

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli Affari Esteri**

(SARAGAT)

di concerto col **Ministro delle Finanze**

(TREMELLONI)

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

(JERVOLINO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 MAGGIO 1964

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo aereo tra l'Italia e la Guinea,
concluso a Roma il 30 ottobre 1962

ONOREVOLI SENATORI. — Il 30 ottobre 1962 veniva firmato a Roma un Accordo tra l'Italia e la Guinea che prevede l'attuazione dell'attività di traffico aereo da parte delle rispettive compagnie designate e la disciplina giuridica dei rapporti nella materia che ne conseguono.

Il testo è in linea con gli altri accordi del genere conclusi dall'Italia, e ripete di massima i principi generali e fondamentali enunciati negli stessi, con particolare riferimento agli accordi conclusi negli ultimi anni.

La rotta italiana, con pieni diritti di traffico, stabilita nell'annesso dell'Accordo è la seguente:

Italia: due scali nell'Africa del Nord - uno scalo in Marocco - Las Palmas - Dakar - Conakry - Fretown - Monrovia (Robertfield) - Abidjan.

La rotta guineana interessa invece il seguente tragitto:

Guinea: Senegal - Marocco - Algeria - Tunisi - Roma - Jugoslavia.

È pertanto previsto, in via di reciprocità, l'esercizio dell'attività aerea rispettiva, con pieni diritti di traffico commerciale fra i territori italiani e della Guinea e viceversa (3^a e 4^a libertà) e fra questi territori e altri punti o Paesi enunciati nelle rispettive « Tabelle delle rotte » (5^a libertà).

L'Accordo aereo con la Guinea è diretto allo scopo di aprire nuove possibilità alla Aviazione civile italiana, in vista di un incremento dei traffici aerei e commerciali verso l'importante settore geografico dell'Africa centro-occidentale, nel quadro naturalmente delle intese che potranno essere concretate anche con altri Paesi interessati alla prevista rotta italiana.

Per quanto sopra, si ritiene che l'Accordo bilaterale in argomento risponda ai fini dello sviluppo delle relazioni aero-commerciali del nostro Paese e della futura espansione dell'attività dell'Aviazione civile italiana.

DISEGNO DI LEGGE
—**Art. 1.**

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo aereo tra l'Italia e la Guinea, concluso a Roma il 30 ottobre 1962.

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 XIV dell'Accordo stesso.

ACCORD AERIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE
LA REPUBLIQUE ITALIENNE ET LE GOUVERNEMENT DE
LA REPUBLIQUE DE GUINEE

Le Gouvernement de la République Italienne et le Gouvernement de la République de Guinée dorénavant nommés « Parties Contractantes » ayant ratifié la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, désireux de conclure un Accord au fin d'établissement de services aériens entre leurs territoires et au delà, sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1.

Pour l'application du présent Accord et à moins que le contexte ne le laisse autrement entendre:

a) Le terme « Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toutes les Annexes adoptées aux termes de l'Article 90 de la dite Convention et tous les amendements des Annexes ou de la Convention aux termes des Articles 90 et 94;

b) le terme « Autorités Aéronautiques » signifie dans le cas de l'Italie le « Ministero della Difesa-Aeronautica, Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo » et dans le cas de la Guinée le « Ministère des Travaux Publics et des Transports, Direction Générale de l'Aviation Civile » et, dans tous les deux cas, toute autre personne ou organisme autorisé à assumer les fonctions actuellement exercées par les susdites Autorités;

c) le terme « entreprise désignée » signifie toute entreprise que l'une des Parties Contractantes aura désigné par communication écrite à l'autre Partie Contractante, pour l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées dans la dite communication;

d) les termes « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « escale pour des raisons non commerciales » ont respectivement la signification qui leur est donnée aux Articles 2 et 96 de la Convention.

Article 2.

1) Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord, en vue d'instituer des services aériens sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord (dorénavant indiqués sous le nom de « services convenus » et « routes spécifiés »). Les services convenus peuvent être exploités immédiatement ou bien à une date ultérieure, après l'accomplissement des dispositions de l'Article III du présent Accord.

2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira des droits suivants:

a) survoler le territoire de l'autre Partie Contractante;

b) effectuer des escales dans le territoire de l'autre Partie Contractante pour des buts non commerciaux; et

c) dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, effectuer des escales dans le territoire de l'autre Partie Contractante, aux points spécifiés pour cette route dans l'Annexe au présent Accord, afin d'embarquer ou de débarquer en trafic international, des voyageurs, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de la première Partie Contractante ou d'un Pays tiers.

3) Rien dans les dispositions du paragraphe 2 du présent Article ne sera interprété comme conférant à l'entreprise d'une Partie Contractante, le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier en provenance ou à destination d'un autre point du territoire de cette Partie Contractante.

4) Les lois, les règlements et les dispositions d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs ou services aériens opérés en service aérien international ou à l'exercice des susdits aéronefs ou services aériens, pendant la permanence dans son territoire, seront appliqués aux aéronefs et aux services convenus de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante.

Article 3.

1) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit, par le moyen des Autorités Aéronautiques, à l'autre Partie Contractante une entreprise en vue d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2) Au reçu de la désignation, la Partie Contractante doit, par le moyen de ses Autorités Aéronautiques et sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder sans délai à l'entreprise désignée, l'autorisation d'exercice relative.

3) Les Autorités Aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent demander à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante la preuve satisfaisante qu'elle est qualifiée pour accomplir aux conditions prévues par les lois et règlements appliqués normalement à l'exploitation des transporteurs aériens et à l'exercice des services aériens internationaux commerciaux.

4) Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accepter la désignation d'une entreprise ou de suspendre ou révoquer à une entreprise l'exercice des droits prévus au paragraphe 2 de l'Article II du présent Accord, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires pour l'exercice par une entreprise des susdits droits, lorsqu'elle n'aura eu la preuve satisfaisante que la propriété substantielle et le contrôle effectif de la dite entreprise soient entre les mains de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou entre celles des ressortissants de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise.

5) L'entreprise ainsi désignée et autorisée, peut commencer quand elle le veut l'exploitation des services convenus, sous réserve des dispositions de l'Article VIII.

6) Chaque Partie Contractante se réserve le droit de suspendre ou révoquer l'autorisation d'exploitation ou bien d'imposer les conditions appropriées qu'elle jugera nécessaires dans le cas où l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui accorde les droits, ou bien dans le cas où la première Partie Contractante estime qu'il résulte que les conditions sur la base desquelles, selon ce qui est prévu dans l'Accord, les droits ont été accordés, n'ont pas été observées. Cette action ne sera exercée qu'après consultation entre les deux Parties Contractantes et cette consultation aura lieu dans le délai de 60 jours à partir de la date de la requête.

Article 4.

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une des Parties Contractantes, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante pendant la période de leur validité.

Toutefois chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître comme valables, aux fins de la circulation au dessus de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses ressortissants par l'autre Partie Contractante ou par un Etat tiers.

Article 5.

1) Les carburants, les huiles lubrifiants, les parties de rechange et les dotations normales de bord introduits dans le territoire d'une Partie Contractante pour l'usage exclusif des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, employés dans l'exploitation des services convenus, sont exemptés de droits douaniers et de toutes autres charges similaires, en observant les formalités douanières appliquées normalement dans le susdit territoire.

2) Les aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante dans les services convenus sont admis sur le territoire de l'autre Partie Contractante en exemption de droits de douane, frais d'inspection et autres charges similaires.

3) Les carburants, les huiles lubrifiants, les provisions de bord, les parties de rechange et les dotations normales de bord existant à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, autorisés à exploiter les services convenus, sont admis sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exemptés de droits douaniers et autres charges similaires, même si les matériels susindiqués sont consommés ou employés par les mêmes aéronefs au cours de vols au dessus du dit territoire.

4) Les carburants, les huiles lubrifiants, les parties de rechange et les dotations normales de bord, pris à bord des aéronefs de l'entreprise d'une Partie Contractante dans le territoire de l'autre Partie Contractante, sont exemptés de droits de douane et autres charges similaires, sous la conditions que les règlements douaniers du dit territoire soient observés.

5) Les carburants, les huiles lubrifiants, les dotations normales, les parties de rechange et les provisions de bord qui, sur la base des dispositions des paragraphes précédents, sont exemptés de tout droit et charge, ne peuvent être débarqués qu'avec le consentement de l'autorité douanière de l'autre Partie Contractante.

Au cas où ceux-ci ne peuvent être employés ou consommés, ils doivent être réexportés. En attendant leur utilisation ou leur réexportation, ceux-ci doivent rester sous contrôle douanier.

Article 6.

L'entreprise désignée par chaque Partie Contractante bénéficiera de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées entre les territoires respectifs et au delà.

En exploitant les services convenus, l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière exploite sur n'importe quelle route spécifiée ou partie des mêmes routes.

Article 7.

Les services convenus exploités par les entreprises désignées par les deux Parties Contractantes, devront répondre aux exigences du public en ce qui concerne le transport aérien sur les routes spécifiées; leur but principal sera d'assurer, suivant un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante aux exigences courantes et raisonnablement prévisibles pour le transport de passagers, de marchandises et du courrier, entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et le territoire des Pays de destination.

Le transport des passagers, des marchandises et du courrier, embarqués et débarqués à des points dans le territoire de Pays tiers sur les itinéraires spécifiés, sera assuré en tenant compte du principe général que la capacité doit être adaptée:

a) aux exigences du trafic entre les Pays d'origine et les Pays de destination.

b) aux exigences des services long courrier,

c) aux exigences des Pays traversés, compte tenu des intérêts d'autres entreprises appartenant aux dits Pays.

Avant le début des services convenus ainsi que pour chaque variation de capacité successive, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes s'accorderont sur l'application pratique des principes indiqués aux paragraphes précédents du présent Article en ce qui concerne les opérations par les entreprises désignées, des services convenus.

Il a été toutefois convenu que l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante aura en tout cas le droit d'exploiter un service hebdomadaire sur chacune des routes convenues sans aucune limitation de capacité.

Article 8.

1) Les tarifs à appliquer aux services convenus, doivent être fixés à des taux raisonnables, en prenant dûment en considération tous les facteurs principaux s'y référant, y compris le coût d'exercice, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (telles que les « standards » de vitesse et de confort) et, si jugé nécessaire, les tarifs appliqués par d'autres entreprises sur n'importe quelle partie de la route spécifiée. Ces tarifs doivent être déterminés conformément aux dispositions du présent Article.

2) Les tarifs indiqués au paragraphe 1 du présent Article doivent être établis, si possible, pour chacune des routes spécifiées entre les entreprises désignées (et, si jugé nécessaire, après consultation avec d'autres entreprises desservant tout ou partie des routes). Cet Accord doit être atteint au moyen des systèmes adoptés en matière de tarifs par l'Association Internationale du Transport Aérien (I.A.T.A.).

3) Tous les tarifs ainsi concordés, doivent être soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins 30 jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Ce terme peut être réduit dans des cas spéciaux, si les Autorités Aéronautiques sont d'accord.

4) En cas de désaccord entre les entreprises désignées pour ce qui concerne les tarifs, les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes essayeront, elles mêmes, de les déterminer de commun accord.

5) Au cas où les Autorités Aéronautiques ne seraient pas d'accord sur l'application d'un tarif quelconque qui leur aura été soumis selon ce qui est prévu au paragraphe 3 du présent Article, ou sur la détermination d'un tarif quelconque, selon ce qui est prévu au paragraphe 4, le désaccord devra être tranché conformément aux dispositions de l'article X du présent Accord.

6) a. Aucun tarif ne peut entrer en vigueur si les Autorités Aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie Contractante ne l'estime pas satisfaisant, à moins que ne se réalise le cas prévu par les dispositions du paragraphe 3 de l'Article X du présent Accord.

b. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent Article, doivent rester en vigueur jusqu'au moment où de nouveaux tarifs auront été déterminés en conformité avec dispositions du présent Article.

Article 9.

Si l'une des Parties Contractantes juge opportun de modifier quelques dispositions du présent Accord, elle pourra demander des consultations entre les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, et ces consultations devront commencer dans les 60 jours à compter de la date de la réception de la demande de révision par l'autre Partie Contractante.

Si les Autorités Aéronautiques s'accordent sur la modification du présent Accord, cette modification entrera en vigueur après qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 10.

1. Dans le cas où une divergence surgirait entre les Parties Contractantes sur l'interprétation et l'application du présent Accord, les Parties Contractantes devront essayer de la résoudre par le moyen de négociations entre elles.

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à s'entendre par la voie des négociations,

a) elles pourront convenir de soumettre le différend à un tribunal arbitral désigné de commun accord ou à une personne ou organisme quelconque; ou

b) si elles ne sont pas d'accord sur ce point, ou si ayant convenu de soumettre le différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent s'entendre sur sa composition, chaque Partie Contractante peut demander de soumettre le différend à un tribunal compétent quelconque qui pourra être ultérieurement institué au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) ou, en l'absence d'un tel tribunal, au Conseil de l'O.A.C.I.

3) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en conformité du paragraphe 2 du présent Article.

4) Tant que l'une des Parties Contractantes ou l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante ne se conformera pas à la décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie Contractante peut restreindre, suspendre ou révoquer tous les droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut ou à l'entreprise désignée de cette Partie Contractante.

Article 11.

Au cas où une Convention générale multilatérale relative aux transports aériens serait conclue, et au cas où cette Convention entrerait en vigueur pour les deux Parties Contractantes, le présent Accord sera modifié de façon à l'uniformiser avec les dispositions de cette Convention.

Article 12.

Chaque Partie Contractante peut à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord.

Une telle notification sera communiquée en même temps à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

Au cas où une telle notification est faite, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de réception de la dite notification par l'autre Partie Contractante sauf si la notification de dénoncer le présent Accord est reprise avant l'expiration de ce délai par entente entre les Parties.

Si l'autre Partie Contractante n'accuse pas réception de la dite notification elle sera considérée comme ayant été reçue par elle quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

Article 13.

Le présent Accord ainsi que ses amendements, seront enregistrés au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, (O.A.C.I.).

Article 14.

Le présent Accord sera ratifié et entrera en vigueur après l'échange des instruments de ratification.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Rome le 30 octobre 1962 en double exemplaire en langue française.

*Pour le Gouvernement de la
République Italienne*

LUPIS

*Pour le Gouvernement de la
République de Guinée*

TOURE

TABLEAU DES ROUTES

A) Routes qui seront exploitées par l'entreprise désignée par le Gouvernement Italien:

Italie — deux escales en Afrique du Nord — une escale en Maroc, Las Palmas — Dakar — Conakry — Freetown — Monrovia (Robertfield) — Abidjan.

Avec la faculté d'omettre une ou plusieurs escales sur un, plusieurs ou tous les vols.

B) Routes qui seront exploitées par l'entreprise désignée par le Gouvernement de Guinée:

Guinée — Senegal — Maroc — Algérie — Tunisie — Rome — Jougoslavie.

Avec la faculté d'omettre une ou plusieurs escales sur un, plusieurs ou tous les vols.