14

1. Il presente Protocollo entra in vigore il sessantesimo giorno dopo la data in cui gli strumenti di accettazione o di adesione sono stati depositati da tutte le presenti Parti.
2. Nonostante quanto precede, il presente Protocollo è applicato provvisoriamente a partire dal 1° gennaio 1983, ad eccezione dell'articolo 10.

Articolo 15

1. Il presente Protocollo è anche aperto all'adesione di tutti i Governi non compresi nelle presenti Parti.
2. Questa adesione è effettuata mediante il deposito di uno strumento di adesione presso il Segretario generale.
3. Se lo strumento di adesione è depositato prima dell'entrata in vigore del presente Protocollo, il Governo che lo deposita applica provvisoriamente il

presente Protocollo a partire dal 1° gennaio dell'anno successivo al deposito. Se è depositato dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo, lo strumento prenderà effetto il 1° gennaio dell'anno successivo al deposito.

4. Questa adesione è considerata un'adesione all'Accordo emendato dal presente Protocollo.

Articolo 16

Il Segretario generale invia copie certificate conformi del presente Protocollo a tutti i Governi firmatari ed aderenti, e notifica loro:

- a) tutte le firme del presente Protocollo;
- b) il deposito di ogni strumento di accettazione o di adesione; e
- c) la data in cui il presente Protocollo entra in vigore, conformemente alle disposizioni dell'articolo 14.

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati a tal fine, hanno firmato il presente Protocollo, in nome dei loro rispettivi Governi.

Fatto a Montreal il terzo giorno del mese di novembre dell'anno millenovecentoottantadue in un esemplare unico che sarà depositato presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, in francese, inglese e spagnolo, i tre testi facenti egualmente fede.

(Seguono le firme)

Appendice

Nuova sezione III dell'allegato III del presente Accordo:

«Sezione III Tasse d'uso

1. Conformemente all'articolo XIV del presente Accordo, per quanto riguarda i servizi finanziati collettivamente il Consiglio determina, il 20 novembre 1982 al più tardi, un'unica tassa per l'uso per ogni traversata di aeromobile civile effettuata durante l'anno civile 1983. Tale tassa è calcolata dividendo per il numero totale di traversate effettuate nel 1981 il novantacinque per cento dei costi preventivati approvati, espressi in corone danesi, imputabili all'aviazione civile nel 1983 (definiti nel paragrafo 6 qui di seguito), maggiorati di una rettificazione a titolo sei disavanzi di copertura o diminuiti di una rettificazione a titolo delle eccedenze di copertura nel 1981 (calcolati conformemente alle disposizioni dei paragrafi 3, 4 e 5 qui di seguito); la somma è arrotondata alla più vicina corona danese.
2. Allorché le date di cui sopra sono state modificate come si conviene, le disposizioni del paragrafo 1 qui sopra regolano il calcolo della tassa per l'uso riscossa per ogni traversata di aeromobile civile effettuata durante l'anno civile 1984 e gli anni seguenti.
3. L'eccedenza o il disavanzo di copertura di cui al paragrafo 1 qui sopra corrisponde alla differenza tra la somma che può essere riscossa per un anno qualsiasi (paragrafo 4 qui di seguito) ed il totale delle somme fatturate agli utenti per questo stesso anno (paragrafo 5 qui di seguito).
4. La somma che può essere riscossa nel 1981 (per il calcolo della tassa per l'uso del 1983) equivale all'ottanta per cento del novantacinque per cento delle spese approvate imputabili all'aviazione civile nel 1981, diminuite dell'eccedenza di copertura del 1979. Nel 1982, tale somma equivale al novantacinque per cento delle spese approvate imputabili all'aviazione civile nel 1982, diminuite dell'eccedenza di copertura del 1980. Per il 1983 e gli anni successivi, la somma che può essere riscossa equivale al novantacinque per cento delle spese approvate imputabili all'aviazione civile per l'anno in questione, diminuite dell'eccedenza di copertura o maggiorate del disavanzo di copertura registrato due anni prima.
5. Per il calcolo delle tasse per l'uso per il 1983, le somme fatturate agli utenti nel 1981 (necessarie per determinare se nel 1981 vi sia stata un'eccedenza o un disavanzo di copertura) sono calcolate moltiplicando per il numero di traversate effettuate nel 1981 la parte delle tasse per l'uso, espressa in lire sterline, riscossa nel 1981 secondo il presente Accordo, e convertendo poi il prodotto così ottenuto in corone danesi ai corsi di

cambio convenuti per il 1981. Per gli anni successivi, le somme fatturate agli utenti sono calcolate nello stesso modo, con i cambiamenti di data che si impongono.

6. Per il calcolo delle tasse per l'uso, sono imputabili all'aviazione civile internazionale le seguenti percentuali dei costi finanziati collettivamente (ossia novantacinque per cento del totale dei costi):

- a. 30 per cento dei costi dei servizi metereologici (osservazioni sinottiche in superficie ed in altitudine) e dei corrispondenti servizi di telecomunicazioni meteorologiche;
- b. 100 per cento dei costi dei servizi di telecomunicazioni aeronautiche e via cavo (MET/COM escluse);
- c. 90 per cento dei costi del radiofaro non direzionale (NDB) di Prins Christian Sund.»

Protocollo che emenda l'Accordo sul finanziamento collettivo di taluni servizi di navigazione aerea in Islanda (1956)

Conchiuso a Montreal il 3 novembre 1982

I Governi sottoscritti, Parti all'Accordo sul finanziamento collettivo di taluni servizi di navigazione in Islanda, fatto a Ginevra il 25 settembre 1956 (detto qui di seguito «Accordo»),
considerando auspicabile emendare l'Accordo,
hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I Emendamenti all'Accordo

Articolo 1

L'articolo V dell'Accordo è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo V

Il costo totale dei servizi, calcolato in conformità degli Allegati II e III al presente Accordo, non può superare 4 321 166 dollari degli Stati Uniti per anno civile. Il Consiglio può aumentare questo limite con il consenso di tutti i Governi contraenti o in applicazione alle disposizioni dell'articolo VI.»

Articolo 2

Nell'articolo VI paragrafo 1 è soppresso il riferimento al paragrafo 2 dell'articolo VII ed è inserito un riferimento al paragrafo 6 dell'articolo VII.

Articolo 3

L'articolo VII dell'Accordo è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo VII

1. Riservate le disposizioni dell'articolo V e del paragrafo 2 dell'articolo VI, i Governi contraenti si impegnano a ripartire il novantacinque per cento delle spese reali approvate dei servizi, determinate conformemente alle disposizioni dell'articolo VIII, in proporzione ai vantaggi aeronautici che ciascun Governo contraente trae dai servizi. Questa propor-

¹⁾ Dal testo originale francese.

zione è determinata, per ciascun Governo contraente e per ogni anno civile, secondo il numero delle traversate complete effettuate durante detto anno dagli aeromobili civili di questo Governo sulle rotte che collegano l'Europa e l'America del Nord ed una qualsiasi parte cui passi a nord del parallelo 45° nord tra il meridione 15° ed il 50° ovest. Inoltre:

- a. un volo unicamente tra la Groenlandia ed il Canada, la Groenlandia e gli Stati Uniti d'America, la Groenlandia e l'Islanda o l'Islanda e l'Europa conta come un terzo di traversata;
 - b. un volo unicamente tra la Groenlandia e l'Europa, l'Islanda ed il Canada, l'Islanda e gli Stati Uniti d'America conta come due terzi di traversata;
 - c. un volo con destinazione o in provenienza dall'Europa o dall'Islanda, che non superi la costa dell'America del Nord ma che superi il meridiano 30° ovest a nord del parallelo 45° nord conta come un terzo di traversata.
2. Ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo:
- a. una traversata è contata anche se il decollo o l'atterraggio hanno avuto luogo in un punto situato fuori dei territori menzionati in detto paragrafo;
 - b. l'«Europa» non comprende né l'Islanda né le Azzorre.
3. Al più tardi il 20 novembre di ogni anno, il Consiglio determina i contributi dei Governi contraenti, allo scopo di fornire le anticipazioni per l'anno successivo. Per il 1983 i contributi sono stabiliti secondo il numero delle traversate effettuate nel 1981, e secondo il novantacinque per cento delle spese preventivate per il 1983. Il contributo di ciascun Governo contraente è rettificato in funzione di qualsiasi differenza tra le somme che ha pagato all'Organizzazione a titolo delle anticipazioni per il 1981, e la sua quota, pari al novantacinque per cento delle spese reali approvate per il 1981, determinata secondo il numero delle traversate effettuate nel 1981. Il contributo rettificato di ciascun Governo contribuente è diminuito dell'ammontare della sua quota, determinata secondo il numero delle traversate, effettuate nel 1981, di entrate preventive provenienti dalle tasse per l'uso che devono essere versate nel 1983 all'Islanda secondo l'articolo XIV dell'Accordo.
4. Il metodo esposto nel paragrafo 3 del presente articolo si applica ai contributi per il 1984, con i cambiamenti di data che si impongono.
5. Per il 1985, il metodo esposto nel paragrafo 3 del presente articolo si applica col cambiamento di data che si impone e, inoltre, il contributo di ciascun Governo contraente è nuovamente rettificato in funzione di qualsiasi differenza fra la sua quota di entrate preventivate provenienti dalle tasse per l'uso corrispondenti al 1983, e la sua quota, determinata secondo il numero delle traversate effettuate nel 1983, delle entrate reali verificate provenienti dalle tasse per l'uso e versate all'Islanda nel 1983.

6. Il metodo per il 1985 si applica per gli anni seguenti, con i cambiamenti di data che si impongono.

7. A partire dal 1° gennaio 1983, il 1° gennaio ed il 1° luglio di ogni anno civile, ciascun Governo contraente paga all'organizzazione, mediante versamenti semestrali, il contributo che gli è stato imputato a titolo delle anticipazioni per l'anno civile in corso, rettificato e diminuito conformemente alle disposizioni dei paragrafi 3, 4, 5 e 6 del presente articolo.

8. In caso di abrogazione del presente Accordo, il Consiglio effettua le rettificazioni destinate a conseguire gli scopi del presente articolo e concernenti qualsiasi tempo per il quale, alla data dell'abrogazione del presente Accordo, i pagamenti non sono stati rettificati conformemente ai paragrafi 3, 4, 5 e 6 del presente articolo.

9. Ciascun Governo contraente fornisce al Segretario generale, il 10 marzo di ogni anno al più tardi, nella forma prescritta dal Segretario generale, informazioni complete sulle traversate effettuate durante l'anno civile precedente, alle quali si applica il presente articolo.

10. I Governi contraenti possono convenire che le informazioni cui al paragrafo 9 del presente articolo siano fornite in loro nome al Segretario generale da un altro Governo.»

Articolo 4

Nell'articolo VIII dell'Accordo

a) il paragrafo 1 è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«1. Il Governo dell'Islanda sottopone al Segretario generale il 15 settembre di ogni anno al più tardi, le previsioni delle spese attenenti ai servizi per l'anno civile successivo, espresse in dollari degli Stati Uniti. Le previsioni sono stabilite conformemente alle disposizioni dell'articolo III ed agli Allegati II e III del presente Accordo.»

b) il paragrafo 4 è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«4. Lo stato delle spese reali per ogni anno è sottoposto all'approvazione del Consiglio.»

Articolo 5

Nell'articolo IX dell'Accordo

a) il paragrafo 2 è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«2. Il Consiglio, assicuratosi che le previsioni presentate dal Governo della Danimarca secondo il paragrafo 1 dell'articolo VIII sono state stabilite conformemente alle disposizioni dell'articolo III ed agli Allegati II e III al presente Accordo, autorizza il Segretario generale ad effettuare

pagamenti al suddetto Governo, ogni trimestre, al più tardi il primo del secondo mese del trimestre. Questi pagamenti sono fondati sulle previsioni menzionate qui sopra e costituiscono delle anticipazioni, riservate le rettificazioni previste nel paragrafo 3 del presente articolo. La somma totale di questi pagamenti non può superare, per nessun anno, il limite stabilito conformemente alle disposizioni dell'articolo V. A partire dal 1° gennaio 1983, il Governo dell'Islanda tratta in quanto parte delle anticipazioni per l'anno in questione tutte le entrate nette provenienti dalle tasse per l'uso riscosse presso tutti gli esercenti di aeromobili civili nell'ambito del sistema instaurato dall'articolo XIV, e consegnategli ciascun anno civile.»

b) nel paragrafo 3 sono soppresse le parole «a contare dall'anno 1957».

Articolo 6

Nell'articolo XI dell'Accordo

a) il paragrafo 1 è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«1. I contributi annui sono espressi in dollari degli Stati Uniti.»

b) il paragrafo 2 è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«2. Ciascun Governo contraente effettua all'Organizzazione i pagamenti previsti all'articolo VII in dollari degli Stati Uniti, in lire sterline, o, col consenso del Governo dell'Islanda, in corone islandesi. La procedura per determinare il corso del cambio applicabile per il pagamento in lire sterline o in corone islandesi è determinata dal Consiglio in consultazione con i Governi interessati.»

c) il paragrafo 4 è soppresso.

Articolo 7

Nell'articolo XIII dell'Accordo, il paragrafo 2 è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«2. Riservate le disposizioni degli articoli V e VI, il Consiglio, d'intesa col Governo della Danimarca può includere nell'ambito del presente Accordo dei servizi che si aggiungano a quelli specificati nell'allegato I, come pure nuove spese in capitale attenenti a questi servizi, purché sia adempiuta una delle seguenti condizioni:

a. la somma totale di queste spese è limitata a ciascun anno al 3,5 per cento del costo approvato all'articolo V; ovvero

b. i servizi sono stati approvati da tutti i Governi contraenti; ovvero

c. i servizi sono stati approvati dai Governi contraenti per i quali il totale dei contributi è almeno pari al novanta per cento della somma complessiva dei contributi stabiliti conformemente alle disposi-

zioni dell'articolo VII paragrafi 3, 4, 5 e 6, a cui sono applicabili le disposizioni dell'articolo VI.»

Articolo 8

L'articolo XIV dell'Accordo è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo XIV

Il Governo dell'Islanda attua un sistema di tasse per l'uso dei servizi forniti a tutti gli aeromobili civili che effettuino traversate secondo l'articolo VII. Queste tasse per l'uso sono calcolate secondo quanto disposto nell'allegato III al presente Accordo. I redditi netti provenienti da queste tasse sono dedotti dai pagamenti dovuti al Governo dell'Islanda conformemente alle disposizioni del presente Accordo. A meno che il Consiglio non lo consenta, il Governo dell'Islanda non riscuote alcuna tassa supplementare per l'uso di un qualunque servizio da parte di utenti che non siano cittadini islandesi».

Articolo 9

Nell'articolo XXVI dell'Accordo

a) il paragrafo 1 è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«1. I Governi contraenti o il Consiglio possono fare qualsiasi proposta di emendamento al presente Accordo. La proposta è comunicata per iscritto al Segretario generale, che la trasmette a tutti i Governi contraenti, chiedendo loro che lo informino formalmente se la accetta o no.

2. L'adozione di un emendamento richiede il consenso dei due terzi di tutti i Governi contraenti, i cui contributi complessivi per l'anno in corso siano almeno pari al novanta per cento.

3. L'emendamento così adottato entra in vigore per tutti i Governi contraenti il 1° gennaio dell'anno successivo a quello durante il quale il Segretario generale ha ricevuto l'accettazione ufficiale dell'emendamento, comunicata per iscritto, dei Governi contraenti responsabili per almeno novantotto per cento dei contributi per l'anno in corso.

4. Il Segretario generale invia copie certificate conformi di ciascun emendamento adottato a tutti i Governi contraenti, e notifica loro ogni accettazione e la data di entrata in vigore di ogni emendamento».

b) il paragrafo 2 è soppresso;

c) il paragrafo 3 è rinumerato 5.

Capitolo II

Emendamenti all'Allegato III

Articolo 10

Le nuove sezioni III e IV, appendici del presente Protocollo sono aggiunte all'Allegato III dell'Accordo.

Capitolo III

Disposizioni protocollari

Articolo 11

L'Accordo ed il presente Protocollo sono letti, interpretati ed applicati come un unico e stesso strumento.

Articolo 12

1. Il presente Protocollo è aperto alla firma dei Governi parti all'Accordo (detti qui in seguito «Le presenti Parti») fino al 15 novembre 1982 presso la sede dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale. Dopo tale data, è aperto all'adesione dei Governi in questione.
2. Il presente Protocollo è subordinato all'accettazione dei Governi firmatari.
3. Gli strumenti di accettazione o di adesione vanno depositati presso il Segretario generale quanto prima possibile.

Articolo 13

1. Il presente Protocollo entra in vigore il sessantesimo giorno dopo la data in cui gli strumenti di accettazione o di adesione sono stati depositati da tutte le presenti Parti.
2. Nonostante quanto precede, il presente Protocollo è applicato provvisoriamente a partire dal 1° gennaio 1983, ad eccezione dell'articolo 9.

Articolo 14

1. Il presente Protocollo è anche aperto all'adesione di tutti i Governi non compresi nelle presenti Parti.
2. Questa adesione è effettuata mediante il deposito di uno strumento di adesione presso il Segretario generale.
3. Se lo strumento di adesione è depositato prima dell'entrata in vigore del presente Protocollo, il Governo che lo deposita applica provvisoriamente il presente Protocollo a partire dal 1° gennaio dell'anno successivo al deposito. Se è depositato dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo, lo strumento prenderà effetto il 1° gennaio dell'anno successivo al deposito.

4. Questa adesione è considerata un'adesione all'Accordo emendato dal presente Protocollo.

Articolo 15

Il Segretario generale invia copie certificate conformi del presente Protocollo a tutti i Governi firmatari ed aderenti, e notifica loro:

- a) tutte le firme del presente Protocollo;
- b) il deposito di ogni strumento di accettazione o di adesione; e
- c) la data in cui il presente Protocollo entra in vigore, conformemente alle disposizioni dell'articolo 13.

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati a tal fine, hanno firmato il presente Protocollo, in nome dei loro rispettivi Governi.

Fatto a Montreal il terzo giorno del mese di novembre dell'anno millenovecentoottantadue in un esemplare unico che sarà depositato presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, in francese, inglese e spagnolo, i tre testi facenti egualmente fede.

(Seguono le firme)

Appendice

Nuove sezioni III e IV dell'Allegato III del presente Accordo:

«Sezione III Tasse d'uso

1. Conformemente all'articolo XIV del presente Accordo, per quanto riguarda i servizi finanziati collettivamente il Consiglio determina, il 20 novembre 1982 al più tardi, un'unica tassa per l'uso per ogni traversata di aeromobile civile effettuata durante l'anno civile 1983. Tale tassa è calcolata dividendo per il numero totale di traversate effettuate nel 1981 il novantacinque per cento dei costi preventivati approvati, espressi in corone danesi, imputabili all'aviazione civile nel 1983 (definiti nel paragrafo 6 qui di seguito), maggiorati di una rettificazione a titolo sei disavanzi di copertura o diminuiti di una rettificazione a titolo delle eccedenze di copertura nel 1981 (calcolati conformemente alle disposizioni dei paragrafi 3, 4 e 5 qui di seguito); la somma è arrotondata alla più vicina corona danese.

2. Allorché le date di cui sopra sono state modificate come si conviene, le disposizioni del paragrafo 1 qui sopra regolano il calcolo della tassa per l'uso riscossa per ogni traversata di aeromobile civile effettuata durante l'anno civile 1984 e gli anni seguenti.

3. L'eccedenza o il disavanzo di copertura di cui al paragrafo 1 qui sopra corrisponde alla differenza tra la somma che può essere riscossa per un anno qualsiasi (paragrafo 4 qui di seguito) ed il totale delle somme fatturate agli utenti per questo stesso anno (paragrafo 5 qui di seguito).

4. La somma che può essere riscossa nel 1981 (per il calcolo della tassa per l'uso del 1983) equivale all'ottanta per cento del novantacinque per cento delle spese approvate imputabili all'aviazione civile nel 1981, diminuite dell'eccedenza di copertura del 1979. Nel 1982, tale somma equivale al novantacinque per cento delle spese approvate imputabili all'aviazione civile nel 1982, diminuite dell'eccedenza di copertura del 1980. Per il 1983 e gli anni successivi, la somma che può essere riscossa equivale al novantacinque per cento delle spese approvate imputabili all'aviazione civile per l'anno in questione, diminuite dell'eccedenza di copertura o maggiorate del disavanzo di copertura registrato due anni prima.

5. Per il calcolo delle tasse per l'uso per il 1983, le somme fatturate agli utenti nel 1981 (necessarie per determinare se nel 1981 vi sia stata un'eccedenza o un disavanzo di copertura) sono calcolate moltiplicando per il numero di traversate effettuate nel 1981 la parte delle tasse per l'uso, espressa in lire sterline, riscossa nel 1981 secondo il presente Accordo, e convertendo poi il prodotto così ottenuto in corone danesi ai corsi di

cambio convenuti per il 1981. Per gli anni successivi, le somme fatturate agli utenti sono calcolate nello stesso modo, con i cambiamenti di data che si impongono.

6. Per il calcolo delle tasse per l'uso, sono imputabili all'aviazione civile internazionale le seguenti percentuali dei costi finanziati collettivamente (ossia novantacinque per cento del totale dei costi):

- a. 100 per cento dei costi dei servizi della circolazione aerea;
- b. 30 per cento dei costi dei servizi meteorologici (osservazioni sinottiche in superficie ed in altitudine) e dei corrispondenti servizi di telecomunicazioni meteorologiche;
- c. 100 per cento della funzione aviazione internazionale dell'Ufficio meteorologico di Reykiavik;
- d. 100 per cento dei costi dei servizi di telecomunicazioni aeronautiche e via cavo (MET/COM escluse).»

«Sezione IV

Rapporti sulle spese reali

Lo stato delle spese reali attenenti ai servizi di cui al paragrafo 2 dell'articolo VIII del presente Accordo è stabilito in dollari degli Stati Uniti. A tal fine, le spese reali in corone per ogni mese civile sono convertite in dollari degli Stati Uniti, al corso medio del mercato fornito dalla Banca centrale islandese il primo giorno del mese considerato. Tali condizioni figurano nella verifica di cui al paragrafo 2 dell'articolo VIII.»