



Accordo sui servizi aerei con il Ruanda, con Allegati, fatto a Kigali il 20 agosto 2018

A.C. 2413

Dossier n° 364 - Schede di lettura
26 ottobre 2020

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2413
Titolo:	Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica del Ruanda, con Allegati, fatto a Kigali il 20 agosto 2018
Iniziativa:	Governativa
Firma dell'Accordo:	Sì
Iter al Senato:	No
Numero di articoli:	4
Date:	
presentazione:	28 febbraio 2020
assegnazione:	30 aprile 2020
Commissione competente :	III Affari esteri
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, II Giustizia, V Bilancio e Tesoro, VI Finanze, IX Trasporti, X Attività produttive e XIV Politiche UE
Oneri finanziari:	No

Contenuto dell'accordo

Il disegno di legge in esame, in prima lettura alla Camera, s'inserisce in una tipologia di trattati internazionali, che ha la finalità di disciplinare i rapporti bilaterali in materia di trasporto aereo. L'Accordo sui servizi aerei con il Ruanda è stato firmato a Kigali il 20 agosto 2018, dopo una fase negoziale che si è conclusa il 6 dicembre 2017, a Colombo (Sri Lanka) nel corso del decimo evento di negoziazione sui servizi aerei dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) – ICAN 2017.

L'Accordo è stato redatto in conformità alla normativa dell'Unione europea prevedendo l'inserimento delle clausole *standard* previste dal [regolamento \(CE\) n. 847/2004](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004.

Il testo dell'Accordo è composto da un breve preambolo, 26 articoli 2 due allegati.

L'**articolo 1** riguarda le **definizioni** e illustra terminologia e concetti utilizzati nell'Accordo che comunque sono conformi a quelli utilizzati negli accordi internazionali del settore aereo.

L'**articolo 2** stabilisce che le disposizioni dell'Accordo sono soggette alle norme contenute nella **Convenzione sull'aviazione civile internazionale** di Chicago del 7 dicembre 1944, nella misura in cui sono applicabili al trasporto aereo internazionale.

L'**articolo 3** riguarda la **concessione diritti** che le Parti contraenti concedono alle imprese da esse designate, ovvero il diritto di sorvolo del proprio territorio, di scalo tecnico e di attività commerciale limitatamente ai punti individuati nella tabella delle rotte allegata all'Accordo. In particolare il **paragrafo 5** prevede che **in caso di conflitto armato, disordini, sviluppi politici o circostanze particolari**, le Parti possono prevedere una **nuova tabella** delle rotte per facilitare i collegamenti aerei operati dalle compagnie designate.

L'**articolo 4** riguarda la **designazione e autorizzazioni di servizio**, stabilendo i requisiti che vettori aerei devono soddisfare per essere designati a operare sulle rotte concordate da ciascuna

Parte contraente.

L'**articolo 5**) prevede i casi in cui le autorità competenti di ciascuna Parte contraente hanno il diritto di **revocare, rifiutare, sospendere o limitare l'autorizzazione** d'esercizio ovvero di sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo designato dall'altra Parte.

L'**articolo 6**, paragrafo 1, stabilisce l'**applicabilità delle leggi e regolamenti** di una Parte contraente relativi all'ingresso, alla permanenza e alla partenza dal proprio territorio di aeromobili impiegate nei servizi internazionali anche agli aeromobili delle compagnie aeree designate dall'altra Parte contraente, durante la permanenza sul territorio della prima Parte contraente. Ugualmente applicabili (paragrafo 2) saranno leggi e regolamenti di una Parte contraente in ordine all'ingresso sul proprio territorio, alla permanenza e alla partenza di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e posta, nonché ai profili dell'emigrazione, immigrazione, passaporti, dogane, valuta e controlli sanitari. È prevista (paragrafo 3) una clausola per la quale i passeggeri, i bagagli e le merci intransito diretto nel territorio di una parte contraente che non lascino l'area aeroportuale riservata sono sottoposti esclusivamente a un controllo semplificato, salvo sussistano motivi di sicurezza, controllo narcotici, ingresso illegale o circostanze particolari.

L'**articolo 7** disciplina il riconoscimento reciproco dei certificati di aeronavigabilità degli aeromobili e delle licenze e qualifiche rilasciate da ciascuna Parte contraente nell'ambito di parametri pari o superiori a quelli minimi stabiliti a livello internazionale dalla Convenzione di Chicago. Stabilisce altresì che ciascuna Parte si riserva il diritto di rifiuto di riconoscimento di tali certificati e licenze concessi o convalidati a propri cittadini dall'altra Parte contraente.

L'**articolo 8** riguarda gli **standard di sicurezza** delle strutture aeronautiche, degli equipaggi e degli aeromobili: viene a proposito richiamata la Convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale e gli standard posti dall'**ICAO**. Ciascuna Parte contraente si riserva il diritto di sospendere o variare le autorizzazioni di esercizio di una o più compagnie aeree dell'altra Parte, qualora ravvisi problematiche in ordine agli standard di sicurezza ICAO, il cui Segretario generale può essere investito della questione. In particolare, il paragrafo 3 regola la facoltà di effettuare ispezioni in territorio italiano sugli aeromobili dell'altra Parte contraente. Tale facoltà riguarda le attività di sicurezza normalmente esercitate dall'ENAC; le ispezioni sono svolte nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ENAC e i relativi oneri sono, pertanto, posti a carico del bilancio dello stesso Ente.

L'**articolo 9** riguarda la **protezione dell'aviazione** e, conformemente agli obblighi internazionali assunti in materia di sicurezza dell'aviazione civile, che sono parte integrante dell'Accordo, vengono richiamate esplicitamente alcune Convenzioni internazionali in materia, ovvero la Convenzione di Tokio del 1963 sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili; la Convenzione dell'Aja del 1970 per la repressione della cattura illecita di aeromobili; la Convenzione di Montreal del 1971 per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile - con il Protocollo aggiuntivo del 1988 per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti civili internazionali -; la Convenzione di Montreal del 1991 sul contrassegno degli esplosivi plastici ai fini di rilevamento. Tale elenco non preclude l'applicabilità di ogni altro accordo in materia di protezione dell'aviazione civile vincolante per entrambe le Parti contraenti. In particolare, poi, le Parti si impegnano alla reciproca e pronta assistenza in caso di effettivi o imminenti atti di pirateria aerea, oltre che ad intraprendere ogni misura preventiva per la sicurezza della navigazione aerea.

L'**articolo 10** stabilisce le modalità per l'imposizione di oneri e diritti d'uso alle linee aeree designate. Viene, in particolare, sancito il principio di non discriminazione nell'offerta di tali servizi. Le Parti contraenti si impegnano a incentivare la consultazione tra autorità competenti in materia di tariffe, compagnie aeree e, ove possibile, organizzazioni di settore.

L'**articolo 11** regola gli **aspetti doganali**, conferendo totale esenzione fiscale ai materiali e alle attrezzature necessarie all'attività di volo. Tuttavia, viene esplicitato che nulla impedisce all'Italia di imporre su base non discriminatoria, tasse, imposte, dazi diritti o oneri sul carburante fornito nel territorio nazionale per essere utilizzato da un vettore del Ruanda che operi per viaggi interni al territorio italiano o dall'Italia in un altro Stato dell'Unione europea.

L'**articolo 12** in materia di **concorrenza leale** stabilisce i principi generali che le autorità aeronautiche delle due Parti contraenti applicano in sede di accordo sulle frequenze dei servizi da esercitare. Prevede, inoltre, che le Parti contraenti operino secondo principi di equa competitività e che si scambino relazioni finanziarie o analoghi documenti che attestino il rispetto delle disposizioni dello stesso articolo e definisce le azioni che possono essere intraprese in caso di

violazione delle normative in materia di tutela della concorrenza.

In particolare, la relazione tecnica, allegata al provvedimento sottolinea che ai fini della concessione di **sussidi o aiuti pubblici** (paragrafi 6, 7, 8 e 9), è necessario che il vantaggio, sotto qualsiasi forma si presenti in concreto, sia concesso dallo Stato ovvero mediante risorse statali. Il requisito dell'origine statale della misura è interpretato in senso estensivo, nel senso che il vantaggio è imputabile allo Stato quando sia concesso sia da esso direttamente sia dagli enti che ne costituiscono articolazioni sia da altri enti pubblici, territoriali e no. La concessione di eventuali sussidi o aiuti pubblici è considerata quale mera facoltà e deve essere conforme alla vigente normativa europea nonché agli orientamenti della Commissione dell'Unione europea.

L'**articolo 13** riguarda le **tariffe** e prevede il regime di predisposizione e di applicazione delle tariffe da parte dei vettori designati, improntandolo ai principi della libera concorrenza e della non discriminazione. In caso di disaccordo sull'approvazione delle tariffe, è previsto il ricorso alla consultazione fra le Parti contraenti.

L'**articolo 14** relativo a **conversione e trasferimento delle entrate** disciplina e consente su base reciproca il trasferimento dei proventi, in valuta locale o convertibile, derivanti dalla vendita dei biglietti per il trasporto dei passeggeri, delle merci e della posta e dai relativi interessi bancari. Ciascuna parte garantisce all'altra il trasferimento in moneta liberamente convertibile entro un massimo di 30 giorni dalla richiesta; il trasferimento verrà applicato il tasso di cambio in vigore alla data della vendita; in assenza di un tasso ufficiale il trasferimento avverrà sulla base del tasso di cambio prevalente sul mercato dei cambi.

L'**articolo 15** in materia di **principi che regolano la capacità e l'esercizio dei diritti** stabilisce i principi e le modalità per l'imposizione di oneri e diritti d'uso alle linee aeree designate. Viene, in particolare, sancito il principio di non discriminazione nell'offerta di tali servizi.

Gli **articoli 16, 17 e 18** disciplinano rispettivamente la **rappresentanza dei vettori aerei**, l'**assistenza a terra** e il **sistema di prenotazione computerizzato**.

L'**articolo 19** prevede che gli accordi di cooperazione siano disciplinati conformemente a quanto stabilito dall'allegato II. Stabilisce, altresì, che le modifiche possono essere concordate tra le Parti contraenti in forma scritta.

L'**articolo 20** è relativo all'effettuazione delle **statistiche** e prevede lo scambio reciproco di informazioni e statistiche relative al traffico operato dai vettori aerei sui servizi concordati.

Secondo quanto previsto dall'**articolo 21** le autorità aeronautiche delle Parti si **consultano** in uno spirito di collaborazione per garantire il rispetto dei contenuti dell'Accordo ed eventuali procedure di **emendamento** dell'Accordo e dei suoi allegati sulla base del mutuo consenso, sia in forma scritta sia verbalmente.

Eventuali **controversie** relative all'interpretazione o applicazione dell'Accordo potranno essere composte, in primo luogo, tramite negoziato e – in caso di esito negativo – attraverso i canali diplomatici (**articolo 22**).

L'**articolo 23** stabilisce che nei casi che una convenzione o un accordo multilaterale sul trasporto aereo entri in vigore per entrambe le Parti, l'Accordo in esame e i suoi allegati sono ritenuti conformemente emendati.

Infine gli **articoli 24, 25 e 26** riguardano rispettivamente il **diritto di recesso** dall'Accordo, che potrà avvenire tramite denuncia comunicata all'altra Parte contraente e all'ICAO, la sua **registrazione** presso l'ICAO e l'**entrata in vigore**, dopo trenta giorni dalla data dell'ultima notifica.

Contenuto del disegno di legge di ratifica

Il disegno di legge A.C. 2413 si compone di **quattro articoli**. Gli **articoli 1 e 2** recano, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica del Ruanda, con Allegati, fatto a Kigali il 20 agosto 2018.

L'**articolo 3** reca una **clausola di invarianza finanziaria** per la quale (**comma 1**) dall'attuazione dell'Accordo in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. In tale contesto, le amministrazioni e i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti con le risorse disponibili a legislazione vigente. Il **comma 2** prevede peraltro che ad eventuali oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 19 e 21 dell'Accordo si faccia fronte con apposito provvedimento legislativo.

L'**articolo 4** stabilisce l'entrata in vigore della legge il giorno successivo a quello della sa

pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

La **relazione tecnica** che accompagna il disegno di legge esclude che dall'attuazione dell'Accordo derivino oneri finanziari aggiuntivi a carico dell'Italia: in particolare, le procedure di consultazione dall'accordo previste si svolgono di norma per corrispondenza, e comunque, qualora dovessero parteciparvi delegati italiani, questi proverrebbero esclusivamente dall'Ente nazionale per l'aviazione civile, che finanzierebbe con proprie risorse le missioni all'estero. La rimanente parte della relazione tecnica si diffonde nell'escludere analiticamente l'eventualità di insorgenza di oneri per l'attuazione dell'Accordo.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento si inquadra nell'ambito delle materie (politica estera e rapporti internazionali dello Stato) di cui all'art. 117, secondo comma, lettera a) della Costituzione, demandate alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.