

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 595-A)

## RELAZIONE DELLA 3<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI)

(RELATORE JANNUZZI)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 13 maggio 1964  
(V. Stampato n. 745)*

**presentato dal Ministro degli Affari Esteri**

**di concerto col Ministro delle Finanze**

**e col Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza  
il 14 maggio 1964*

**Comunicata alla Presidenza il 3 febbraio 1965**

**Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e l'Iraq sui servizi aerei,  
con Annesso e Scambio di Note, concluso a Bagdad il 31 gennaio 1963**

ONOREVOLI SENATORI. — L'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica dell'Iraq, stipulato a Bagdad il 31 gennaio 1963 e sottoposto, col disegno di legge in esame, all'approvazione del Parlamento, rientra nell'ambito della Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944.

Questa Convenzione ha regolato la materia dei trasporti aerei internazionali affrontando e risolvendo i più importanti problemi da essi creati, quali il sorvolo dei territori dei singoli Stati, le misure atte a facilitare la navigazione aerea, le condizioni alle quali essa deve sottostare, la nazionalità degli aerei. A tal fine la Convenzione ha previsto l'istituzione dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, la cui attività mira a promuovere, anche in questo settore, una più intensa e utile collaborazione tra i popoli.

All'Accordo in esame sono allegati un Annesso e Scambi di Note.

L'Accordo si apre (articolo II) col riconoscimento del diritto reciproco di sorvolo dei territori delle due Parti contraenti, dello scalo per scopi non di traffico, dell'esercizio dei servizi aerei internazionali specificati nell'Annesso e sulle rotte dallo stesso Annesso indicate.

L'esercizio di questi servizi (articolo III) verrà affidato ad un'impresa indicata per iscritto dalla Parte cui questo diritto è riconosciuto. Detta impresa dovrà — a richiesta dell'altra Parte — dimostrare di possedere i requisiti richiesti dalle leggi e dai regolamenti che regolano la materia; in caso contrario l'impresa potrà essere soggetta anche a revoca dell'autorizzazione (articolo III).

Naturalmente l'impresa già indicata potrà essere sostituita con altra avente gli stessi requisiti.

Agevolazioni fiscali di varia natura sono reciprocamente stabilite dall'articolo VI.

Quanto alle tariffe aeree, vengono fissati i criteri della loro determinazione.

In particolare si precisa che esse, se possibile, dovranno essere concordate per ogni rotta tra le imprese aeree designate (articolo IX).

Gli articoli che seguono regolano le vicende dell'Accordo.

Così, si è stabilito che esso verrà emendato in caso di entrata in vigore sulla materia di una Convenzione generale multilaterale; che si avranno scambi di vedute in sede di esecuzione dell'Accordo quando ciò si appalesi necessario; che ciascuna Parte potrà chiedere — se ritiene opportuno procedere a modifiche dell'Accordo — l'apertura di negoziati.

Le controversie dovranno essere risolte possibilmente attraverso negoziati diretti. Qualora questi non dovessero portare ad una soluzione, le Parti possono deferire la decisione della vertenza ricorrendo ad un arbitrato o, se questo mezzo non è possibile per mancato accordo sulla nomina degli arbitri, al Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

L'Accordo è a tempo indeterminato, ma ciascuna delle Parti potrà denunciarlo in ogni momento con dichiarazione da notificare all'altra Parte e al Consiglio di cui sopra.

La cessazione dell'Accordo avverrà decorso dodici mesi da detta notificazione.

L'Annesso contiene l'indicazione degli scali cui sono autorizzate le imprese dei due Stati contraenti.

Essi sono: per l'impresa dell'Iraq: Istanbul, Roma, Paris, London; per l'impresa italiana: Atene o Nicosia, Beirut, Damasco, Bagdad, Teheran.

Il disegno di legge, a parere della 3<sup>a</sup> Commissione, merita approvazione.

L'Accordo internazionale stipulato a Bagdad rientra nel quadro della Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1955 ed è ad essa conforme in tutte le sue parti.

D'altronde, il progresso dell'aviazione civile tra gli Stati del mondo è uno dei fattori principali dello sviluppo economico e sociale e dei rapporti umani tra i popoli.

In particolare, l'Accordo tra l'Italia e lo Iraq deve considerarsi come attuazione della politica di favore che l'Italia ha sempre seguito verso i Paesi, specialmente sottosviluppati, del Medio-Oriente.

In altra relazione — quella relativa agli accordi aerei italo-venezuelani — è stata dal

sottoscritto rilevata l'importanza e la validità della politica italiana nei confronti dei Paesi sottosviluppati dell'America Latina. Valga per i Paesi afro-asiatici quello che si è detto in quella relazione.

Si tratta di una politica che attua nel grande quadro dell'Organizzazione mondiale dell'ONU i principi della cooperazione

internazionale, dai quali le prospettive di miglioramento delle relazioni tra i popoli ricevono impulso al fine ultimo dell'armonia tra i popoli e della pace universale.

La 3<sup>a</sup> Commissione propone all'Assemblea di approvare il disegno di legge.

JANNUZZI, *relatore*

**DISEGNO DI LEGGE**

---

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra l'Italia e l'Iraq sui servizi aerei, con Annesso e Scambio di Note, concluso a Bagdad il 31 gennaio 1963.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo precedente, a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 16 dell'Accordo stesso.