

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 618-A)

RELAZIONE DELLA 3^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI)

(RELATORE MONTINI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

di concerto col Ministro delle Finanze

e col Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 MAGGIO 1964

Comunicata alla Presidenza il 12 ottobre 1964

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

ONOREVOLI SENATORI. — I rapporti internazionali che regolano l'Aviazione civile sono retti dalla Convenzione firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 la quale ha dato origine alla Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale (OACI): a tale Convenzione ed organizzazione, aperta ad ogni Stato che intenda aderirvi, ha appunto aderito il nostro Paese ormai da molti anni.

Dovendosi regolare i rapporti fra il nostro Paese e la Guinea, la quale ha pure a sua volta aderito alla sopraddetta Convenzione, si è addivenuto fra l'Italia e la Guinea all'Accordo aereo concluso a Roma il 30 ottobre 1962, di cui si propone la ratifica col presente disegno di legge.

Tale Accordo sintetizza in sostanza le norme generali che sono dettate nella Convenzione di Chicago, adattandone opportunamente l'applicazione alle relazioni fra l'Italia e la Guinea.

Il testo dell'Accordo contiene le disposizioni relative ai servizi aerei da istituire fra i rispettivi territori delle due « Parti contraenti ».

La rotta italiana stabilita nell'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.

Ognuna delle Parti contraenti ha diritto di: sorvolare *senza scalo* il territorio dell'altro Stato contraente; di *fare scalo* nel detto territorio per scopi anche non di traffico; e specialmente di *fare scalo* nel territorio allo scopo di sbarcare ed imbarcare traffico aereo internazionale di passeggeri, merci e poste. Ciò naturalmente nelle rotte e nei punti specificati da una Tabella annessa all'Accordo.

Le Parti contraenti designano una « Impresa » al fine di attuare l'esercizio dei servizi sopra convenuti. Ognuna delle Parti ha diritto di verificare che l'Impresa designata dia prova soddisfacente di essere in grado di adempiere i servizi; ed ha diritto a so-

spendere l'autorizzazione dell'esercizio se non sono osservate le norme specificate negli articoli dell'Accordo presente e nelle disposizioni della Convenzione di Chicago.

Naturalmente le Imprese designate dalle Parti godono di condizioni di parità nell'esercizio delle loro funzioni; e, per dare pratica attuazione alle esigenze del traffico e dei servizi, esse si consulteranno a vicenda tenendo costantemente informate le Autorità rispettive delle Parti contraenti.

Le tariffe da applicare per i servizi devono essere concordate in rapporto alle caratteristiche proprie di ciascun servizio (quali gli *standards* di velocità e di *confort*) e le Imprese debbono sottoporre tali tariffe per l'approvazione alle Autorità aeronautiche delle Parti contraenti.

Gli aeromobili delle Imprese rispettivamente designate saranno esenti dai dazi doganali ed altri gravami; e così pure i carburanti, le parti di ricambio, le dotazioni normali di bordo, le provviste di bordo, introdotti nel territorio dell'altra Parte contraente per l'uso esclusivamente dei detti aeromobili. E si applicheranno le norme dell'articolo 24 della Convenzione di Chicago per quanto riguarda gli obblighi in genere delle Parti contraenti.

È prevista una procedura speciale in caso di disaccordo fra le Imprese designate: in caso di controversia esse debbono riferirsi alle Autorità aeronautiche delle Parti contraenti. Nel caso poi che sorgesse conflitto tra le stesse Parti contraenti e non vi fossero soluzioni concordabili, la controversia sarà sempre deferita alla Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale, come è previsto dalla Convenzione di Chicago.

Le Autorità aeronautiche sono tenute a scambiarsi dati periodici e statistiche che possano aggiornare continuamente il miglioramento dei servizi convenuti.

La durata dell'Accordo è indefinita, ma ciascuna Parte contraente può in ogni momento comunicare all'altra Parte contraente la propria volontà di porre fine all'Accordo stesso dandone simultaneamente comunicazione alla Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale. L'Accordo in questo

caso avrà termine sei mesi dopo la data della suddetta comunicazione. L'Accordo, ed ogni scambio di Note relative ad esso, verrà registrato presso l'OACI.

In conclusione, vogliamo ricordare che il presente Accordo bilaterale si iscrive nel numero già assai rilevante (circa 30) di Accordi analoghi precedenti, sui quali la espe-

rienza ha già raccolto frutti positivi. I fini dello sviluppo delle relazioni aereo-commerciali del nostro Paese, e dello sviluppo dell'Aviazione civile nel mondo, si inscrivono sulla creazione e sulla attuazione di questa rete di Accordi. Ne proponiamo quindi la approvazione.

MONTINI, *relatore*

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.