

A.I.DI.NA.T.

Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei Trasporti



In collaborazione con



Convegno

I NUOVI ORIZZONTI DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE AEREA

I DIRITTI DI TRAFFICO EXTRA-UE

Dott.ssa Anna L. Melania Sia
Università *Magna Græcia* di Catanzaro
asia@unicz.it

Roma, 19 - 20 ottobre 2017

INTRODUZIONE

Dicotomia fra



La realizzazione del mercato unico del trasporto aereo all'interno dell'Unione europea

e



il mantenimento delle competenze degli Stati membri di condurre le proprie relazioni aeronautiche, continuando a concludere con Stati terzi (extra-UE) accordi aerei bilaterali

Evoluzione delle relazioni aeronautiche internazionali

Convenzione di Chicago del 1944

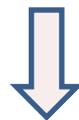
Accordo sul transito
(International Air Service Transit Agreement)

Prime due libertà dell'aria, c.d. tecniche

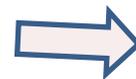
Accordo sul trasporto
(International Air Transport Agreement)

Tre libertà dell'aria, c.d. commerciali

Accordi aerei bilaterali
(Accordi delle Bermuda)



Accordi USA
Open markets



Open Skies

Open Sky Plus

Open Skies e Comunità Europea

Modifica della composizione
del capitale delle imprese /
**Rischio perdita diritti di
traffico**

Clausola di designazione
o di
*substantial ownership and
effective control*

*Solo i vettori effettivamente controllati dagli Stati
contraenti o persone fisiche o giuridiche aventi
nazionalità di detti Stati (e da essi designati) hanno il
libero accesso a tutte le rotte con capacità e frequenze
illimitate.*

Scambio di diritti di traffico fino alla quinta libertà

Anni '90
Rinegoziazione
degli accordi
aerei bilaterali
fra USA e
alcuni Stati UE

Accesso al mercato UE
in quinta libertà
anche alle rotte interne
(cabotaggio comunitario)

**Sentenze della Corte
di giustizia nelle cause
Open Skies
5 novembre 2002**

Sentenze Open Skies

- La Corte si pronuncia sulla legittimità delle negoziazioni bilaterali degli Stati membri con gli USA
 - La Commissione europea ha piena competenza esterna a stipulare accordi aerei con i Paesi terzi solo nei settori già disciplinati a livello interno (tariffe, CRS, Slot)
 - Gli accordi aerei stipulati dagli Stati membri con gli Stati terzi vanno conclusi con la cooperazione della Commissione
 - Assoluta contrarietà al diritto comunitario della clausola di proprietà.
 - Denuncia delle clausole di designazione e loro sostituzione con una *clausola comunitaria* che attribuisca i medesimi diritti a tutti i vettori europei

- **Regolamento (CE) 847/2004** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i paesi terzi
- **Regolamento (CE) n. 868/2004** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo alla protezione contro le sovvenzioni e le pratiche tariffarie sleali che recano pregiudizio ai vettori aerei comunitari nella prestazione di servizi di trasporto aereo da parte di paesi non membri della Comunità europea

Politica estera dell'UE in materia di aviazione

Comunicazione della Commissione COM(2005), 79 def. 11 marzo 2005

«Sviluppare l'agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione», SEC(2005)

Primo pilastro

rendere conformi all'ordinamento comunitario tutti gli accordi bilaterali sui servizi aerei già conclusi fra Stati membri e Paesi terzi negoziando con i Paesi terzi interessati accordi orizzontali (*horizontal agreements*) tramite i quali è possibile modificare le clausole incompatibili con il diritto comunitario

Secondo pilastro

creare uno spazio aereo comune con i Paesi più vicini (*Common Aviation Area, CAA*)

Terzo pilastro

ACCORDI GLOBALI o *COMPREHENSIVE AGREEMENTS*

- aprire il mercato,
- creare condizioni per una concorrenza aperta e leale mediante la convergenza regolamentare,
- liberalizzare la proprietà e il controllo dei vettori aerei
- risolvere questioni inerenti all'attività commerciale.

Politica estera dell'UE in materia di aviazione

Primo pilastro

Sono stati rivisti circa mille accordi bilaterali di servizio aereo con 117 Paesi non Ue (che rappresentano il 75% di tutto il traffico passeggeri extra Ue), con l'introduzione della clausola di designazione comunitaria

Secondo pilastro

Tra il 2006 e il 2013 l'UE ha concluso accordi con i Balcani occidentali (accordo ECAA), Georgia, Israele, Giordania, Moldavia e Marocco.
in corso di negoziazione un accordo con Ucraina, Libano, Tunisia e l'Azerbaijan

Graduale apertura del mercato e convergenza regolamentare verso le normative e la legislazione dell'Ue in materia di aviazione, comprendente circa 55 Paesi e un miliardo di abitanti (il doppio della popolazione Ue)

Vantaggi della Common Aviation Area (CAA)

Benefici economici

apertura di nuove rotte, ingresso sul mercato di nuovi vettori, tariffe sempre più basse, aumento della produttività ed efficienza

Tutela dei consumatori

allineamento della legislazione dei Paesi vicini a quella dell'Unione europea in settori quali la sicurezza, la gestione del traffico aereo, l'ambiente, i diritti dei passeggeri, la regolamentazione economica e gli aspetti sociali.

Solo al termine di tale processo di armonizzazione regolamentare è prevista la possibilità di accordare diritti di traffico supplementari (anche di quinta libertà).

Politica UE “ambiziosa ed equilibrata” in materia di aviazione internazionale

Conclusione di «*accordi ambiziosi*» tra l’Unione Europea e i suoi partner in tutto il mondo

c.d. ACCORDI DI TIPO GLOBALE O
COMPREHENSIVE AGREEMENTS

che mirano al superamento della tradizionale intesa commerciale contribuendo allo stesso tempo alla riforma dell’aviazione civile internazionale

ACCORDI DI TIPO GLOBALE COMPREHENSIVE AGREEMENTS

Nuove occasioni economiche

- ✓ Apertura dei mercati
- ✓ Promozioni di nuove opportunità di investimento

Mercato
più equo

armonizzazione della regolamentazione su

- ✓ condizioni economiche (diritto della concorrenza, aiuti pubblici o norme collegate in modo più specifico all'aviazione, come quelle sui sistemi di prenotazione, l'assistenza a terra, ecc.)
- ✓ norme sociali
- ✓ ambientali
- ✓ sicurezza

Modello “ambizioso ed equilibrato” della Politica UE dell’aviazione

Al fine di garantire una concorrenza equa, per ogni nuovo accordo dovranno essere considerati:

- ✓ importanza della *partnership* a livello economico e politico
- ✓ grado di apertura dei mercati
- ✓ ordinamento esistente

Promozione dello sviluppo sostenibile nel settore aereo

Rapporti fra USA e UE

(60% mercato mondiale)

Open Sky Plus
30 aprile 2007

le intese nel campo dell'aviazione sono andate oltre alla negoziazione di clausole sull'accesso al mercato basate sulla reciprocità. Per la prima volta un accordo internazionale di grande portata ha riconosciuto la necessità di esaminare e armonizzare le condizioni di concorrenza al fine di garantire un mercato «leale»

Open Sky
25 marzo 2010

vengono ampliate le opportunità commerciali e di cooperazione su temi quali l'ambiente, la protezione sociale, la concorrenza e la sicurezza. Per la prima volta nella storia dell'aviazione, l'intesa include un articolo dedicato alla dimensione sociale, al fine di garantire i diritti già acquisiti dai lavoratori del settore

“AN AMBITIOUS EXTERNAL AVIATION POLICY “

nuova strategia per l'aviazione in EUROPA

7 dicembre 2015

- ✓ salvaguardare la concorrenza e lo sviluppo di nuove rotte,
 - ✓ facilitare gli investimenti nel comparto sulla base della reciproca liberalizzazione delle norme di proprietà e di controllo,
 - ✓ migliorare l'efficienza e la connettività dei cieli europei
-
- ✓ rafforzamento della competitività nell'aviazione europea,
 - ✓ creazione di nuovi posti di lavoro,
 - ✓ crescita economica e del commercio.

“AN AMBITIOUS EXTERNAL AVIATION POLICY “ nuova strategia per l'aviazione in EUROPA

8 giugno 2017

- sono in corso le negoziazioni di accordi globali con l'Associazione degli Stati dell'Asia orientale (ASEAN), con il Brasile, con gli Stati del Golfo (*Gulf Cooperation Council*, GCC), la Turchia, la Cina, il Messico, l'Armenia.
- Sono state avviate trattative diplomatiche in materia sicurezza aerea con Cina e il Giappone. A breve saranno avviati contatti con l'India
- orientamenti interpretativi relativi all'applicazione del regolamento n. 1008/2008 per quanto riguarda le disposizioni in materia di proprietà e di controllo delle compagnie aeree dell'UE.
- revisione del reg. Ce n. 868/2004 pare giunto a compimento con la proposta di adozione di un nuovo regolamento relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo

“AN AMBITIOUS EXTERNAL AVIATION POLICY “ **nuova strategia per l'aviazione in EUROPA**

Un nuovo ordine del sistema dell'aviazione civile internazionale?