

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 4367

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI  
(FANFANI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE  
(PRETI)

E COL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE  
(SCALFARO)

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e la Zambia  
sui servizi aerei concluso a Lusaka il 16 novembre 1966

*Presentato alla Presidenza il 16 settembre 1967*

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'Accordo sui servizi aerei tra l'Italia e la Zambia concluso a Lusaka il 16 novembre 1966 prevede la disciplina dell'attività di traffico aereo da parte delle compagnie designate dai due Paesi.

Il testo dell'Accordo si ispira ai principi generali e fondamentali enunciati negli altri accordi aerei conclusi dall'Italia.

In base alle intese raggiunte, le compagnie designate italiana e zambiana potranno operare sulle seguenti rotte:

### *Rotte italiane.*

Punti in Italia: Atene, Lusaka, Johannesburg e viceversa, con pieni diritti di traffico di terza e quarta libertà.

### *Rotte zambiane.*

Punti in Zambia: Nairobi, Roma, Londra e viceversa, con pieni diritti di traffico di terza e quarta libertà.

L'Accordo riveste un evidente interesse per il nostro Paese in quanto dà alla nostra compagnia di bandiera di navigazione aerea la possibilità di operare servizi aerei su Lusaka con una frequenza settimanale.

Con le intese raggiunte sono state poste le necessarie premesse per una sempre più stretta collaborazione tra il Governo italiano e il governo della Zambia, in vista degli ulteriori sviluppi delle reciproche relazioni aeree tra i due Paesi, fecondo veicolo di scambi economici e culturali.

Si ritiene che l'Accordo, il quale è basato su elementi di stretta reciprocità, bene si inquadri nel sistema degli accordi aerei conclusi dall'Italia negli ultimi anni. Esso infatti risponde pienamente agli interessi dell'aviazione civile italiana e alla futura espansione delle attività aeree del nostro Paese nel continente africano, e in particolare nel nuovo Stato della Zambia ove, com'è noto, sono in atto importanti iniziative italiane di carattere economico suscettibili di interessante sviluppo.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo aereo tra l'Italia e la Zambia sui servizi aerei, concluso a Lusaka il 16 novembre 1966.

### 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 XV dell'Accordo stesso.

ACCORDO AEREO TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
ED IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DELLA ZAMBIA

Il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica della Zambia, d'ora innanzi denominati « Parti Contraenti », essendo Parti della Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e desiderando concludere un Accordo al fine di istituire servizi aerei tra i rispettivi territori e oltre, hanno convenuto quanto segue:

## ARTICOLO I.

Ai fini del presente Accordo, a meno che dal contesto non risulti altrimenti:

a) il termine « la Convenzione » significa la Convenzione sulla Aviazione Civile Internazionale aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944 e comprende tutti gli Annessi adottati ai sensi dell'articolo 90 di detta Convenzione ed ogni emendamento degli Annessi o della Convenzione ai sensi degli articoli 90 e 94;

b) il termine « Autorità Aeronautiche » significa, nel caso della Repubblica Italiana il Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile, e, nel caso della Repubblica della Zambia « The Ministry of Transport and Works » ed, in entrambi i casi, ogni altra persona od Ente autorizzati ad assolvere le funzioni attualmente esercitate dalle suddette Autorità;

c) il termine « impresa designata » significa una impresa che una Parte Contraente avrà designato, mediante notificazione scritta all'altra Parte Contraente, a norma dell'articolo III del presente Accordo, per lo esercizio di servizi aerei sulle rotte specificate in tale notificazione;

d) i termini « territorio », « servizio aereo », « servizio aereo internazionale » e « scalo per scopi non di traffico », hanno rispettivamente il significato ad essi attribuito negli articoli 2 e 96 della Convenzione.

## ARTICOLO II.

1. — Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente i diritti specificati nel presente Accordo al fine di istituire servizi aerei sulle rotte specificate nell'allegato al presente Accordo (d'ora innanzi indicati rispettivamente come « servizi convenuti » e « rotte specificate »). I servizi convenuti possono essere iniziati immediatamente o in un secondo momento, dopo che si sia adempiuto alle disposizioni dell'articolo III del presente Accordo.

2. — Subordinatamente all'osservanza delle disposizioni del presente Accordo, l'impresa designata da ciascuna Parte Contraente godrà dei seguenti diritti:

a) di attraversare senza scalo il territorio dell'altra Parte Contraente:

b) di fare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente per scopi non di traffico; e

c) nell'esercizio di un servizio convenuto su una rotta specificata, di fare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente nei punti specificati per tale rotta nell'Annesso al presente Accordo, allo scopo di sbarcare o imbarcare traffico internazionale di passeggeri, merci e posta provenienti da o destinati al territorio dell'altra Parte Contraente o di un terzo Paese.

3. — Nulla del paragrafo 2 di questo articolo sarà inteso conferire alla impresa di una Parte Contraente il diritto di imbarcare nel territorio dell'altra Parte Contraente, passeggeri, merci e posta destinati ad altro punto del territorio di quest'ultima Parte Contraente.

4. — Le leggi, i regolamenti e le disposizioni di una Parte Contraente, relativi all'entrata nel suo territorio o all'uscita da esso di aeromobili o servizi aerei operati in navigazione aerea internazionale, o all'esercizio di tali aeromobili o servizi aerei mentre si trovano nel proprio territorio, saranno applicati agli aeromobili e ai servizi convenuti dell'impresa designata dall'altra Parte Contraente.

### ARTICOLO III.

1. — Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di designare per iscritto — a mezzo delle proprie Autorità Aeronautiche — all'altra Parte Contraente un'impresa ai fini dell'esercizio dei servizi convenuti sulle rotte specificate.

2. — Ricevuta la designazione, l'altra Parte Contraente deve — per mezzo delle proprie Autorità Aeronautiche e subordinatamente all'osservanza delle disposizioni dei paragrafi 3 e 4 di questo articolo — concedere senza indugio all'impresa designata la relativa autorizzazione d'esercizio.

3. — Le Autorità Aeronautiche di una Parte Contraente possono richiedere all'impresa designata dall'altra Parte Contraente di fornire loro la dimostrazione soddisfacente che essa è in grado di osservare le condizioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti che esse applicano di regola alla attività dei vettori aerei e all'esercizio dei servizi aerei internazionali commerciali.

4. — Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di non accettare la designazione di un'impresa o di sospendere o revocare a un'impresa l'esercizio dei diritti indicati al paragrafo 2 dell'Articolo II del presente Accordo, o d'imporre le condizioni che essa ritenga necessarie all'esercizio da parte di un'impresa dei diritti anzidetti, nel caso in cui essa non abbia la prova soddisfacente che la proprietà sostanziale e l'effettivo controllo di tale impresa sono nelle mani della Parte Contraente o in quelle di cittadini della Parte Contraente che ha designato l'impresa.

5. — L'impresa così designata e autorizzata può cominciare a esercitare i servizi convenuti in qualsiasi momento, subordinatamente all'osservanza delle disposizioni dell'Articolo VIII.

6. — Ciascuna parte Contraente si riserva il diritto di sospendere o revocare l'autorizzazione d'esercizio ovvero d'imporre quelle appropriate condizioni che riterrà necessarie nel caso che l'impresa designata venga meno all'osservanza delle leggi e dei regolamenti della Parte che concede quei diritti e nel caso che, a giudizio della prima Parte, risulti una mancata osservanza delle condizioni in base alle quali, secondo quanto previsto dall'Accordo, sono stati concessi i diritti. Tale azione sarà adottata soltanto dopo consultazione tra le due Parti Contraenti e tale consultazione avrà inizio entro il termine di sessanta giorni dalla data della richiesta.

## ARTICOLO IV.

I certificati di navigabilità, i brevetti di attitudine e le licenze, rilasciati o resi validi da una delle Parti Contraenti saranno, durante il periodo della loro validità, riconosciuti dall'altra Parte Contraente.

Ciascuna Parte Contraente si riserva, tuttavia, il diritto di non riconoscere validi, per la circolazione sul proprio territorio, i brevetti di attitudine e le licenze rilasciati ai propri cittadini dall'altra Parte Contraente o da un terzo Stato.

## ARTICOLO V.

Allo scopo di prevenire pratiche discriminatorie e di assicurare una uguaglianza di trattamento doganale e fiscale tra le due Parti Contraenti, si conviene che:

a) gli aeromobili dell'impresa designata da una Parte Contraente, impiegati nei servizi convenuti, sono ammessi nel territorio dell'altra Parte Contraente, in esenzione dal dazio e dagli altri diritti d'entrata;

b) i carburanti, gli oli lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio e le dotazioni normali di bordo, esistenti sugli aeromobili dell'impresa designata da una Parte Contraente nell'esercizio dei servizi convenuti, sono ammessi nel territorio dell'altra Parte Contraente in esenzione dei dazi doganali e degli altri gravami fiscali, anche quando gli indicati materiali siano consumati o usati dagli aeromobili stessi nel corso dei voli al disopra del detto territorio. Essi non possono essere sbarcati senza il consenso dell'autorità doganale dell'altra Parte Contraente;

c) i carburanti, gli oli lubrificanti, le parti di ricambio e le dotazioni normali di bordo introdotti nel territorio di una Parte Contraente per l'uso esclusivo degli aeromobili dell'impresa designata dall'altra Parte Contraente, impiegati nell'esercizio dei servizi convenuti, sono esenti da dazio doganale e da ogni altro gravame fiscale, sotto l'osservanza delle formalità doganali normalmente adottate nel suddetto territorio;

d) i carburanti e i lubrificanti che gli aeromobili dell'impresa designata da una Parte Contraente prendono a bordo nel territorio dell'altra Parte Contraente sono esenti da dazio doganale e da ogni altro gravame fiscale, sotto l'osservanza delle formalità doganali vigenti nel detto territorio;

e) i materiali che in base alle disposizioni dei precedenti paragrafi godono delle agevolazioni doganali e fiscali non possono essere utilizzati per usi diversi dai servizi di volo e saranno tenuti sotto supervisione e controllo doganale sino al momento in cui siano riesportati o in altro modo utilizzati in conformità con i regolamenti doganali.

## ARTICOLO VI.

Le imprese designate di ciascuna Parte Contraente godranno di pari ed eque possibilità nell'esercizio dei servizi convenuti sulle rotte specificate tra i rispettivi territori ed oltre.

Nell'esercizio dei servizi convenuti, l'impresa designata di ciascuna Parte Contraente terrà in debita considerazione gli interessi dell'impresa designata dall'altra Parte Contraente in modo da non interferire indebitamente sui servizi che questa ultima esercisce sulle rotte specificate o su settori di esse.

ARTICOLO VII.

I servizi convenuti eserciti dalle imprese designate delle due Parti Contraenti dovranno adeguarsi alle esigenze del pubblico per il trasporto aereo sulle rotte specificate; il loro scopo principale sarà di offrire, ad un ragionevole fattore di carico, una capacità sufficiente a soddisfare le esigenze attuali e ragionevolmente prevedibili per il trasporto di passeggeri, merci e posta tra il territorio della Parte Contraente che ha designato l'impresa ed il territorio dell'altra Parte Contraente.

Il trasporto dei passeggeri, delle merci e della posta imbarcati o sbarcati negli scali situati nel territorio di terzi Stati lungo le rotte specificate verrà assicurato tenendo presente il principio generale che la capacità deve essere correlata:

- a) alle esigenze del traffico tra i Paesi di origine ed i Paesi di destinazione;
- b) alle esigenze dei servizi a lungo percorso;
- c) alle esigenze del traffico della zona attraverso la quale l'impresa esercisce il proprio servizio, tenuto conto degli interessi degli altri servizi di trasporto eserciti dalle imprese degli Stati compresi nella medesima zona.

Prima dell'inizio dei servizi convenuti e per le successive variazioni di capacità le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti si accorderanno sulla pratica applicazione dei principi di cui ai paragrafi precedenti del presente articolo per l'esercizio dei servizi convenuti da parte delle imprese designate.

ARTICOLO VIII.

1. — Le tariffe da applicarsi sui servizi convenuti debbono essere stabilite in misura ragionevole, prendendo in debita considerazione tutti i principali fattori ad esse connessi, fra cui il costo di esercizio, un ragionevole profitto, le caratteristiche del servizio (quali gli « standards » di velocità e di conforto) e, ove ritenuto opportuno, le tariffe applicate da altre imprese su qualsiasi parte della rotta specificata. Tali tariffe devono essere determinate in conformità delle seguenti disposizioni del presente articolo.

2. — Le tariffe di cui al paragrafo 1 del presente articolo devono essere concordate, se possibile, per ognuna delle rotte specificate, tra le imprese designate, (ove ritenuto opportuno, in consultazione con altre imprese operanti sull'intera rotta o su una parte di essa). E tale accordo deve essere raggiunto attraverso i meccanismi adottati in materia di tariffe dalla Associazione per il Trasporto Aereo Internazionale (IATA).

3. — Tutte le tariffe così concordate devono essere sottoposte per l'approvazione alle Autorità Aeronautiche di entrambe le Parti Contraenti almeno 30 giorni prima della data proposta per la loro entrata in vigore. Tale termine può essere ridotto in casi speciali, se le Autorità Aeronautiche concordano in questo senso.

4. — In caso di disaccordo tra le imprese designate per quanto riguarda le tariffe, le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti cercheranno esse stesse di determinarle di comune accordo.

5. — Qualora le Autorità Aeronautiche non concordino nell'approvazione di una qualsiasi tariffa sottoposta ad esse, secondo quanto è previsto nel paragrafo 3 del presente articolo, o sulla determinazione di una qualsiasi tariffa, secondo quanto è previsto nel paragrafo 4, la controversia deve essere regolata in conformità delle disposizioni dell'articolo X del presente Accordo.

6. — *a)* Nessuna tariffa può entrare in vigore se le Autorità Aeronautiche dell'una o dell'altra Parte Contraente non la ritengano di proprio gradimento, a meno che non ricorra il caso previsto dalle disposizioni del paragrafo 3 dell'articolo X del presente Accordo.

*b)* Quando siano state stabilite in conformità delle disposizioni del presente articolo, le tariffe debbono rimanere in vigore fino a quando nuove tariffe non siano state determinate in conformità con le disposizioni del presente articolo.

#### ARTICOLO IX.

Se una delle Parti Contraenti ritenga opportuno modificare qualche disposizione del presente Accordo, potrà richiedere l'inizio delle consultazioni tra le Autorità Aeronautiche delle due Parti Contraenti e le suddette consultazioni dovranno avere inizio entro 60 giorni dalla data della richiesta. Se le Autorità Aeronautiche si accorderanno circa la modifica del presente Accordo, tale modifica entrerà in vigore dopo che sarà stata confermata mediante uno scambio di note diplomatiche.

Se una delle Parti Contraenti ritenga opportuno apportare qualche modifica all'Allegato del presente Accordo, tale modifica potrà essere effettuata per accordo diretto tra le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti.

#### ARTICOLO X.

1. — Nell'eventualità che sorgano controversie tra le Parti Contraenti relative all'interpretazione ed applicazione del presente Accordo, le Parti Contraenti dovranno in primo luogo cercare di risolverle mediante negoziati tra di loro.

2. — Se le Parti Contraenti non riescono a raggiungere un accordo mediante i negoziati,

*a)* esse possono convenire di deferire la decisione della vertenza ad un tribunale arbitrale, nominato di comune accordo o a qualsiasi persona od ente, oppure

*b)* qualora le Parti Contraenti non riescano a raggiungere un accordo mediante i negoziati la disputa verrà sottoposta per la decisione, a richiesta di una qualsiasi delle Parti Contraenti, ad un tribunale di tre arbitri, uno da nominarsi da ciascuna delle Parti Contraenti ed il terzo da nominarsi dai due così nominati. Ciascuna delle Parti Contraenti nominerà un arbitro entro un periodo di sessanta (60) giorni dalla data di ricezione, da parte dell'altra Parte Contraente, della notifica attraverso i canali diplomatici della richiesta di arbitrato della disputa da parte di tale tribunale ed il terzo arbitro verrà nominato entro un ulteriore periodo di sessanta (60) giorni. Qualora l'una o l'altra delle Parti Contraenti non riesca a nominare un arbitro entro il periodo specificato o se il terzo arbitro non viene nominato entro il periodo specificato, il Presidente del Consiglio dell'Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale può essere richiesto dall'una o l'altra delle Parti Contraenti di nominare uno o più arbitri a seconda del caso.

3. — Le Parti Contraenti si impegnano a uniformarsi a qualsiasi decisione presa ai sensi del paragrafo (2) del presente articolo.

4. — Qualora e per il tempo che l'una o l'altra delle Parti Contraenti o l'impresa designata dell'una o l'altra Parte Contraente non si uniformi alla decisione presa in base al presente articolo, l'altra Parte Contraente

può limitare, sospendere o revocare ogni diritto o privilegio concesso in virtù del presente Accordo all'altra Parte Contraente in difetto o alla impresa designata di tale Parte Contraente.

ARTICOLO XI.

Qualora venga conclusa una convenzione generale multilaterale sui trasporti aerei e tale convenzione entri in vigore nei riguardi di ambedue le Parti Contraenti, il presente Accordo verrà modificato onde renderlo uniforme con le disposizioni di tale convenzione.

ARTICOLO XII.

Ciascuna Parte Contraente concede alla impresa aerea designata dall'altra Parte il diritto di trasferire liberamente, al corso del cambio ufficiale, gli utili netti ricavati da quella impresa nel proprio territorio in connessione con il trasporto di passeggeri, posta e merci.

ARTICOLO XIII.

Ciascuna Parte Contraente può in ogni momento comunicare all'altra Parte Contraente il proprio desiderio di porre termine al presente Accordo.

Tale comunicazione sarà inviata simultaneamente all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

Nel caso in cui tale comunicazione venga inviata, il presente Accordo avrà termine 12 mesi 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 15 giorni dopo la sua ricezione da parte dell'Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

ARTICOLO XIV.

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

ARTICOLO XV.

Il presente Accordo è sottoposto a ratifica ed entrerà in vigore alla data dello scambio degli strumenti di ratifica.

In fede di che i sottoscritti plenipotenziari debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo ed apposto i rispettivi sigilli.

Fatto a Lusaka il 16 novembre 1966 in doppio originale, nelle lingue italiana ed inglese, entrambi i testi facendo egualmente fede.

PER IL GOVERNO ITALIANO

FELICE SANTINI

PER IL GOVERNO DELLA ZAMBIA

E. A. KASHITA

ANNESSO.

## I.

## PER LA REPUBBLICA ITALIANA

1. — La compagnia designata dal Governo della Repubblica italiana sarà autorizzata ad operare un servizio terminale o in transito e ad effettuare gli scali previsti sulla rotta aerea specificata come segue:

*Punti in Italia:* Atene, Lusaka, Johannesburg e viceversa, con pieni diritti di traffico di terza e quarta libertà.

2. — L'impresa designata può omettere qualsiasi punto su uno o su tutti i voli della rotta specificata.

3. — Punti non indicati in questo Annesso possono essere operati come punti intermedi o punti oltre, ma non possono essere esercitati diritti di traffico fra questi punti e qualsiasi punto in Zambia.

4. — La rotta specificata può essere operata con una frequenza non superiore ad un volo per settimana.

## II.

## PER LA REPUBBLICA DELLA ZAMBIA

1. — La compagnia designata dal Governo della Repubblica della Zambia sarà autorizzata ad operare un servizio terminale o in transito e ad effettuare gli scali previsti sulla rotta aerea specificata come segue:

*Punti in Zambia:* Nairobi, Roma, Londra e viceversa, con pieni diritti di traffico di terza e quarta libertà.

2. — L'impresa designata può omettere qualsiasi punto su uno o su tutti i voli della rotta specificata.

3. — Punti non indicati in questo Annesso possono essere operati come punti intermedi o punti oltre, ma non possono essere esercitati diritti di traffico fra questi punti e qualsiasi punto in Italia.

4. — La rotta specificata può essere operata con una frequenza non superiore ad un volo per settimana.