# Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sul trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e lo Stato del Qatar, dall'altra, con allegati, fatto a Lussemburgo il 18 ottobre 2021
# A.C. 1587

**Dossier n° 225 - Schede di lettura**
**15 dicembre 2023**

**Informazioni sugli atti di riferimento**

| | |
|---|---|
| A.C. | 1587 |
| Titolo: | Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sul trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e lo Stato del Qatar, dall'altra, con allegati, fatto a Lussemburgo il 18 ottobre 2021 |
| Iniziativa: | Governativa |
| Iter al Senato: | Sì |
| Numero di articoli: | 4 |
| Date: | |
| trasmissione alla Camera: | 30 novembre 2023 |
| assegnazione: | 6 dicembre 2023 |
| Commissione competente : | III Affari esteri |
| Sede: | referente |
| Pareri previsti: | I, II, V, VI, VIII, IX, X, XI e XIV |

## Premessa

Il disegno di legge in esame, di iniziativa Governativa e già approvato dal Senato reca l' autorizzazione alla ratifica e all'esecuzione dell'Accordo **sul trasporto aereo tra l'Unione europea** e i suoi Stati membri, da una parte, **e lo Stato del Qatar**, dall'altra, con allegati, fatto a Lussemburgo il 18 ottobre 2021.

In particolare l'intesa regola le relazioni aeronautiche tra gli Stati membri dell'Unione europea e il Paese arabo, prevalendo sugli accordi bilaterali sottoscritti tra i singoli Paesi.

Nello specifico l'Accordo sostituisce tutti gli accordi bilaterali degli Stati membri dell'Unione europea (Unione) con il Qatar nel settore dell'aviazione e fornisce una base giuridica unica e moderna per i servizi aerei tra l'Unione e il Qatar, che comprende:

- un unico complesso di norme;
- condizioni di parità che garantiscano una concorrenza leale;
- una base per la futura cooperazione su una vasta gamma di questioni legate all'aviazione, tra cui la sicurezza, la protezione e la gestione del traffico aereo.

Finalità dell'Accordo

L'**obiettivo** è creare un unico mercato del trasporto aereo, caratterizzato da eque opportunità commerciali per i vettori degli Stati parte e da una progressiva convergenza regolamentare, in particolare nei campi della sicurezza, della tutela dei passeggeri, dei lavoratori e dell'ambiente.

Si tratta **del primo accordo UE in materia di aviazione** con un partner della regione del Golfo e fa parte del processo definito nella comunicazione della Commissione europea relativa allo sviluppo di un'agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione.

Si veda anche:

- Trasporto aereo: Unione e Qatar firmano un accordo storico in materia di aviazione — comunicato stampa (Commissione europea).
- Domande e risposte: Unione e Qatar firmano un accordo globale sul trasporto aereo (Commissione europea).
- La politica estera dell'Unione in materia di aviazione — affrontare le sfide future (Commissione europea).
- Una strategia dell'aviazione per l'Europa (Commissione europea).

- Politica estera in materia di aviazione (Commissione europea).

## Contenuto dell'Accordo

L'accordo è composto di 30 articoli che disciplinano, fra gli altri, i diritti di sorvolo e di traffico, la tabella delle rotte, le modalità di designazione dei vettori preposti ad operare i servizi concordati, la tutela della concorrenza, recando altresì norme in materia di sicurezza e protezione e di tutela del passeggero.

Le tre principali aree di cooperazione

L'accordo copre **tre principali aree di cooperazione** .

- 1) **Cooperazione economica**
  L'accordo stabilisce le norme che regolano il mercato del trasporto aereo tra l'Unione e il Qatar, tra cui:
  - diritti di traffico, che prevedono il diritto illimitato di far volare passeggeri e merci tra l'Unione e il Qatar, dopo un periodo transitorio per i servizi verso Belgio, Francia, Germania, Italia e Paesi Bassi;
  - norme per garantire una concorrenza equa, vietando discriminazioni, pratiche sleali e sussidi che incidono negativamente sulle pari opportunità di concorrenza;
  - norme per garantire gli standard di trasparenza finanziaria più elevati, con l'obbligo di assicurare che i vettori aerei pubblichino le informazioni finanziarie;
  - Norme per facilitare le attività commerciali, compreso il diritto dei vettori aerei di stabilire liberamente uffici nel territorio dell'altra parte;
  - norme sugli oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea.
- 2) **Cooperazione in campo normativo** (sicurezza dell'aviazione, protezione della navigazione aerea e gestione del traffico ecc.)
  Entrambe le parti si impegnano a:
  - accettare i certificati di aeronavigabilità e di competenza, nonché le licenze, rilasciati dall'altra parte;
  - raggiungere i livelli più elevati in materia di norme di sicurezza aerea, compresa la conformità alle norme aeronautiche internazionali e alle pratiche raccomandate;
  - rispettare e promuovere i principi e i diritti fondamentali sul lavoro dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro, adoperandosi per la ratifica di tutte le convenzioni fondamentali di tale organizzazione e cooperando sulle questioni lavorative nell'ambito dell'accordo;
  - promuovere l'aviazione sostenibile e collaborare per ridurre al minimo gli effetti dell'aviazione sull'ambiente (l'accordo comprende anche norme atte a consentire la tassazione del carburante per l'aviazione all'interno dell'Unione;
  - cooperare nella gestione del traffico aereo;
  - cooperare per raggiungere un elevato livello di tutela dei consumatori.
- 3) **Norme istituzionali** (gestione e attuazione)
  - Ciascuna parte è responsabile di applicare le norme dell'accordo sul proprio territorio.
  - Un comitato misto composto da rappresentanti di entrambe le parti, che si incontra almeno annualmente, è responsabile della gestione dell'accordo e di garantirne la corretta attuazione.
  - L'accordo comprende un meccanismo di risoluzione delle controversie.

(Pe un approfondimento si veda qui)

Gli aspetti economici dell'intesa

Più in dettaglio, l'Accordo, dopo aver offerto un quadro delle definizioni e delle terminologie utilizzate (articolo 1), disciplina **gli aspetti economici dell'intesa** (Titolo I, articoli 2-12), definendo la tabella delle rotte e i diritti e le facoltà di sorvolo e di traffico che ciascuna Parte reciprocamente riconosce all'altra (articolo 2), **i requisiti che i vettori aerei devono soddisfare** per essere designati ad operare sulle rotte concordate (articolo 3), gli aspetti relativi al **rifiuto, alla revoca, alla sospensione** o alla limitazione **delle autorizzazioni di esercizio** e dei permessi tecnici (articolo 4), riconoscendo altresì i potenziali benefici derivanti dalla progressiva liberalizzazione della proprietà e del controllo dei rispetti vettori aerei (articolo 5).

Entrata, stazionamento e uscita dal

Ulteriori articoli dispongono il rinvio a leggi e regolamenti applicabili in materia di **entrata, stazionamento e uscita dal territorio degli aeromobil**i (articolo 6), e

regolano gli aspetti relativi alla tutela dell'equa concorrenza (articolo 7), alle opportunità commerciali dei vettori (articolo 8), ai diritti doganali e alla fiscalità (articolo 9) e agli oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi (articolo 10).

territorio degli aeromobil

Di rilievo è anche l'articolo 11 che reca disposizioni relative alla **fissazione delle tariffe per il trasporto di passeggeri e di merci** sulla base di una concorrenza libera ed equa.

Tariffe per il trasporto di passeggeri e di merci

Il Titolo II dell'Accordo (articoli 13-20) reca norme in materia di **cooperazione regolamentare**, definendo in particolare le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni in materia di sicurezza aerea e di protezione della navigazione aerea da atti illeciti (articoli 13 e 14) e dettando ulteriori **disposizioni in materia di gestione del traffico aereo** (articolo 15), di ambiente (articolo 16), di responsabilità dei vettori (articolo 17), di tutela dei consumatori (articolo 18), di libero accesso ai sistemi telematici di prenotazione (articolo 19) e di protezione sociale del lavoro (articolo 20).

Da ultimo, il Titolo III (articoli 21-30) reca disposizioni istituzionali e finali, prevedendo - fra l'altro - l'istituzione di un c**omitato misto responsabile dell'amministrazione e della corretta attuazione dell'Accordo** (articolo 22).

L'articolo 28 che reca norme in ordine alla registrazione dell'Accordo presso l'Organizzazione internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO) e il Segretariato delle Nazioni Unite.

Gli ultimi due articoli dispongono in merito all'entrata in vigore (art.29) e alle lingue ufficiali nelle quali viene redatto l'Accordo (art.30).

## Contenuto del disegno di legge di ratifica

Il disegno di legge si compone di 4 articoli.

Gli articoli 1 e 2 contengono le consuete **clausole di autorizzazione alla ratifica e di ordine di esecuzione**.

L'articolo 3 contiene una clausola di **invarianza finanziaria**, per la quale dall'attuazione della legge di autorizzazione alla ratifica non devono derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 4, infine, prevede **l'entrata in vigore della legge** di autorizzazione alla ratifica il giorno successivo a quello della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

## 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.

## Relazioni allegate

Al disegno di legge governativo in esame sono allegate la relazione illustrativa, la relazione tecnica, l'analisi tecnico-normativa e la dichiarazione di esclusione dall'AIR.

L'Accordo reca, a sua volta, due allegati sulle disposizioni transitorie (All.1) e sull'ambito geografico di applicazione di talune norme dell'Accordo (All.2).



La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.