



# Accordo sui servizi aerei con il Governo della Repubblica di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018

## A.C. 2415

Dossier n° 337 - Schede di lettura  
1 settembre 2020

### Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2415
Titolo:	Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018
Iniziativa:	Governativa
Numero di articoli:	4
Date:	
presentazione:	28 febbraio 2020
assegnazione:	21 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

### Contenuto dell'accordo

Il disegno di legge s'inserisce in una tipologia di trattati internazionali, che ha la finalità di disciplinare i rapporti bilaterali in materia di trasporto aereo. L'Accordo fa seguito, come previsto, ad un *memorandum* d'intesa tecnico-operativo sottoscritto dalle autorità aeronautiche dei due Stati nel gennaio 2013.

Dopo una serie di definizioni dei termini in esso ricorrenti (**articolo 1**), e un esplicito richiamo alle norme della Convenzione sull'aviazione civile internazionale (Chicago, 7 dicembre 1944) - **articolo 2** -, l'Accordo stabilisce i diritti che le Parti contraenti concedono alle imprese da esse designate (**articolo 4**), ossia il diritto di sorvolo del proprio territorio, di scalo tecnico e soprattutto di attività commerciale limitatamente ai punti individuati nella tabella delle rotte allegata all'Accordo.

Il precedente **articolo 3** stabilisce peraltro che nessuna parte dell'Accordo in esame è finalizzata a prevenire, distorcere o limitare la concorrenza.

In base all'**articolo 5**, le compagnie aeree designate dalle Parti contraenti si vedranno riconoscere pari ed eque opportunità dell'esercizio dei servizi concordati sulle rotte designate: in tale contesto, ciascuna delle Parti contraenti adotta ogni misura nell'ambito della propria giurisdizione per eliminare qualunque discriminazione o pratica anticoncorrenziale nell'attuazione dell'Accordo in esame.

L'**articolo 6**, comma 1 prevede 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 (comma 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 (comma 3) una clausola per la quale non saranno concesse preferenze a proprie compagnie aeree o ad altre rispetto alle condizioni accordate ad una compagnia aerea

designata dall'altra Parte contraente.

L'**articolo 7** stabilisce le modalità di designazione e autorizzazione delle compagnie aeree che effettueranno i servizi sulle rotte specificate, mentre l'**articolo 8** riserva alle Parti la facoltà di revocare l'autorizzazione concessa all'impresa aerea dell'altra Parte, qualora l'impresa stessa non ottemperi alle disposizioni dell'Accordo o qualora il controllo dell'impresa non risulti chiaramente nelle mani di una maggioranza di cittadini del Paese cui appartiene la compagnia.

L'**articolo 9** investe il tema della sicurezza dell'aviazione, richiamando 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** 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** (Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, istituita per l'appunto dalla Convenzione di Chicago). 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.

L'**articolo 11** prevede il riconoscimento reciproco dei certificati di aeronavigabilità e di idoneità, nonché delle licenze, rilasciate da ciascuna delle Parti contraenti, purché i requisiti per tale rilascio si trovino allo stesso livello o al di sopra degli standard minimi ICAO. Resta salvo tuttavia il diritto di ciascuna delle Parti di non riconoscere la validità di tali certificati di licenze.

L'**articolo 12** regola gli aspetti doganali, conferendo totale esenzione fiscale ai materiali e alle attrezzature necessarie all'attività di volo, e l'**articolo 17** assicura il trasferimento degli utili delle compagnie su base di reciprocità.

L'**articolo 14** sancisce per le compagnie aeree designate da ciascuna Parte contraente il diritto di stabilire uffici nel territorio dell'altra Parte contraente, nonché di inviargli personale dirigenziale, commerciale e operativo. Gli uffici in tal modo stabiliti hanno il diritto alla libera vendita al pubblico di trasporto aereo, direttamente o tramite propri incaricati.

L'**articolo 18** affronta la questione delle tariffe, che dovranno essere fissate dalle imprese designate dalle Parti sulla base di considerazioni meramente commerciali. L'autorizzazione da parte delle Autorità aeronautiche delle Parti contraenti è subordinata al fatto che quelle tariffe o le connesse pratiche non appaiano irragionevolmente discriminatorie, tutelino i consumatori dalle conseguenze di una possibile posizione dominante delle compagnie e tutelino le medesime compagnie da tariffe artificialmente basse in ragione di sovvenzioni o aiuti statali diretti o indiretti. Se una Parte contraente solleva obiezioni nei riguardi di una determinata tariffa, essa potrà richiedere consultazioni con l'altra Parte contraente, da svolgere nello spirito del successivo **articolo 21** dell'Accordo in esame.

**I rimanenti nove articoli (13, 16, 19, 20, 22-26)** si occupano rispettivamente degli oneri d'uso; dell'assistenza a terra; dell'approvazione delle tabelle di volo; delle statistiche; delle procedure di consultazione per la modifica di parti dell'Accordo; delle procedure cui è demandata la risoluzione di controversie sull'interpretazione o l'applicazione dell'Accordo; dell'estinzione dello stesso, che potrà avvenire tramite denuncia comunicata all'altra Parte contraente e all'ICAO, depositaria dell'Accordo; dell'entrata in vigore dell'Accordo.

## Contenuto del disegno di legge di ratifica

Il disegno di legge A.C. 2415 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 Italia e Repubblica di Corea, con allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 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, 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 22 e 23 dell'Accordo si faccia fronte con apposito provvedimento legislativo.

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.

**L'articolo 4** del disegno di legge, infine, dispone l'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla ratifica per il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Il disegno di legge è altresì corredato da un'**Analisi tecnico-normativa (ATN)**, nella quale non si rinviene alcun profilo di incoerenza o contraddizione con il quadro normativo nazionale, incluso il livello costituzionale. Sempre ai sensi dell'ATN, inoltre, il provvedimento non incide sulla disciplina comunitaria – ché anzi ottempera pienamente al regolamento CE n. 847 del 2004, relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i Paesi terzi, e peraltro la Corte di giustizia dell'Unione europea ha escluso che la sottoscrizione di accordi aerei con Paesi terzi possa essere competenza esclusiva dell'Unione -, né si pone in contraddizione con altri obblighi internazionali dell'Italia.

## Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento s'inquadra nell'ambito delle materie di cui all'art. 117, secondo comma, lettera a) della Costituzione, demandate alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.