



Accordo sui servizi aerei con le Filippine, con Allegati, fatto a Roma il 30 ottobre 2017

A.C. 2414

Dossier n° 363 - Schede di lettura
26 ottobre 2020

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2414
Titolo:	Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica delle Filippine, con Allegati, fatto a Roma il 30 ottobre 2017
Iniziativa:	Governativa
Firma dell'Accordo:	Sì
Iter al Senato:	No
Numero di articoli:	4
Date:	
presentazione:	28 febbraio 2020
assegnazione:	24 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 (Air Services Agreement – ASA) è stato negoziato e parafato dalle rispettive autorità aeronautiche in occasione della firma di un memorandum d'intesa di contenuto tecnico-operativo, a conclusione di consultazioni tenutesi a Roma il 4 e 5 settembre 2013.

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, **25 articoli** e **2 due allegati**.

L'**articolo 1)** riguarda le definizioni e illustra termini e concetti utilizzati nell'Accordo, che, comunque, sono conformi alla terminologia e ai concetti utilizzati negli accordi internazionali nel settore del trasporto aereo.

L'**articolo 2)** in materia di tutela della concorrenza, precisa che nessuna disposizione dell'Accordo è volta a favorire distorsioni, limitazioni o alterazioni della concorrenza.

L'**articolo 3)** richiama le norme della **Convenzione sull'aviazione civile internazionale** (Chicago, 7 dicembre 1944)..

L'**articolo 4)** stabilisce 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 temporanea delle rotte per facilitare i collegamenti aerei operati dalle compagnie designate.

L'**articolo 5** definisce i **principi generali** che le autorità aeronautiche delle due Parti contraenti applicano in sede di accordo sulle frequenze dei servizi da esercitare. Il **paragrafo 5)** sottopone all'approvazione dell'altra Parte contraente la tabella oraria dei voli previsti, almeno 30 giorni prima dell'inizio dei servizi di volo previsti.

L'**articolo 6**, paragrafo 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 (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 in transito 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** 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 8)** stabilisce 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 9** in materia di **tutela della navigazione aerea** nel riaffermare gli obblighi internazionali assunti nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, richiama esplicitamente alcune Convenzioni internazionali, in particolare la **Convenzione di Tokio del 14 settembre 1963**, la **Convenzione dell'Aja del 16 dicembre 1970** per la repressione della cattura illecita di aeromobili; la **Convenzione di Montreal del 23 settembre 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 1° marzo 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. Il **paragrafo 2** prevede l'impegno delle Parti, a richiesta, alla reciproca e pronta assistenza a prevenire atti di cattura illecita di aeromobili civili e altri atti illegittimi contro la sicurezza dell'aeromobile, dei passeggeri e dell'equipaggio, dell'aeroporto, delle strutture e contro ogni minaccia della sicurezza aerea civile.

L'**articolo 10** stabilisce il **riconoscimento dei certificati dei certificati e dei brevetti** degli aeromobili e delle licenze e qualifiche rilasciate da ciascuna Parte contraente, comprese per la parte italiana i regolamenti dell'Unione europea, sempre nell'ambito dei parametri minimi stabiliti dalla Convenzione.

L'**articolo 11** sulla **sicurezza aerea** autorizza ciascuna Parte contraente a richiedere consultazioni in merito agli standard adottati dall'altra Parte relativamente alle strutture aeronautiche, agli equipaggi e al funzionamento degli aeromobili e 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, come evidenziato dalla relazione tecnica corredata al disegno di legge, 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 12** regola gli **aspetti doganali**, conferendo totale esenzione fiscale ai materiali e alle attrezzature necessarie all'attività di volo. Tuttavia, sulla base dell'Accordo, 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 aereo dell'altra Parte che operi nel territorio italiano o dall'Italia in un altro Stato dell'Unione europea.

L'**articolo 13** riguarda gli **oneri d'uso** e – per il principio di non discriminazione- prevede che essi non possano essere superiori a quelli imposti ai propri vettori che operano servizi aerei

internazionali simili. Il **paragrafo 2**, riguarda le consultazioni per le tariffe relative agli oneri e ai diritti d'uso inerenti ai servizi aeroportuali e all'infrastruttura: le Parti contraenti si impegnano a incentivare la consultazione tra autorità competenti in materia di tariffe, compagnie aeree e, ove possibile, organizzazioni di settore. La relazione tecnica sottolinea che in Italia la materia è disciplinata ai sensi della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, in applicazione di inderogabili principi di non discriminazione nell'offerta di tali servizi. Le autorità competenti in materia sono l'ENAC e l'Autorità di regolazione dei trasporti che, indipendentemente dagli accordi bilaterali relativi ai diritti di traffico, intervengono con compiti di regolazione, in applicazione delle normative e dei principi di settore.

L'**articolo 14** disciplina le **opportunità commerciali** delle Parti prevedendo il reciproco riconoscimento della possibilità di mantenere nel territorio dell'altra Parte contraente il personale necessario allo svolgimento dei servizi aerei nel rispetto delle norme sull'ingresso, sulla residenza e sull'occupazione dell'altra Parte contraente.

L'**articolo 15** specifica che le condizioni operative degli **accordi di cooperazione**, quali il *code sharing*, *block space* e *leasing* di aeromobili), sono definite nell'allegato II.

L'**articolo 16** relativo all'**assistenza a terra** – fatte salve le direttive, le leggi e i regolamenti di ciascuna parte e per l'Italia la legislazione dell'Unione europea – ciascun vettore autorizzato può organizzare autonomamente i servizi di assistenza a terra nel territorio dell'altra Parte, o scegliere tra i fornitori che forniscono il servizio in maniera parziale o totale. Laddove non sussistano condizioni di effettiva concorrenza tra i fornitori di tali servizi, ciascun vettore ha diritto a un trattamento non discriminatorio per l'accesso ai servizi offerti.

L'**articolo 17** disciplina la **conversione e trasferimento delle entrate** consentendo su base reciproca il trasferimento dei proventi, ottenute dalla vendita di servizi di trasporto aereo e attività associate, tramite la pronta conversione e rimessa senza limiti al tasso di cambio in vigore alla data della vendita.

L'**articolo 18** dopo aver precisato il termine "**tariffa**" prevede il regime di predisposizione e di applicazione delle tariffe da parte dei vettori designati, improntandolo ai principi della libera concorrenza, della tutela dei consumatori da tariffe eccessive e della non discriminazione. In caso di disaccordo sull'approvazione delle tariffe, è previsto il ricorso alla consultazione fra le Parti contraenti.

L'**articolo 19** è relativo alle **statistiche** e prevede lo scambio reciproco di informazioni e statistiche relative al traffico operato dai vettori aerei sui servizi concordati, tali da poter essere normalmente preparate dai vettori aerei designati. Le richieste di ulteriori dati statistici di traffico da parte delle Autorità aeronautiche sarà oggetto di discussione e accordo tra le Parti.

L'**articolo 20** prevede che le autorità aeronautiche delle Parti possano richiedere **consultazioni** in qualsiasi momento e che tale consultazione dovrà avvenire entro un termine di 60 giorni, eventuali **emendamenti** all'Accordo potranno essere decise sulla base del mutuo consenso tra le Parti ed entreranno in vigore alla data del ricevimento dell'ultima delle due notifiche scritte, a mezzo dei canali diplomatici.

L'**articolo 21** 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.

L'**articolo 22** in materia di **composizione delle controversie** relative all'interpretazione o applicazione dell'Accordo stabilisce che potranno essere composte, in primo luogo, tramite negoziato e – in caso di esito negativo – attraverso i canali diplomatici.

L'**articolo 23** riguarda il **diritto di recesso** dall'Accordo, che potrà avvenire tramite denuncia comunicata all'altra Parte contraente e all'ICAO ed avrà effetto 12 mesi dopo l'avvenuta notifica.

L'**articolo 24** prevede la **registrazione** dell'Accordo e dei suoi annessi presso l'ICAO.

L'**articolo 25** stabilisce l'**entrata in vigore** dell'Accordo alla data dell'ultimo scambio di note, tramite i canali diplomatici, della comunicazione dell'avvenuto espletamento della procedura di ratifica interna.

Contenuto del disegno di legge di ratifica

Il disegno di legge **A.C. 2414** 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 delle Filippine, con Allegati, fatto a Roma il 30 ottobre 2017.

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 15 e 20 dell'Accordo si faccia fronte con apposito provvedimento legislativo.

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*.

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. 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 (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.