

Ordinanza sul trasporto aereo (OTrA)

del 17 agosto 2005 (Stato 1° gennaio 2009)

Il Consiglio federale svizzero,

visti gli articoli 6a e 75 della legge federale del 21 dicembre 1948¹ sulla navigazione aerea (LNA);

in applicazione della Convenzione del 28 maggio 1999² per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal)³,

decreta:

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 1 Campo d'applicazione

¹ Sempre che non si applichi la Convenzione di Montreal, la presente ordinanza si applica ad ogni trasporto interno o internazionale di persone, bagagli o merci effettuato con aeromobile:

- a. a titolo oneroso;
- b. a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo titolare di un'autorizzazione di esercizio.

² Il capoverso 1 si applica anche ai trasporti effettuati dalla Confederazione o da altre persone giuridiche di diritto pubblico. I trasporti interni effettuati dalla Confederazione non rientrano invece sotto la presente ordinanza.

RU 2005 4243

¹ RS 748.0

² RS 0.748.411

³ La presente O tiene parimenti conto del Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 mag. 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso d'incidente (GU L 140 del 30.5.2002, p. 2), del regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 apr. 2004 relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili (GU L 138 del 30.4.2004, p. 1), e del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 feb. 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo e di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU L 46 del 17.2.2004, p. 1).

³ Essa non si applica:

- a. ai trasporti disciplinati dalla legislazione sul servizio postale, da accordi internazionali sul servizio postale o da accordi speciali conclusi fra La Posta svizzera e le imprese di trasporto aereo;
- b. agli alianti da pendio e ai paracaduti.

⁴ Ai fini della presente ordinanza il trasporto effettuato da più vettori successivi si presume costituire un unico trasporto qualora le parti lo abbiano considerato come un'unica operazione, indipendentemente dal fatto che sia stato stipulato per mezzo di un unico contratto o per mezzo di più contratti. Il suo carattere internazionale non viene meno per il solo fatto che un contratto o più contratti debbano essere eseguiti integralmente sul territorio di un medesimo Stato.

Art. 2 Disposizioni complementari

Le seguenti disposizioni della Convenzione di Montreal si applicano al campo di applicazione della presente ordinanza:

- a. articoli 6, 10–16, 22 capoversi 4 e 6, 23, 25–27, 29, 30, 32, 36, 37 e 49–52;
- b. le disposizioni contenute negli articoli 9 capoverso 4, 19 capoverso 2 e 20 capoverso 4 della presente ordinanza.

Art. 3 Definizioni

Nella presente ordinanza s'intende per:

- a. *bagagli*: i bagagli registrati e quelli non registrati;
- b. *diritti speciali di prelievo*: i diritti speciali di prelievo definiti dal Fondo monetario internazionale;
- c. *merci*: le merci, gli animali e i cadaveri;
- d. *trasporto*: il trasporto di persone, bagagli o merci effettuato mediante aeromobile; il trasporto dei passeggeri comprende il tempo tra l'inizio dell'imbarco sull'aeronave e la fine dello sbarco; il trasporto di bagagli o merci comprende il tempo tra il momento in cui il vettore li ha ricevuti per il trasporto e quello in cui li ha consegnati agli aventi diritto;
- e. *trasporto internazionale*: ogni trasporto in cui, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati o sul territorio di due Stati o sul territorio di un solo Stato se uno scalo è previsto sul territorio di un altro Stato;
- f. *trasporto interno*: ogni trasporto in cui, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo sono situati in Svizzera o all'aeroporto di Basilea-Mulhouse senza scalo intermedio previsto all'estero;
- g. *vettore*: chiunque accetta di trasportare persone, bagagli o merci mediante aeromobile.

Art. 4 Condizioni di trasporto

¹ Le condizioni di trasporto delle imprese svizzere di trasporto aereo titolari di una concessione sono soggette all'approvazione dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (Ufficio).

² Esse sono approvate se non sono in contraddizione con le disposizioni tassative del diritto svizzero e delle convenzioni internazionali cui la Svizzera è vincolata.

Sezione 2:**Documentazione e obblighi delle parti in materia di trasporto di passeggeri, bagagli e merci****Art. 5** Passeggeri e bagagli

¹ Il vettore rilascia ai passeggeri:

- a. un titolo di trasporto individuale o collettivo contenente:
 1. l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione;
 2. se i punti di partenza o di destinazione sono situati in Svizzera e se sono previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali;
- b. uno scontrino identificativo per ogni bagaglio consegnato.

² Esso specifica per scritto in che misura è limitata la responsabilità del vettore per morte o lesioni personali, per distruzione, perdita o deterioramento del bagaglio, come pure per ritardo.

³ Al posto dei titoli di trasporto stampati, il vettore può utilizzare supporti elettronici. In tal caso rilascia al passeggero, su richiesta di quest'ultimo, un documento scritto con le indicazioni menzionate al capoverso 1 lettera a.

⁴ L'inosservanza delle disposizioni di cui ai capoversi 1–3 non tange l'esistenza o la validità del contratto di trasporto.

Art. 6 Merci

¹ Il mittente emette una lettera di trasporto aereo per il trasporto delle merci.

² La lettera di trasporto aereo deve contenere:

- a. l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione;
- b. se i punti di partenza o di destinazione sono situati in Svizzera e se sono previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali;
- c. l'indicazione del peso complessivo della merce trasportata.

³ La lettera di trasporto aereo è emessa in tre esemplari originali:

- a. il primo originale è firmato dal mittente e porta l'indicazione «per il vettore»;
- b. il secondo originale è firmato dal mittente e dal vettore e porta l'indicazione «per il destinatario»;
- c. il terzo originale è firmato dal vettore e da questo consegnato al mittente dopo aver preso in consegna la merce.

⁴ La firma del vettore e quella del mittente possono essere stampate o sostituite da un timbro.

⁵ Al posto della lettera di trasporto aereo, il vettore può utilizzare supporti elettronici. In tal caso rilascia al mittente, su richiesta di quest'ultimo, una ricevuta di carico che permetta l'identificazione della spedizione e l'accesso alle indicazioni menzionate al capoverso 2.

⁶ Quando vi sono più colli:

- a. il vettore può chiedere al mittente di emettere lettere di trasporto aereo distinte;
- b. il mittente può chiedere al vettore di rilasciargli ricevute di carico distinte qualora vengano utilizzati supporti elettronici.

Sezione 3: Responsabilità del vettore e risarcimento per danni

Art. 7 Morte o lesione personale dei passeggeri

¹ Il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale di un passeggero a seguito di un incidente avvenuto a bordo dell'aeromobile oppure durante le operazioni di imbarco e di sbarco.

² Il vettore non può escludere o limitare la propria responsabilità per i danni che non superano il valore di 100 000 diritti speciali di prelievo per passeggero.

³ Il vettore non è responsabile dei danni che superano il valore di 100 000 diritti speciali di prelievo per passeggero qualora provi che:

- a. il danno non è dovuto alla negligenza o a un altro atto oppure omissione pregiudizievole del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati; o
- b. il danno è dovuto unicamente alla negligenza o a un altro atto oppure omissione pregiudizievole di terzi.

Art. 8 Distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli

¹ Il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati se il danno si è verificato a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati.

² La responsabilità del vettore è esclusa se il danno deriva dalla natura o da un vizio proprio dei bagagli.

³ Se il vettore ammette di aver perso i bagagli oppure se i bagagli non giungono a destinazione entro 21 giorni dalla data prevista, il passeggero può far valere nei confronti del vettore i diritti che gli derivano dal contratto di trasporto.

⁴ Per i bagagli non consegnati e gli effetti personali, il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati.

⁵ La responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli e degli effetti personali è limitata alla somma di 1000 diritti speciali di prelievo per passeggero, a meno che al momento della consegna il passeggero abbia dichiarato un valore più elevato e pagato un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

⁶ Le disposizioni del capoverso 5 non si applicano qualora venga dimostrato che il danno deriva da un atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno, sempreché, nel caso di atto oppure di omissione di dipendenti o incaricati, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni.

Art. 9 Distruzione, perdita o deterioramento della merce

¹ Il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento della merce se il danno si è verificato durante il trasporto aereo.

² La responsabilità del vettore è limitata alla somma di 17 diritti speciali di prelievo per chilogrammo, a meno che al momento della consegna il passeggero abbia dichiarato un valore più elevato e pagato un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

³ Il vettore non è responsabile se risulta che la distruzione, la perdita o il deterioramento della merce deriva da uno o alcuni dei seguenti fatti:

- a. natura o vizio intrinseco della merce;
- b. imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati;
- c. un evento bellico o un conflitto armato;
- d. un atto dell'autorità pubblica compiuto in relazione all'entrata, uscita o transito della merce.

⁴ Il trasporto aereo ai sensi del capoverso 1 comprende il periodo nel corso del quale la merce si trova sotto la custodia del vettore. L'articolo 18 paragrafo 4 della Convenzione di Montreal si applica per analogia al periodo del trasporto.

Art. 10 Ritardo

¹ Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci.

² La responsabilità del vettore è limitata:

- a. alla somma di 4150 diritti speciali di prelievo per passeggero in caso di ritardo nel trasporto di passeggeri;
- b. alla somma di 1000 diritti speciali di prelievo per passeggero in caso di ritardo nel trasporto di bagagli, a meno che al momento della consegna il passeggero abbia dichiarato un valore più elevato e pagato un'eventuale tassa supplementare; in tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del passeggero alla consegna a destinazione;
- c. alla somma di 17 diritti speciali di prelievo per chilogrammo in caso di ritardo nel trasporto di merci, a meno che al momento della consegna il mittente abbia dichiarato un valore più elevato e pagato un'eventuale tassa supplementare; in tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

³ Il vettore non è responsabile del danno dovuto a ritardo se dimostra che lui o i suoi dipendenti o incaricati hanno adottato tutte le misure ragionevolmente necessarie per evitare il danno oppure che non è stato loro possibile adottarle.

⁴ Le disposizioni del capoverso 2 lettere a e b non si applicano qualora venga dimostrato che il danno deriva da un atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno, sempreché, nel caso di atto o omissione di dipendenti o incaricati, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni.

⁵ Sono riservate le disposizioni di diritto internazionale concernenti i ritardi nel trasporto aereo di passeggeri che si applicano in Svizzera.

Art. 11 Risarcimento e riparazione

¹ In caso di decesso o di lesione corporale del passeggero la qualità di avente diritto, la forma e le modalità di calcolo del risarcimento e della riparazione sono determinate in base alle disposizioni del Codice delle obbligazioni⁴.

² Se in caso di decesso o di lesione corporale dello stesso passeggero, parecchi aventi diritto possono pretendere il versamento di indennità per un importo complessivo superiore a 100 000 diritti speciali di prelievo, il giudice riduce le indennità in proporzione al rapporto fra questo valore massimo e l'importo complessivo.

³ Per il calcolo della riparazione, in caso di danno materiale, sono applicabili a titolo complementare le disposizioni del Codice delle obbligazioni sul contratto di trasporto.

⁴ RS 220

Art. 12 Liberazione dalla responsabilità

¹ Il vettore, qualora dimostri che la persona che chiede il risarcimento o il suo avente causa ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione, è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità nei confronti dell'istante, nella misura in cui la negligenza o l'atto illecito o l'omissione ha provocato il danno o vi ha contribuito.

² Allorché la richiesta di risarcimento viene presentata da persona diversa dal passeggero, a motivo della morte o della lesione subita da quest'ultimo, il vettore è parimenti esonerato in tutto o in parte dalle sue responsabilità nella misura in cui dimostri che tale passeggero ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione.

Art. 13 Termini per la presentazione di reclami

¹ Il ricevimento senza riserve del bagaglio consegnato o della merce da parte della persona avente diritto alla consegna costituisce, salvo prova contraria, presunzione che gli stessi sono stati consegnati in buono stato e conformemente al titolo di trasporto.

² In caso di danno ai bagagli registrati o alle merci, il destinatario deve, appena constatato il danno, presentare reclamo scritto al vettore immediatamente e comunque entro sette giorni dalla data del ricevimento, in caso di bagaglio consegnato, ed entro 14 giorni dalla data di ricevimento, in caso di merce.

³ In caso di ritardo nella ricezione dei bagagli registrati o di merci, il destinatario deve presentare reclamo scritto al vettore entro 21 giorni dalla data in cui il bagaglio o la merce sono stati messi a sua disposizione.

⁴ In mancanza di reclamo nei predetti termini, si estinguono le azioni nei confronti del vettore, salvo in caso di frode da parte di quest'ultimo.

Art. 14 Prescrizione

Il diritto al risarcimento per danni si prescrive nel termine di due anni a decorrere dal giorno di arrivo a destinazione o dal giorno previsto per l'arrivo a destinazione dell'aeromobile o dal giorno in cui il trasporto è stato interrotto.

Art. 15 Anticipi di pagamento

¹ In caso di incidente aereo che provoca la morte o il ferimento del passeggero, il vettore provvede agli anticipi di pagamento a favore della persona o delle persone fisiche aventi diritto al risarcimento per far fronte alle loro immediate necessità economiche. Gli anticipi devono essere versati entro 15 giorni dall'identificazione delle persone fisiche che hanno diritto a un'indennità.

² In caso di decesso l'anticipo non può essere inferiore alla somma di 16 000 diritti speciali di prelievo.

³ Gli anticipi non equivalgono a un riconoscimento della responsabilità. Essi possono essere dedotti dagli importi versati successivamente a titolo d'indennizzo.

⁴ Il presente articolo si applica anche al campo d'applicazione della Convenzione di Montreal.

Sezione 4: Casi particolari

Art. 16 Trasporto di merci pericolose

¹ Per il trasporto aereo di merci pericolose su voli interni ed internazionali sono direttamente applicabili le norme dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale recate nell'allegato 18 alla Convenzione del 7 dicembre 1944⁵ relativa all'aviazione civile internazionale, nonché le prescrizioni tecniche pertinenti⁶. Sono fatte salve le deroghe notificate secondo l'articolo 38 di tale Convenzione.

² Il presente articolo si applica anche ai trasporti non commerciali effettuati a titolo gratuito.

³ In circostanze particolari l'Ufficio può autorizzare eccezioni per particolari tipi di trasporti nel singolo caso e, se del caso, per una durata determinata. Per voli internazionali spetta alla richiedente procurarsi l'approvazione degli Stati da sorvolare.

⁴ L'approvazione dei modelli d'imballaggio e degli invii di materiali radioattivi ai sensi delle disposizioni menzionate al capoverso 1 è di competenza dell'Ispettorato federale della sicurezza nucleare.⁷

Art. 16a⁸ Formazione in materia di trasporto di merci pericolose

¹ I compiti in relazione al trasporto aereo di merci pericolose che rientrano in una delle 12 categorie di cui al capitolo 1-4 delle prescrizioni tecniche dell'allegato 18 alla Convenzione del 7 dicembre 1944⁹ relativa all'aviazione civile internazionale possono essere eseguiti soltanto da personale che ha seguito:

- a. una formazione corrispondente alle proprie responsabilità; e
- b. un corso di ripetizione almeno ogni 24 mesi.

² Tutte le persone che formano personale delle categorie 1-5 e 7-12 devono essere titolari di un certificato della categoria 6.

³ Tutte le persone che formano personale della categoria 6 devono disporre, oltre che di un certificato valido della categoria 6, di un'autorizzazione di formazione. L'autorizzazione è rilasciata dall'Ufficio se il richiedente supera un esame di idoneità e

⁵ RS **0.748.0**. Questo all. non viene pubblicato nella RU né nella RS. Può essere richiesto o consultato presso l'Ufficio.

⁶ Le norme e le prescrizioni tecniche non vengono pubblicate nella RU né nella RS. Possono essere consultate in lingua francese o inglese presso l'Ufficio e i servizi d'informazione degli aeroporti nazionali; esse non sono tradotte né in tedesco né in italiano.

⁷ Nuovo testo giusta il n. 21 dell'all. all'O del 12 nov. 2008 sull'Ispettorato federale della sicurezza nucleare, in vigore dal 1° gen. 2009 (RS **732.21**).

⁸ Introdotto dal n. I dell'O del 14 mag. 2008, in vigore dal 1° lug. 2008 (RU **2008 2301**).

⁹ RS **0.748.0**

dimostra esperienza nel trasporto aereo di merci pericolose. L'autorizzazione è valida quattro anni.

⁴ La durata dei corsi di formazione della categoria 6 è di almeno cinque giorni per il corso di base e di almeno tre giorni per il corso di ripetizione.

⁵ Il titolare dell'autorizzazione di formazione rilascia i certificati della categoria 6 trasmettendone una copia all'Ufficio. Quest'ultimo tiene un elenco delle persone titolari di un'autorizzazione di formazione e di quelle titolari di un certificato della categoria 6.

⁶ Le formazioni destinate al personale di tutte le categorie devono basarsi su programmi la cui ultima versione è stata approvata dall'Ufficio. I programmi devono essere elaborati in conformità con le norme di cui all'articolo 16 capoverso 1, e adattati a ogni modifica di queste ultime.

Art. 17 Trasporto di animali

Per il trasporto di animali tra uno Stato estero e la Svizzera o in transito attraverso la Svizzera, sono riservate le disposizioni sulle epizootie.

Art. 18 Trasporto di cadaveri

Per il trasporto di cadaveri tra uno Stato estero e la Svizzera o in transito attraverso la Svizzera, sono riservate le disposizioni della Convenzione internazionale del 10 febbraio 1937¹⁰ concernente il trasporto dei cadaveri.

Art. 19 Trasporto intermodale

¹ In caso di trasporto intermodale effettuato in parte per via aerea e in parte con l'impiego di qualsiasi altro mezzo di trasporto, le disposizioni della presente ordinanza si applicano unicamente al trasporto aereo.

² Sono riservate le disposizioni della Convenzione di Montreal relative al trasporto intermodale delle merci.

Art. 20 Vettore contrattuale e vettore effettivo

¹ Salvo disposizioni contrarie, la presente ordinanza si applica al vettore contrattuale per l'intero trasporto e al vettore effettivo per la parte di trasporto che effettua.

² Per vettore contrattuale s'intende chiunque conclude un contratto di trasporto e, in base a un accordo, fa eseguire integralmente o in parte il trasporto da un altro vettore.

³ Per vettore effettivo si intende chiunque, in base a un accordo, esegue integralmente o in parte il trasporto per conto di un vettore contrattuale.

⁴ Sono riservate le disposizioni della Convenzione di Montreal relative al trasporto aereo effettuato da una persona diversa dal vettore contrattuale.

¹⁰ RS **0.818.61**. Vedi anche l'Acc. del 26 ott. 1973 sulla traslazione delle salme (RS **0.818.62**).

Sezione 5: Disposizioni finali

Art. 21 Abrogazione e modifica del diritto previgente

L'abrogazione e la modifica del diritto previgente sono disciplinate nell'allegato.

Art. 22 Entrata in vigore

La presente ordinanza entra in vigore il 5 settembre 2005.

Disposizione transitoria della modifica del 14 maggio 2008¹¹

Le autorizzazioni di formazione della categoria 6 rilasciate dall'Ufficio in virtù del diritto vigente prima dell'entrata in vigore della modifica del 14 maggio 2008 mantengono la loro validità al più tardi fino al 30 settembre 2008.

¹¹ RU 2008 2301

Allegato
(art. 21)

Abrogazione e modifica del diritto previgente

I

Il regolamento di trasporto aereo del 3 ottobre 1952¹² (RTrA) è abrogato.

II

L'ordinanza del 14 novembre 1973¹³ sulla navigazione aerea (ONA) è modificata come segue:

Art. 106 cpv. 1

...

Art. 108 cpv. 1 lett. f

...

Art. 125 cpv. 1 e 2

...

Art. 130

Abrogato

Titolo avanti l'art. 132a

...

Art. 132a

...

Art. 137 cpv. 1

...

¹² [RU 1952 1090, 1953 25, 1963 699, 1994 3028 n. II 2, 1997 2779 n. II 54]
¹³ RS 748.01. Le modifiche qui appresso sono inserite nell'O menzionata.

