

(N. 2066)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 6 dicembre 1951 (V. Stampato N. 1264)

presentato dal **Ministro degli Affari Esteri**

(DE GASPERI)

di concerto col **Ministro dell'Interno**

(SCELBA)

col **Ministro della Difesa**

(PACCIARDI)

e col **Ministro delle Finanze**

(VANONI)

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 13 DICEMBRE 1951

Approvazione ed esecuzione dell'Accordo relativo ai trasporti aerei regolari
tra l'Italia e gli Stati Uniti del Brasile, concluso a Roma il 25 gennaio 1951.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È approvato l'Accordo relativo ai trasporti aerei regolari tra l'Italia e gli Stati Uniti del Brasile e Protocollo di firma, conclusi a Roma il 25 gennaio 1951.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo e Protocollo suddetti a decorrere dalla data della loro entrata in vigore.

Il Presidente della Camera dei deputati

GRONCHI.

**ACCORDO RELATIVO AI TRASPORTI AEREI REGOLARI
TRA L'ITALIA E GLI STATI UNITI DEL BRASILE**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA ITALIANA e il PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DEGLI STATI UNITI DEL BRASILE

Considerando:

che le possibilità dell'aviazione commerciale, come mezzo di trasporto, diventano sempre più rilevanti;

che questo mezzo di trasporto, per le sue caratteristiche essenziali che permettono rapidi collegamenti, facilita i contatti tra le Nazioni;

che conviene organizzare, in maniera sicura e regolare, le comunicazioni aeree tra i territori delle Parti Contraenti e sviluppare la cooperazione internazionale, senza pregiudizio degli interessi nazionali e regionali;

che è desiderabile giungere alla conclusione di una convenzione generale multilaterale destinata a regolare i trasporti aerei internazionali regolari;

che, fin quando non entrerà in vigore tra le Parti Contraenti una Convenzione di tale natura, si rende necessaria la conclusione di un Accordo per l'istituzione dei servizi aerei regolari tra l'Italia e gli Stati Uniti del Brasile, in conformità con la Convenzione relativa all'Aviazione Civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;

hanno nominato, a tale scopo, i seguenti Plenipotenziari:

S. E. l'onorevole senatore CARLO SFORZA, *Ministro degli Affari Esteri*.

S. E. il signor CARLOS ALVES DE SOUZA, *Ambasciatore Straordinario e Plenipotenziario della Repubblica degli Stati Uniti del Brasile*.

i quali hanno concordato le disposizioni seguenti:

Art. 1.

Ai fini dell'applicazione del presente Accordo e del suo Allegato:

1° L'espressione « Autorità aeronautiche » significa, nel caso che si riferisca all'Italia, il Ministero della Difesa-Aeronautica (Direzione Generale della Aviazione Civile e Traffico Aereo) e, nel caso che si riferisca agli Stati Uniti del Brasile, il Ministero dell'Aeronautica o, in ambedue i casi, qualsiasi persona od Ente autorizzato ad assolvere le funzioni attualmente esercitate dagli stessi.

2° L'espressione « impresa aerea designata » significa qualsiasi impresa che una delle Parti Contraenti abbia scelto per l'esercizio dei servizi convenuti ed al cui riguardo sia stata fatta comunicazione scritta alle autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente, in conformità dell'articolo 2, paragrafo b), del presente Accordo.

3° L'espressione « servizio aereo internazionale regolare » significa il servizio aereo fra i territori delle Parti Contraenti, o attraverso i medesimi effettuato con frequenza regolare dall'impresa aerea designata, secondo orari, rotte tariffe prestabilite e approvate dalle Parti Contraenti.

Art. 2.

a) Le Parti Contraenti si concedono reciprocamente i diritti specificati nel presente Accordo e nel suo Allegato, al fine di istituire i servizi aerei internazionali regolari in esso descritti e menzionati come «servizi convenuti».

b) Ciascuna delle Parti Contraenti designerà una o più imprese aeree nazionali per l'esercizio dei servizi convenuti e determinerà la data d'inizio dei servizi stessi.

Art. 3.

a) Subordinatamente all'osservanza di quanto è previsto nel paragrafo b) del presente articolo e nell'articolo 5 del presente Accordo, la Parte Contraente che concede i diritti dovrà accordare, senza indugio, il necessario permesso di esercizio alle imprese aeree designate dall'altra Parte.

b) Prima di essere autorizzate ad iniziare i servizi convenuti, le imprese aeree designate potranno essere richieste di dimostrare alle competenti Autorità Aeronautiche della Parte Contraente che concede il permesso di esercizio che esse sono in grado di adempiere alle disposizioni prescritte dalle leggi e regolamenti normalmente applicati dalle predette autorità all'esercizio delle imprese di trasporto aereo internazionale regolare.

Art. 4.

Al fine di evitare pratiche discriminatorie ed al fine di rispettare il principio di uguaglianza di trattamento, viene stabilito che:

1° Le tasse e gli altri gravami fiscali che ciascuna delle Parti Contraenti può imporre o permettere che siano imposti all'impresa o imprese aeree designate dall'altra Parte Contraente, per l'uso degli aeroporti e delle altre attrezzature, non debbono essere più elevate di quelle dovute per l'uso di tali aeroporti ed attrezzature, dagli aeromobili delle imprese nazionali che svolgono servizi internazionali similari.

2° I carburanti, i lubrificanti, le parti di ricambio introdotti nel territorio di una Parte Contraente e presi a bordo degli aeromobili dell'altra Parte Contraente che si trovino in quel territorio, sia direttamente da un'impresa da questa designata, sia per conto di tale impresa e destinati unicamente all'uso dei suoi aeromobili, godranno del trattamento dato alle imprese nazionali o alle imprese della nazione più favorita, per quanto riguarda i diritti doganali, le tasse di ispezione e gli altri diritti e gravami nazionali.

3° Gli aeromobili di una delle Parti Contraenti utilizzati nell'esercizio dei servizi convenuti ed i combustibili, gli oli lubrificanti, le parti di ricambio nonché il normale equipaggiamento e le provviste di bordo, che si trovino sui detti aeromobili, godranno dell'esenzione dai diritti doganali, dalle tasse d'ispezione e dai diritti o tasse similari nel territorio dell'altra Parte Contraente, anche quando i materiali anzidetti siano usati e consumati dagli stessi aeromobili in volo su tale territorio.

4° Le cose descritte nel paragrafo precedente e che godono dell'esenzione nello stesso stabilita, non potranno essere introdotte senza il consenso delle

Autorità Doganali dell'altra Parte Contraente. Esse rimarranno soggette, in attesa della loro riesportazione o utilizzazione, al controllo delle Autorità Doganali dell'altra Parte Contraente, che non dovrà però influire sulla loro disponibilità.

Art. 5.

I certificati di navigabilità, le patenti di abilitazione e le licenze, rilasciate o convalidate dall'una delle Parti Contraenti e non scadute, sono riconosciuti validi dall'altra Parte Contraente ai fini dell'esercizio dei servizi convenuti. Ognuna delle Parti Contraenti si riserva il diritto di non riconoscere validi, per i voli al di sopra del suo territorio, le patenti di abilitazione e le licenze rilasciate a uno dei suoi nazionali dalle autorità dell'altra Parte Contraente o di un altro Stato.

Art. 6.

1° Le leggi e i regolamenti di una delle Parti Contraenti che si riferiscono all'entrata, alla permanenza nel suo territorio ed all'uscita dal medesimo degli aeromobili destinati alla navigazione aerea internazionale, all'esercizio ed alla navigazione di tali aeromobili durante la loro sosta all'interno del predetto territorio, si applicano agli aerei impiegati dalle imprese designate dall'altra Parte Contraente.

2° Le leggi e i regolamenti di una delle Parti Contraenti che si riferiscono all'entrata, alla permanenza nel territorio ed alla uscita dal medesimo dei passeggeri, dell'equipaggio e del carico degli aerei (come le disposizioni che si riferiscono all'entrata, all'uscita, alla permanenza, all'immigrazione, ai passaporti, alla Dogana, alla quarantena), si applicano, nel territorio della prima Parte Contraente, ai passeggeri, all'equipaggio e al carico degli aeromobili impiegati dalle imprese aeree designate dall'altra Parte Contraente.

Art. 7.

Ciascuna delle Parti Contraenti si riserva la facoltà di negare o revocare il permesso di esercizio alle imprese aeree designate dall'altra Parte Contraente, quando giudicherà non sufficientemente provato che la parte preponderante della proprietà ed il controllo effettivo di esse appartengono a cittadini dell'altra Parte Contraente o ad Enti effettivamente controllati da cittadini della parte medesima.

Il permesso potrà egualmente essere revocato nel caso che le imprese designate non osservino le leggi ed i regolamenti indicati nell'articolo 13 della citata Convenzione di Chicago, o non soddisfino alle condizioni cui i diritti sono subordinati, a norma nel presente Accordo e del suo Allegato, oppure quando gli equipaggi degli aeromobili in esercizio non siano composti da persone che posseggano la nazionalità dell'una o dell'altra Parte Contraente, eccezione fatta dei casi di addestramento di personale navigante, mediante istruttori debitamente autorizzati dai competenti organi della Parte Contraente a cui appartiene l'aeromobile.

Art. 8.

Al fine di una stretta collaborazione, le autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti si consulteranno, periodicamente, per controllare l'applicazione dei principi formulati nel presente Accordo e nel suo Allegato, nonché la loro soddisfacente esecuzione.

Art. 9.

Ove una delle Parti Contraenti ritenga opportuno di modificare una clausola dell'allegato al presente Accordo o servirsi delle facoltà concessele all'articolo 7, può richiedere uno scambio di vedute fra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti. Le consultazioni debbono avere inizio entro un periodo di 60 giorni dalla data della richiesta.

Le modificazioni all'allegato, concordate fra le Autorità Aeronautiche, entreranno in vigore dopo aver formato oggetto di uno scambio di note per via diplomatica.

Art. 10.

Ogni controversia fra le Parti Contraenti, circa l'interpretazione l'applicazione del presente Accordo e del suo Allegato, che non sia soggetta alle norme prescritte nel Capitolo XVIII della Convenzione di Chicago e che non possa essere risolta attraverso consultazioni dirette, sarà sottoposta al giudizio di una Corte arbitrale, Organo od Ente, a scelta delle medesime Parti Contraenti. Nel caso questi procedimenti non siano possibili, sarà sottoposta al giudizio di una Corte arbitrale, composta di tre membri; due di questi saranno nominati rispettivamente da ciascuna delle Parti Contraenti, mentre il terzo sarà designato dal Presidente del Consiglio dell'Organizzazione della Aviazione Civile Internazionale, che lo sceglierà tra gli arbitri che non abbiano la nazionalità di una delle Parti Contraenti, sulla lista tenuta secondo i regolamenti dall'O.A.C.I.

Le Parti Contraenti s'impegnano conformarsi alle sentenze arbitrali che, in ogni caso, dovranno considerarsi come definitive.

Art. 11.

Ciascuna delle Parti Contraenti può in qualsiasi momento, notificare all'altra Parte Contraente la sua intenzione di denunciare il presente Accordo. La notificazione sarà inviata contemporaneamente all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale. Effettuata la notificazione, il presente Accordo cesserà di aver vigore sei mesi dopo la data nella quale essa sia stata ricevuta dall'altra Parte Contraente, salvo che, per accordo tra le Parti, essa sia stata ritirata prima dello spirare di detto termine. Qualora l'altra Parte Contraente non accusi ricevimento della notificazione, questa si considererà ricevuta quattordici (14) giorni dopo la data in cui essa sia pervenuta alla Organizzazione della Aviazione Civile Internazionale.

Art. 12.

Il presente Accordo sostituisce tutti i permessi, privilegi o concessioni esistenti al momento della sua entrata in vigore accordati a qualunque titolo da una delle Parti Contraenti, a favore di imprese aeree dell'altra Parte Contraente.

Art. 13.

Ove una Convenzione aeronautica generale multilaterale, entri in vigore fra le Parti Contraenti, il presente Accordo ed il suo Allegato dovranno uniformarsi alle disposizioni della predetta Convenzione.

Art. 14.

Il presente Accordo, il suo allegato e tutti gli atti relativi agli stessi, saranno registrati presso l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (O.A.C.I.).

Art. 15.

Il Presente Accordo entrerà in vigore subito dopo che siano state ottemperate le disposizioni costituzionali delle due Parti Contraenti.

Immediata notifica di tale adempimento sarà data da ciascuna Parte Contraente all'altra.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti Plenipotenziari, debitamente autorizzati hanno firmato il presente Accordo e vi hanno apposto i loro sigilli.

FATTO in Roma, addì 25 gennaio 1951 in doppio originale, nelle lingue italiane e portoghese, i due testi facendo egualmente fede.

*Per il Presidente
della Repubblica Italiana*

SFORZA

*Per il Presidente
della Repubblica degli S. U. del Brasile*

CARLOS ALVES DE SOUZA

ALLEGATO

I.

Il Governo della Repubblica Italiana concede al Governo degli Stati Uniti del Brasile il diritto di esercire, per mezzo di una o più imprese aeree da questo ultimo designate, i servizi aerei sulle rotte specificate nell'unita Tabella B.

II.

Il Governo degli Stati Uniti del Brasile concede al Governo della Repubblica Italiana il diritto di esercire, per mezzo di una o più imprese aeree da questo ultimo designate, i servizi aerei sulle rotte specificate nell'unità Tabella A.

III.

Le imprese aeree designate dalle Parti Contraenti secondo le disposizioni dell'Accordo e del presente Allegato, godranno nel territorio dell'altra Parte Contraente, in ciascuna delle rotte descritte nelle annesse Tabelle, del diritto di transito e di scalo per fini non commerciali negli aeroporti aperti al traffico internazionale, nonchè del diritto di caricare e scaricare passeggeri, merci e posta in traffico internazionale, nei punti indicati nelle annesse Tabelle alle condizioni specificate nelle sezioni IV e V.

IV.

a) La capacità di trasporto dei servizi delle imprese aeree delle due Parti Contraenti dovrà essere proporzionata alla domanda di traffico.

b) Un trattamento giusto ed equo dovrà essere assicurato alle imprese aeree designate delle due Parti Contraenti affinché esse possano godere di uguali possibilità nell'esercizio dei servizi convenuti.

c) I servizi convenuti avranno per obiettivo principale di assicurare una capacità corrispondente alla domanda di traffico fra il Paese del quale detta impresa ha la nazionalità ed il Paese di destinazione del traffico.

d) Il diritto di una impresa aerea designata di caricare e scaricare nei punti delle rotte specificate, traffico internazionale destinato al territorio di terzi Stati o da essi proveniente, sarà esercitato in conformità dei principi generali di naturale e razionale sviluppo del trasporto aereo accettati dalle due Parti Contraenti, in modo che la capacità sia in relazione:

1° alla domanda di traffico fra il Paese di origine ed il Paese di destinazione;

2° alle esigenze di un più economico esercizio dei servizi convenuti, e

3° alla domanda di traffico esistente nelle zone attraversate, tenuto conto degli interessi dei servizi locali e regionali.

V.

Nella istituzione e gestione dei servizi aerei convenuti, le imprese aeree designate da ciascuna delle Parti Contraenti dovranno prendere in considerazione, nel caso di esercizio di rotte comuni o di tratti di esse, gli interessi delle imprese dell'altra Parte Contraente al fine di non pregiudicarli.

Ciascuna delle Parti Contraenti può invocare, in qualsiasi momento, l'applicazione del principio sopra indicato, chiedendo all'altra Parte Contraente di inviare Delegati al fine di una consultazione per il raggiungimento di un accordo soddisfacente.

La consultazione dovrà aver luogo entro 15 giorni dalla data della richiesta all'altra Parte Contraente, e, qualora un accordo non si sia potuto raggiungere entro trenta giorni, tale consultazione potrà continuare per altri 60 giorni, ma, in tale caso, la Parte che ha chiesto la consultazione potrà esigere la sospensione del servizio in contestazione.

Scaduto questo ultimo termine, la questione potrà essere deferita ad un giudizio arbitrale nella forma prevista nell'articolo 10 dell'Accordo.

VI.

a) Le tariffe relative alle rotte in comune o a quelle che comunque si riferiscono a territori delle due Parti Contraenti, saranno stabilite in misura ragionevole, prendendo in debita considerazione, il costo dell'esercizio, un ragionevole profitto, le tariffe applicate da altre imprese aeree e le caratteristiche di ogni servizio servizio fra cui la sicurezza, la velocità e il « comfort ».

b) Nello stabilire le tariffe designate dovranno tenere in considerazione le raccomandazioni della I.A.T.A.

c) Previa comunicazione alle rispettive autorità aeronautiche e, qualora ciò sia necessario, dopo aver consultato le imprese aeree dei terzi Paesi che effettuino servizi sulla stessa rotta o tratti di essa, le imprese designate stabiliranno di comune accordo le tariffe per passeggeri e merci da applicare nei tratti comuni delle loro rotte.

d) Nel caso in cui le imprese designate non raggiungano l'accordo, spetterà alle autorità aeronautiche di cercare una soluzione. Qualora ciò non sia possibile, la questione sarà sottoposta all'arbitrato, secondo l'articolo 10 dell'Accordo.

e) Le imprese designate dovranno sottoporre le loro tariffe all'approvazione delle Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti almeno 30 giorni prima della data prevista per la loro entrata in vigore. In casi speciali, tale periodo potrà essere ridotto con il consenso delle Autorità sopra indicate.

f) Le tariffe applicate dalle imprese aeree designate da una delle Parti contraenti, quando serviranno località su rotte comuni fra il territorio dell'altra Parte Contraente e terzi paesi, non saranno inferiori a quelle applicate dall'altra Parte Contraente.

VII.

L'inclusione o l'omissione di scali su rotte aeree indicate nelle tabelle delle rotte, fuori del territorio di una Parte Contraente, dovranno essere oggetto di comunicazione delle Autorità aeronautiche della prima Parte Contraente a quelle della Seconda, 30 giorni prima della data stabilita della loro effettuazione termine questo, che potrà essere diminuito di comune intesa.

Le Autorità aeronautiche che riceveranno la comunicazione, dovranno, entro il termine stabilito, far conoscere alle altre autorità aeronautiche se accolgano o meno l'applicazione della modifica proposta.

In caso negativo, le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti cercheranno di intendersi allo scopo di arrivare ad un soddisfacente accordo.

Resta inteso che, durante le consultazioni, le imprese designate non possono porre in applicazione le modifiche proposte.

VIII.

Le autorità aeronautiche delle Parti Contraenti si comunicheranno reciprocamente, non meno di 15 giorni prima dell'inizio dell'effettivo esercizio dei rispettivi servizi, le informazioni concernenti le autorizzazioni date alle rispettive imprese aeree designate per esercire i servizi convenuti, in tutto o in parte.

Dette informazioni saranno completate specialmente dai testi delle autorizzazioni concesse e delle eventuali modifiche, nonchè dai dati relativi alle frequenze, agli orari ed ai tipi degli aerei impiegati.

IX.

Salvo disposizione espressa in contrario dalla autorità aeronautica competente, le imprese aeree designate potranno mantenere proprio personale tecnico e amministrativo negli aeroporti dell'altra Parte Contraente. L'80 per cento del personale di ogni categoria (tecnico, amministrativo, operaio), dovrà essere della nazionalità dello Stato nel cui territorio si trovino gli aeroporti in questione. Qualunque divergenza che sorga su tale appunto, sarà risolta dalle Autorità Aeronautiche del Paese nel cui territorio si trovino i suddetti aeroporti.

X.

Finchè sussisteranno le esigenze del visto per l'ammissione degli stranieri nel territorio di qualsiasi delle Parti Contraenti, gli equipaggi indicati nel bollettino di bordo degli aerei delle due Parti impiegati nei servizi convenuti saranno esenti dal visto d'obbligo; dovranno possedere un passaporto valido ed un documento di identità rilasciato dall'impresa designata presso la quale prestano servizio.

Perchè si possa godere di quanto disposto nella presente sezione, il comandante dell'aereo dovrà presentare alle autorità competenti, al primo scalo, sul territorio dell'altra Parte Contraente, il ruolo completo dell'equipaggio.

XI.

La materia relativa ai servizi postali per via aerea sarà regolata dalle convenzioni internazionali e dagli accordi speciali vigenti al riguardo.

QUADRO DELLE ROTTE

A) TABELLA DELLE ROTTE ITALIANE.

1. — Dall'Italia per Lisbona, Dacar o Isola del Sale, Recife, Rio de Janeiro e/o San Paolo, e viceversa.
2. — Dall'Italia per Madrid e/o Lisbona, Dacar o Isola del Sale, Recife, Rio de Janeiro, e/o San Paolo, Buenos Ayres e viceversa.
3. — Dall'Italia per Madrid e/o Lisbona, Dacar o Isola del Sale, Recife, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires e viceversa.

B) TABELLA DELLE ROTTE BRASILIANE.

1. — Dal Brasile per Dacar o Isola del Sale, Lisbona e/o Madrid, Roma e viceversa.
2. — Dal Brasile per Dacar o Isola del Sale, Lisbona e/o Madrid, Roma, Zurigo, Francoforte o Berlino e viceversa.
3. — Dal Brasile per Dacar o Isola del Sale, Lisbona e/o Madrid, Roma, Instabul, Beirut e viceversa.

PROTOCOLLO DI FIRMA

Nel decorso delle trattative terminate con la firma dell'Accordo sui trasporti aerei fra l'Italia e gli Stati del Brasile, conclusosi in data odierna i rappresentanti delle Parti Contraenti, sono concordi ti seguenti punti:

1° Le Autorità di dogana, polizia, immigrazione e igiene pubblica delle Parti Contraenti metteranno in pratica, nella maniera più semplice e rapida, le disposizioni previste negli articoli 3 e 5 dell'Accordo, allo scopo di evitare qualsiasi ritardo nel movimento degli aeromobili impiegati nei servizi convenuti. Ciò sarà preso nella dovuta considerazione nell'applicazione dei rispettivi regolamenti.

2° Essendo desiderio di entrambe le Parti Contraenti che le loro aviazioni commerciali oltre ad appartenere loro integralmente, si servano di aeromobili i cui equipaggi appartengano ai rispettivi territori, la facoltà riconosciuta nella seconda parte dell'articolo 7 dell'Accordo, di negare o revocare un'autorizzazione ad un'impresa aerea designata da una delle Parti Contraenti potrà essere esercitata dall'altra Parte Contraente, nel caso che tra gli equipaggi degli aeromobili della Prima Parte Contraente sia incluso personale navigante che non abbia la sua nazionalità.

L'inclusione di elementi d'equipaggio nativi di terzi paesi sarà ammessa solo se abbia lo scopo di istruire e addestrare il personale navigante.

Ciononostante, qualsiasi delle Parti Contraenti s'impegna, a richiesta dell'altra Parte Contraente, a far escludere dall'equipaggio degli aeromobili delle imprese aeree designate qualsiasi elemento la cui presenza nel territorio dell'altra Parte Contraente non sia ritenuta desiderabile.

3° Resta inteso che la sezione VII dell'Allegato concerne in particolare le variazioni delle rotte, mentre la sezione V dello stesso Allegato concerne invece soltanto l'esercizio dei servizi convenuti.

IN FEDE DI CHE, i Plenipotenziari designati da entrambe le Parti Contraenti hanno firmato il presente, in due esemplari, negli stessi termini, nelle lingue italiana e portoghese ugualmente validi.

Roma, 25 gennaio 1951.

*Per il Presidente
della Repubblica Italiana*

SFORZA

*Per il Presidente
della Repubblica degli S. U. del Brasile*

CARLOS ALVES DE SOUZA