

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 930)

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 22 febbraio 1973
(V. Stampato n. 983)*

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

(MEDICI)

di concerto col Ministro delle Finanze

(Valsecchi)

e col Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

(BOZZI)

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 1° marzo 1973*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti aerei tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo degli Stati Uniti d'America, concluso a Roma il 22 giugno 1970

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sui trasporti aerei tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo degli Stati Uniti d'America concluso a Roma il 22 giugno 1970.

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 15 dell'Accordo stesso.

ALLEGATO

ACCORDO**SUI TRASPORTI AEREI TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA ED IL GOVERNO DEGLI STATI UNITI D'AMERICA**

Il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo degli Stati Uniti d'America,

Riconoscendo la crescente importanza del traffico aereo internazionale tra i due Paesi e desiderando concludere un Accordo il quale assicuri il suo continuo sviluppo nel comune benessere,

Hanno convenuto quanto segue:

ARTICOLO 1.

Ai fini del presente Accordo:

A. « Accordo » significa questo Accordo e l'annessa Tabella delle Rotte ed ogni emendamento ad essi apportato.

B. « Autorità Aeronautiche » significa, nel caso degli Stati Uniti d'America, il Civil Aeronautics Board o ogni altra persona od ente autorizzati ad assolvere le funzioni attualmente esercitate dal Civil Aeronautics Board; e nel caso dell'Italia, la Direzione Generale dell'Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile o ogni altra persona od ente autorizzati ad assolvere le funzioni attualmente esercitate dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile.

C. « Impresa designata » significa un'impresa che una Parte Contraente avrà notificato all'altra Parte Contraente essere una impresa che opererà una specifica rotta o rotte elencate nella Tabella delle Rotte di questo Accordo. Tale notifica verrà comunicata per iscritto, attraverso i canali diplomatici.

D. « Territorio », in relazione ad uno Stato, significa le aree di territorio sotto la sovranità, protettorato, vassallaggio, giurisdizione, o amministrazione fiduciaria di quello Stato, e le acque territoriali ad esso adiacenti.

E. « Servizio aereo » significa qualsiasi servizio regolare effettuato per mezzo di aeromobili per il pubblico trasporto di passeggeri, posta o merci, separatamente o in combinazione.

F. « Servizio aereo internazionale » significa un servizio aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato.

G. « Fermata per scopi non di traffico » significa l'effettuazione di uno scalo per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, merci o posta.

ARTICOLO 2.

Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente i seguenti diritti necessari per l'effettuazione di servizi aerei da parte dell'impresa o delle imprese designate: diritti di transito, di scalo per scopi non di traffico e di entrata e di uscita a fini commerciali per il traffico internazionale di

passaggeri, merci e posta, separatamente o in combinazione, nei punti del proprio territorio menzionati in ciascuna delle rotte specificate nell'apposito paragrafo della Tabella delle Rotte del presente Accordo.

ARTICOLO 3.

Il servizio aereo su una rotta specificata potrà essere iniziato da una o più imprese di una Parte Contraente in qualsiasi momento dopo che la Parte Contraente abbia designato tale impresa o imprese per quella rotta e che l'altra Parte Contraente abbia concesso il necessario permesso operativo. Tale altra Parte Contraente dovrà, ai termini dell'articolo 4, concedere il suddetto permesso con un minimo di ritardo procedurale, fermo restando che l'impresa o le imprese designate possono essere richieste di dimostrare alle competenti Autorità aeronautiche di quella Parte Contraente di essere in possesso dei requisiti richiesti in base alle leggi e ai regolamenti normalmente applicati da quelle Autorità, prima di ottenere l'autorizzazione ad intraprendere le operazioni contemplate nel presente Accordo.

ARTICOLO 4.

A. Ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di rifiutare, sospendere o revocare il permesso operativo di una impresa designata dall'altra Parte Contraente di cui all'articolo 3 del presente Accordo, o di imporre condizioni a tale permesso nel caso che:

1) tale impresa non sia in grado di dimostrare di essere in possesso dei requisiti richiesti in base alle leggi e regolamenti normalmente applicati dalle Autorità aeronautiche di quella Parte Contraente;

2) tale impresa non sia in grado di ottemperare alle leggi e regolamenti cui si riferisce l'articolo 5 del presente Accordo; o

3) detta Parte Contraente non abbia la prova soddisfacente che la proprietà sostanziale e l'effettivo controllo di tale impresa sono nelle mani di cittadini dell'altra Parte Contraente.

B. A meno che una immediata azione si renda necessaria per impedire la violazione delle leggi o regolamenti di cui all'articolo 5 del presente Accordo, il diritto di sospendere o revocare tale permesso dovrà essere esercitato solo previa consultazione con l'altra Parte Contraente.

ARTICOLO 5.

A. Le leggi e i regolamenti di una Parte Contraente relativi all'ammissione o alla partenza dal proprio territorio di aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o alle operazioni e alla navigazione di tali aeromobili durante la loro permanenza entro il proprio territorio avranno vigore per gli aeromobili dell'impresa o delle imprese designate dall'altra Parte Contraente e dovranno essere osservati da tali aeromobili all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima Parte Contraente.

B. Le leggi e i regolamenti di una Parte Contraente relativamente all'ammissione o alla partenza dal proprio territorio di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili, quali i regolamenti riguardanti l'entrata, la *clearance*, l'immigrazione, i passaporti, le dogane e la quarantena dovranno

essere osservati da e per conto di tali passeggeri, equipaggi o merci dell'altra Parte Contraente all'entrata o all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima Parte Contraente.

ARTICOLO 6.

I certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o resi validi da una Parte Contraente ed ancora in vigore, saranno riconosciuti validi dall'altra Parte Contraente per l'esercizio delle rotte e dei servizi contemplati dal presente Accordo, a condizione che i requisiti richiesti per l'emissione o la convalida di tali certificati o licenze siano uguali o superiori ai livelli minimi che possono essere stabiliti in base alla Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale. Ciascuna Parte Contraente si riserva tuttavia il diritto di rifiutare di riconoscere, ai fini del sorvolo del proprio territorio, i brevetti di idoneità e le licenze concessi ai propri cittadini dall'altra Parte Contraente.

ARTICOLO 7.

Ciascuna Parte Contraente può imporre o permettere che siano imposti giusti e ragionevoli oneri per l'uso di pubblici aeroporti e di altre infrastrutture poste sotto il proprio controllo. Ciascuna Parte Contraente concorda, tuttavia, che tali oneri non saranno maggiori di quelli imposti per l'uso degli stessi aeroporti e infrastrutture nei confronti dei propri aeromobili nazionali impiegati nell'esercizio di analoghi servizi internazionali.

ARTICOLO 8.

A. Agli aeromobili delle imprese aeree designate da ciascuna delle Parti Contraenti, che effettuano servizi di trasporto aereo regolati dal presente Accordo, sarà consentito l'accesso e la partenza dai territori dell'altra Parte Contraente in esenzione dai dazi doganali, spese di ispezione e da ogni altro diritto o tassa.

B. Ciascuna Parte Contraente, su basi di stretta reciprocità, garantirà la totale esenzione alle imprese di trasporto aereo designate dall'altra Parte Contraente per quanto concerne le restrizioni all'importazione, il pagamento dei dazi doganali, spese di ispezione ed ogni altro diritto o tassa gravante sui carburanti, lubrificanti, articoli tecnici di consumo, parti di ricambio (ivi compresi i motori), dotazioni normali di bordo, provviste di bordo ed altri prodotti destinati all'esclusivo uso degli aeromobili che le dette imprese impiegano nei servizi di trasporto aereo previsti dal presente Accordo. Tali esenzioni si applicheranno ai materiali:

1) introdotti nei territori di ciascuna Parte Contraente e destinati ad essere impiegati a bordo degli aeromobili delle imprese designate dall'altra Parte Contraente;

2) esistenti a bordo degli aeromobili delle imprese designate da ciascuna Parte Contraente all'arrivo e alla partenza dai territori dell'altra Parte Contraente;

3) presi a bordo degli aeromobili delle imprese designate da ciascuna Parte Contraente nei territori dell'altra Parte Contraente e destinati ad esclusivo uso dei suddetti aeromobili.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

C. I materiali ammessi a fruire delle agevolazioni doganali e fiscali previste dal precedente paragrafo potranno essere impiegati o consumati anche nel corso dei voli sul territorio della Parte Contraente che ha concesso le dette agevolazioni, ma non potranno essere utilizzati per usi diversi dai servizi di trasporto aereo. Essi dovranno essere riesportati nei casi in cui non siano impiegati per i suddetti servizi a meno che non vengano ceduti o prestati ad altra impresa aerea fruente delle stesse agevolazioni o sia loro concesso lo svincolo doganale (nazionalizzazione), secondo le disposizioni vigenti nei territori della suddetta Parte Contraente. In attesa del loro impiego o consumo o destinazione, tali materiali resteranno sotto il controllo doganale.

D. Le agevolazioni di cui ai precedenti paragrafi saranno applicate, nei limiti consentiti dalle disposizioni nazionali in vigore e nella maggiore misura possibile, anche ai materiali costituenti speciale attrezzatura tecnica al suolo, introdotti nel territorio di una Parte Contraente per il servizio di assistenza degli aeromobili delle imprese designate dall'altra Parte Contraente.

E. Le agevolazioni previste dal presente articolo si intendono subordinate all'osservanza delle procedure in vigore nei territori della Parte Contraente che deve accordarle e non si estendono agli oneri relativi alla prestazione di servizi.

ARTICOLO 9.

A. Vi sarà pari ed equa possibilità per le imprese di ciascuna Parte Contraente di operare su qualsiasi rotta contemplata nel presente Accordo.

B. Nell'esercizio da parte delle imprese di una Parte Contraente dei servizi aerei indicati nel presente Accordo, sarà preso in considerazione l'interesse delle imprese dell'altra Parte Contraente al fine di non interferire indebitamente sui servizi da queste posti in essere su tutte o parte delle stesse rotte.

C. I servizi aerei offerti al pubblico da parte delle imprese che operano ai termini del presente Accordo dovranno essere strettamente rapportati alle esigenze del pubblico per i servizi stessi.

D. I servizi esercitati da una impresa designata ai termini del presente Accordo avranno come loro obiettivo primario l'offerta di una capacità adeguata alle richieste del traffico tra il Paese del quale l'impresa ha la nazionalità ed i Paesi di ultima destinazione del traffico. Il diritto di imbarcare o sbarcare su tali servizi traffico internazionale diretto a e proveniente da terzi Paesi in un punto o punti sulle rotte indicate nel presente Accordo, sarà esercitato in conformità ai principi generali di ordinato sviluppo cui entrambe le Parti Contraenti aderiscono e sarà sottoposto al principio generale che la capacità dovrebbe essere correlata:

- 1) alle esigenze del traffico tra il Paese di origine e i Paesi di ultima destinazione del traffico;
- 2) alle esigenze dei servizi diretti; e,
- 3) alle esigenze del traffico dell'area attraverso la quale passa l'impresa, tenuto conto dei servizi locali e regionali.

E. Nessuna Parte Contraente imporrà unilateralmente restrizioni alla impresa o imprese dell'altra Parte Contraente, per quel che concerne capacità, frequenze, orario o tipo di aeromobile impiegato in relazione a ser-

vizi su qualsiasi rotta specificata nel presente Accordo. Nel caso in cui una delle Parti Contraenti ritenga che le operazioni effettuate da un'impresa dell'altra Parte Contraente non si siano conformate ai criteri e ai principi indicati nell'articolo 9, essa in base all'articolo 11 dell'Accordo può richiedere l'apertura di consultazioni allo scopo di riconsiderare le operazioni in questione per determinare se esse sono conformi a detti criteri e principi.

ARTICOLO 10.

A. Tutte le tariffe da applicarsi da parte di una impresa di una Parte Contraente per il trasporto per e dal territorio dell'altra Parte Contraente saranno fissate a livelli ragionevoli dopo aver dato debita considerazione ai principali fattori ad esse connessi quali i costi di esercizio, un ragionevole profitto, e le tariffe applicate da tutte le altre imprese, come pure le caratteristiche di ciascun servizio. Tali tariffe saranno soggette all'approvazione delle Autorità aeronautiche delle Parti Contraenti, le quali agiranno in conformità con gli obblighi assunti in virtù del presente Accordo, nei limiti dei loro poteri legali.

B. Qualsiasi tariffa che l'impresa di ciascuna delle Parti Contraenti proporrà di adottare per il trasporto verso o dal territorio dell'altra Parte Contraente, dovrà, se così sarà richiesto, essere notificata da questa impresa alle autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente almeno trenta (30) giorni prima della data proposta per la sua entrata in vigore a meno che la Parte Contraente alla quale la notifica deve essere fatta non conceda un termine più breve per la notifica. Le Autorità aeronautiche di ciascuna Parte Contraente faranno del loro meglio per assicurare che le tariffe adottate e percepite siano conformi alle tariffe notificate ad entrambe le Parti Contraenti e che nessuna impresa riduca una qualunque parte di tali tariffe con qualsiasi mezzo, direttamente o indirettamente, inclusi il pagamento di Commissioni eccessive agli agenti o l'uso di tassi di cambio monetari non realistici.

C. Entrambe le Parti Contraenti riconoscono che durante i periodi per i quali ciascuna Parte Contraente ha approvato le procedure relative alle conferenze di traffico dell'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo, o di altra associazione di vettori aerei internazionali, gli accordi tariffari conclusi attraverso tali procedure e riguardanti una impresa o imprese di una Parte Contraente saranno soggetti all'approvazione delle autorità aeronautiche di questa Parte Contraente.

D. Se una Parte Contraente, ricevuta la notifica di cui al paragrafo B di cui sopra non è soddisfatta dalla tariffa proposta, informerà in conformità l'altra Parte Contraente almeno quindici (15) giorni prima della data in cui tale tariffa dovrebbe entrare in vigore, e le Parti Contraenti faranno in modo di raggiungere un accordo sulla tariffa appropriata.

E. Se una Parte Contraente, riesaminata una tariffa vigente adottata per il trasporto verso o dal proprio territorio da una impresa o imprese dell'altra Parte Contraente non è soddisfatta di tale tariffa, informerà in conformità l'altra Parte Contraente e le Parti Contraenti faranno in modo di raggiungere un accordo sulla tariffa appropriata.

F. Nel caso in cui venga raggiunto un accordo sulla base di quanto disposto nei paragrafi D e E, ciascuna Parte Contraente farà del suo meglio per porre in vigore tale tariffa.

G. Se:

1) venendo a verificarsi il caso previsto nel paragrafo D un accordo non può essere raggiunto prima della data in cui tale tariffa sarebbe altrimenti entrata in vigore, oppure

2) venendo a verificarsi il caso previsto nel paragrafo E, un accordo non può essere raggiunto prima dello scadere dei sessanta (60) giorni dalla data della notifica,

allora la Parte Contraente che ha sollevato obiezione alla tariffa può compiere quei passi che essa considera necessari per prevenire l'inizio o la continuazione del servizio in questione operato secondo la tariffa contestata; fermo restando, tuttavia, che la Parte Contraente che solleva l'obiezione non richiederà l'adozione di una tariffa maggiore della tariffa più bassa adottata dalla propria impresa o imprese per l'effettuazione di un servizio analogo fra i medesimi punti.

H. Quando nei casi previsti ai paragrafi D e E del presente articolo le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti non possono accordarsi entro un ragionevole periodo di tempo sulla tariffa appropriata da adottare dopo che si sono tenute le consultazioni iniziate a seguito dell'obiezione di una Parte Contraente in merito alla tariffa proposta o ad una tariffa esistente dell'impresa o imprese dell'altra Parte Contraente, su richiesta di una delle due, verranno applicate le clausole previste nell'articolo 12 del presente Accordo. Nell'emettere la propria decisione o sentenza il tribunale arbitrale sarà guidato dai principi fissati nel presente articolo.

I. (i). Ciascuna impresa designata ha il diritto di svolgere una attività di vendita nel settore dei trasporti aerei nel territorio dell'altra Parte Contraente direttamente e, a sua discrezione, attraverso i propri agenti. Tale impresa avrà diritto a svolgere tale attività di vendita, e qualsiasi persona sarà libera di acquistare i servizi offerti nella moneta di quella Parte Contraente o in monete liberamente convertibili di altri Paesi.

(ii). Qualsiasi tariffa pubblicata nella moneta nazionale di una delle Parti Contraenti sarà stabilita in modo che il suo ammontare rifletta il tasso di cambio reale (ivi inclusi tutti i diritti di cambio ed altre tasse) al quale le imprese di entrambe le Parti possono convertire e trasferire, nella moneta nazionale dell'altra Parte, gli introiti derivanti dalle loro operazioni di trasporto.

(iii). Ciascuna impresa designata ha il diritto di convertire e trasferire nel proprio Paese gli introiti percepiti nel territorio dell'altra Parte Contraente, in eccedenza alle spese sostenute localmente. La conversione ed il trasferimento saranno concessi prontamente e senza restrizioni al tasso di cambio in vigore per la vendita dei servizi di trasporto al momento in cui tali introiti vengono presentati per la conversione ed il trasferimento, e saranno esenti da tasse nella misura più ampia permessa dalla legge nazionale. Se una Parte Contraente richiede che le venga avanzata domanda per la conversione ed il trasferimento, le imprese dell'altra Parte Contraente potranno presentare tale domanda anche settimanalmente, senza bisogno di una documentazione eccessiva o discriminatoria.

ARTICOLO 11.

A. Ciascuna Parte Contraente può in qualsiasi momento richiedere consultazioni in merito alla interpretazione, applicazione o emendamento del presente Accordo. Tali consultazioni dovranno avere inizio entro un

periodo di sessanta (60) giorni dalla data in cui l'altra Parte Contraente riceve la richiesta.

B. Le modifiche al presente Accordo diverse da quelle riguardanti la Tabella delle Rotte entreranno in vigore nello stesso modo in cui entra in vigore il presente Accordo.

C. Le modifiche alla Tabella delle Rotte entreranno in vigore a seguito di approvazione secondo quanto previsto dalle leggi e procedure nazionali di ciascuna Parte Contraente al momento dello scambio delle note diplomatiche.

ARTICOLO 12.

A. Ogni controversia relativa a questioni regolate dal presente Accordo che non sia stata soddisfacentemente risolta attraverso consultazione, dovrà essere sottoposta ad arbitrato su richiesta di una delle Parti Contraenti, secondo la procedura qui di seguito stabilita.

B. L'arbitrato avverrà di fronte ad un tribunale di tre arbitri costituito come segue:

1) Un arbitro sarà nominato da ciascuna Parte Contraente entro 60 giorni dalla data di invio da una all'altra Parte Contraente della richiesta di arbitrato. Entro i 30 giorni successivi al periodo di 60 giorni, i due arbitri così designati designeranno, d'accordo fra di loro, un terzo arbitro che non dovrà essere cittadino di nessuna delle due Parti Contraenti.

2) Se il terzo arbitro non è designato secondo i principi contenuti nel paragrafo 1) di cui sopra, ciascuna delle due Parti Contraenti può chiedere al Presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale di designare l'arbitro necessario.

C. Ciascuna Parte Contraente farà del proprio meglio nei termini previsti dalla propria legislazione per dare esecuzione a qualsiasi decisione o sentenza del Tribunale arbitrale.

D. Le spese del Tribunale arbitrale, inclusi gli oneri e le spese degli arbitri, saranno egualmente sopportate dalle Parti Contraenti.

ARTICOLO 13.

Il presente Accordo ed ogni emendamento allo stesso verrà registrato presso il Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

ARTICOLO 14.

Ciascuna Parte Contraente può in ogni momento comunicare all'altra Parte Contraente la propria intenzione di porre termine al presente Accordo. Tale comunicazione sarà inviata simultaneamente all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

Il presente Accordo avrà termine un anno dopo la data nella quale sia stata ricevuta tale comunicazione dall'altra Parte Contraente, a meno che la comunicazione venga ritirata di comune accordo prima della scadenza di tale periodo. In mancanza di accusa di ricezione dell'altra Parte Contraente, la comunicazione si riterrà ricevuta 14 giorni dopo la sua ricezione da parte dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

ARTICOLO 15.

Il presente Accordo entrerà in vigore il 15° giorno successivo allo scambio di note che avrà luogo in relazione alla consegna dello strumento italiano di ratifica.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo.

FATTO a Roma, il 22 giugno 1970 in duplice originale nelle lingue italiana ed inglese, ambedue i testi facenti egualmente fede.

*Per il Governo
della Repubblica Italiana*

ALDO MORO

*Per il Governo
degli Stati Uniti d'America*

GRAHAM MARTIN

TABELLA DELLE ROTTE

STATI UNITI.

A. Una impresa o le imprese designate dal Governo degli Stati Uniti avranno il diritto di operare servizi aerei su ciascuna delle rotte specificate, in entrambe le direzioni, e di effettuare scali programmati nel territorio italiano nei punti specificati in questo Paragrafo:

Dagli Stati Uniti via punti intermedi in Irlanda, Regno Unito, Francia, Repubblica Federale Tedesca, Svizzera, Portogallo e Spagna per:

a) Milano, Roma e uno dei seguenti punti: Torino o Pisa o Napoli;

b) Roma ed oltre per Grecia, Turchia, Libano, Israele, Siria, Repubblica Araba Unita, Arabia Saudita, Iran, Pakistan, India, Ceylon, Birmania, Tailandia, Malaysia, Cambogia, Viet Nam, Cina Continentale ed Hong Kong.

NOTE:

1. — I voli serviranno uno dei seguenti punti come ultimo punto di partenza o primo punto di arrivo negli Stati Uniti:

Per servizi misti: Boston, New York, Philadelphia, Baltimore, Washington, Chicago, Detroit, Los Angeles, San Francisco, Portland, Seattle e San Juan.

Per servizi tutto-merci: Boston, New York, Philadelphia, Chicago, Detroit e San Francisco.

L'impresa o le imprese degli Stati Uniti possono servire punti addizionali come ultimo punto di partenza o primo punto di arrivo ma prima che detti servizi vengano iniziati le due Parti dovranno concludere apposite consultazioni. Lo scopo di tali consultazioni sarà di concordare se tali nuovi servizi produrranno uno squilibrio nei benefici economici disponibili per gli Stati Uniti sulla base della Tabella delle Rotte, e, se tale è il caso, di determinare appropriato compenso per l'Italia al fine di ristabilire un equilibrio di benefici economici disponibili per le due Parti.

2. — Non sono concessi diritti per il trasporto di traffico locale, in coincidenza oppure di *stop-over* tra punti in Italia.

3. — I servizi tutto-merci dovranno terminare in Italia.

4. — In ciascuno dei Paesi oltre Roma sopra citati, un solo punto può essere servito, ad eccezione dell'India, dove tre punti possono essere serviti, e della Turchia, Birmania, Cambogia, Viet Nam, Cina Continentale, dove due punti possono essere serviti.

5. — Uno solo dei seguenti punti in Italia può essere servito allo stesso tempo: Torino oppure Napoli oppure Pisa, solo per servizi tutto-merci.

Dopo che viene fatta la scelta iniziale, una sostituzione può essere effettuata in qualsiasi momento con preavviso di sei mesi tramite canali diplomatici. Successivamente, qualsiasi ulteriore sostituzione può essere effettuata solo ad intervalli di non meno di tre anni, con preavviso di sei mesi tramite canali diplomatici.

ITALIA.

B. Una impresa o le imprese designate dal Governo della Repubblica italiana avranno il diritto di operare servizi aerei su ciascuna delle rotte specificate, in entrambe le direzioni, e di effettuare scali programmati nel territorio degli Stati Uniti ai punti specificati in questo paragrafo:

Dall'Italia via punti intermedi in Francia o Spagna; Irlanda o Portogallo; Regno Unito; e un punto in Canada per:

- 1) New York;
- 2) Boston e Detroit;
- 3) Boston, Philadelphia e Washington;
- 4) Chicago;
- 5) Uno dei seguenti:
 - a) Washington e Los Angeles; oppure
 - b) Chicago e Los Angeles; oppure
 - c) Detroit e San Francisco.

NOTE:

1. — I voli serviranno uno dei seguenti punti come ultimo punto di partenza o primo punto di arrivo in Italia:

Per servizi misti: Roma e Milano.

Per servizi tutto-merci: Roma, Milano, Pisa, Torino.

La impresa o le imprese dell'Italia possono servire punti addizionali come ultimo punto di partenza o primo punto di arrivo ma prima che detti servizi vengano iniziati le due Parti dovranno concludere apposite consultazioni. Lo scopo di tali consultazioni sarà di concordare se tali nuovi servizi produrranno uno squilibrio nei benefici economici disponibili per l'Italia sulla base della Tabella delle Rotte, e, se tale è il caso, di determinare appropriato compenso per gli Stati Uniti al fine di ristabilire un equilibrio di benefici economici disponibili per le due Parti.

2. — Non sono concessi diritti per il trasporto di traffico locale, in coincidenza oppure di *stop-over* tra punti negli Stati Uniti.

3. — Solo tre punti negli Stati Uniti possono essere serviti dai servizi tutto-merci e cioè Boston, New York, Chicago, con i seguenti coterminali: Boston e New York, e New York e Chicago.

4. — Solo quattro Paesi intermedi possono essere serviti allo stesso tempo: 1) il Regno Unito; 2) un punto in Canada; 3) Francia o Spagna; 4) Portogallo o Irlanda. Inoltre, solo una delle seguenti combinazioni di coterminali Washington e Los Angeles, o Chicago e Los Angeles, o Detroit e San Francisco può essere servita allo stesso tempo. La scelta tra una delle tre combinazioni di coterminali e la scelta tra Francia o Spagna e tra Portogallo o Irlanda verrà fatta secondo la seguente procedura: dopo che viene fatta la scelta iniziale, una sostituzione può essere effettuata in qualsiasi momento, con preavviso di sei mesi tramite canali diplomatici. Successivamente, qualsiasi ulteriore sostituzione può essere effettuata solo ad intervalli di non meno di tre anni, con preavviso di sei mesi tramite canali diplomatici.

5. — Solo un punto intermedio può essere servito su qualsiasi volo.

C. Punti su qualsiasi delle rotte specificate possono essere omessi in qualsiasi volo a scelta delle imprese designate, inclusi punti nel territorio dell'altra Parte.