

NOTA INFORMATIVA N. 1/2021

– Sommario –

- 1) *Misure nazionali urgenti per il contenimento della pandemia*
- 2) *Sentenza GDP Bologna – Rimborso biglietti per cancellazione volo dovuta al Covid-19*
- 3) *Brexit e Aviazione. L'Intesa commerciale UE-Regno Unito*

* * * * *

1) Ulteriori disposizioni attuative delle misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19.

Il DPCM del 14 gennaio 2021 con efficacia dalla data del 16 gennaio 2020 fino al 5 marzo 2021, ribadisce, essenzialmente, le misure anti-Covid19 in essere ed, in particolare, il sistema per fasce di colore assegnate alle singole Regioni a seconda dello scenario di gravità ed il livello di rischio, il coprifuoco tra le 22 e le 5, l'obbligo di mascherina all'aperto e al chiuso.

In relazione agli spostamenti, sono vietati quelli per Stati e territori di cui all'elenco E dell'allegato 20, nonché l'ingresso e il transito nel territorio nazionale alle persone che hanno transitato o soggiornato negli Stati e territori di cui al medesimo elenco nei quattordici giorni antecedenti, salvo che ricorrano i seguenti motivi, comprovati mediante specifica dichiarazione:

- a) esigenze lavorative;
- b) assoluta urgenza;
- c) esigenze di salute;
- d) esigenze di studio;
- e) rientro presso il proprio domicilio, abitazione o residenza;
- f) ingresso nel territorio nazionale da parte di cittadini di Stati membri dell'Unione europea, di Stati parte dell'accordo di Schengen, di Andorra, del Principato di Monaco, della Repubblica di San Marino, dello Stato della Città del Vaticano;
- g) ingresso nel territorio nazionale da parte di familiari delle persone fisiche di cui alla lettera f), come definiti dagli articoli 2 e 3 della direttiva 2004/38/CE del Parlamento europeo e del

Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa al diritto dei cittadini dell'Unione e dei loro familiari di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri;

h) ingresso nel territorio nazionale da parte di cittadini di Stati terzi soggiornanti di lungo periodo ai sensi della direttiva 2003/109/CE del Consiglio, del 25 novembre 2003, relativa allo status dei cittadini di Paesi terzi che siano soggiornanti di lungo periodo, nonché di cittadini di Stati terzi che derivano il diritto di residenza da altre disposizioni europee o dalla normativa nazionale;

i) ingresso nel territorio nazionale da parte di familiari delle persone fisiche di cui alla lettera h), come definiti dagli articoli 2 e 3 della direttiva 2004/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa al diritto dei cittadini dell'Unione e dei loro familiari di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri;

l) ingresso nel territorio nazionale per raggiungere il domicilio, l'abitazione o la residenza di una persona di cui alle lettere f) e h), anche non convivente, con la quale vi è una comprovata e stabile relazione affettiva.

Da segnalare che permangono gli obblighi di dichiarazione in occasione dell'ingresso nel territorio nazionale da Stati o territori dall'estero (Paesi di cui agli elenchi B, C, D, ed E dell'allegato 20) ovvero la consegna al vettore all'atto dell'imbarco e a chiunque sia deputato a effettuare i controlli una dichiarazione, tale da consentire la verifica circa i Paesi e territori esteri nei quali la persona ha soggiornato o transitato nei quattordici giorni anteriori all'ingresso in Italia; i motivi dello spostamento, nel caso di ingresso da Stati e territori di cui all'elenco E dell'allegato 20; nei casi previsti, l'indirizzo completo dell'abitazione o della dimora in Italia dove sarà svolto il periodo di sorveglianza sanitaria e isolamento fiduciario, nonché il mezzo di trasporto privato utilizzato per raggiungere la destinazione finale, il recapito telefonico ove ricevere le comunicazioni durante.

Nei casi espressamente previsti, è fatto obbligo, altresì, di presentare al vettore all'atto dell'imbarco e a chiunque sia deputato ad effettuare i controlli un'attestazione di essersi sottoposti, nelle quarantotto ore antecedenti all'ingresso nel territorio nazionale, ad un test molecolare o antigenico, effettuato per mezzo di tampone e risultato negativo, nonché di comunicare, anche se asintomatiche, il proprio ingresso nel territorio nazionale al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria competente per territorio.

In caso di insorgenza di sintomi COVID-19, resta fermo l'obbligo di segnalare tale situazione con tempestività all'Autorità sanitaria e di sottoporsi, nelle more delle conseguenti determinazioni dell'Autorità sanitaria, ad isolamento.

Sono previsti gli obblighi di sorveglianza sanitaria e isolamento fiduciario, nonché di sottoposizione a test molecolare o antigenico a seguito dell'ingresso nel territorio nazionale dall'estero per coloro che hanno soggiornato o transitato, nei quattordici giorni antecedenti all'ingresso in Italia, in Stati o territori di cui agli elenchi D ed E dell'allegato 20, anche se asintomatici.

I vettori, tra le altre misure, sono tenuti ad acquisire e verificare prima dell'imbarco le anzidette dichiarazioni; a misurare la temperatura dei singoli passeggeri; a vietare l'imbarco a chi manifesta uno stato febbrile; ad assicurare in tutti i momenti del viaggio una distanza interpersonale di almeno un metro tra i passeggeri trasportati; a verificare l'utilizzo da parte dell'equipaggio e dei passeggeri dei mezzi di protezione individuali, nonché a dotare, al momento dell'imbarco, chi ne risulti sprovvisto dei necessari mezzi di protezione individuale.

Resta fermo per le attività di trasporto pubblico di linea terrestre, marittimo, ferroviario, aereo, lacuale e nelle acque interne, il rispetto del «Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica» di settore sottoscritto il 20 marzo 2020, di cui all'allegato 14, nonché delle «Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico», di cui all'allegato 15, che, per nuove esigenze organizzative o funzionali, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, da adottarsi di concerto con il Ministro della salute, può integrare o modificare, previo accordo con i soggetti firmatari.

Il provvedimento, inoltre, estende l'efficacia delle disposizioni di cui all'ordinanza del Ministro della salute 9 gennaio 2021 in materia di ingressi dalla Gran Bretagna e dall'Irlanda del Nord sino al 5 marzo 2021.

In particolare, l'ordinanza vieta l'ingresso ed il transito nel territorio nazionale alle persone che nei quattordici giorni antecedenti hanno soggiornato o transitato nel Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord, ad esclusione dell'equipaggio e del personale viaggiante dei mezzi di trasporto di persone e merci, fermo restando, per questi ultimi, l'obbligo di sottoporsi ad un test molecolare o antigenico, da effettuarsi per mezzo di tampone, al momento dell'arrivo in aeroporto, porto o luogo di confine, ove possibile, ovvero entro quarantotto ore dall'ingresso nel territorio nazionale presso l'azienda sanitaria locale di riferimento.

In ogni caso, l'ingresso e il traffico aereo dal Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord sono consentiti a condizione che i soggetti non manifestino sintomi da COVID-19, abbiano la residenza anagrafica in Italia da data anteriore al 23 dicembre 2020 ovvero un motivo di assoluta necessità comprovato mediante dichiarazione. In tali ipotesi, l'ingresso nel territorio nazionale ed il traffico aereo sono consentiti secondo la seguente disciplina:

a) obbligo di presentazione al vettore all'atto dell'imbarco e a chiunque sia deputato ad effettuare i controlli, della certificazione di essersi sottoposti, nelle 72 ore antecedenti all'ingresso nel territorio nazionale, ad un test molecolare o antigenico, effettuato per mezzo di tampone e risultato negativo;

b) obbligo di sottoporsi ad un test molecolare o antigenico, da effettuarsi per mezzo di tampone, al momento dell'arrivo in aeroporto, porto o luogo di confine, ove possibile, ovvero entro quarantotto ore dall'ingresso nel territorio nazionale presso l'azienda sanitaria locale di riferimento. In caso di ingresso nel territorio nazionale mediante volo proveniente dal Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord, il tampone di cui alla presente lettera e' effettuato al momento dell'arrivo in aeroporto;

c) obbligo di sottoporsi, a prescindere dall'esito del test di cui alla lettera b), alla sorveglianza sanitaria e all'isolamento fiduciario per un periodo di quattordici giorni presso l'abitazione o la dimora nei termini previsti dall'art. 8, commi da 1 a 5, DPCM 3 dicembre 2020, previa comunicazione del proprio ingresso nel territorio nazionale al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria competente per territorio.

Tra le misure urgenti di contenimento e gestione dell'emergenza sanitaria, da segnalare, altresì, l'Ordinanza del Ministro della Salute del 16 gennaio 2021, efficace fino al 31 gennaio 2021, nel mantenere ferme le disposizioni di cui al DPCM 14 gennaio 2021, stabilisce che è interdetto il traffico aereo dal Brasile. Sono vietati l'ingresso e il transito nel territorio nazionale alle persone che nei quattordici giorni antecedenti hanno soggiornato o transitato in Brasile, con obbligo per le persone che si trovano nel territorio nazionale e che nei quattordici giorni antecedenti all'ordinanza hanno soggiornato o transitato in Brasile, anche se asintomatiche, a comunicare immediatamente l'avvenuto ingresso nel territorio nazionale al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria competente per territorio e a sottoporsi a test molecolare o antigenico, da effettuarsi per mezzo di tampone.

Sono esclusi dal provvedimento i voli di Stato, di emergenza sanitaria, cargo.

Da segnalare, altresì, che il Governo francese ha disposto nuove misure, a partire dalle ore 24 del giorno 24 gennaio 2021, per le persone fisiche che arrivano in Francia dai Paesi UE, richiedendo un tampone molecolare (PCR) effettuato nelle 72 ore precedenti all'arrivo.

Di seguito il testo dei provvedimenti:

[Dpcm_14_gennaio_2021.pdf](#)

[Ordinanza 9 gennaio 2021](#)

[Ordinanza 16 gennaio 2021](#)

2) La sentenza n. 70/21 del GDP di Bologna individua una delle prime pronunce di condanna dei vettori aerei al rimborso del corrispettivo versato per l'acquisto dei biglietti non utilizzati a cagione della cancellazione del volo riconducibile alla pandemia da covid-19 e sancisce, di fatto, per via giurisprudenziale, la prevalenza del Regolamento europeo sulla normativa emergenziale, in più occasioni messa in discussione.

La vicenda trae origine dall'annullamento degli Europei di Maxibasket originariamente in programma a Malaga (Spagna) dal 26 giugno al 5 luglio 2020, a causa della pandemia in corso. La nazionale italiana, cui era stata illegittimamente negata la restituzione del corrispettivo versato, conveniva in giudizio il vettore aereo operativo, lamentando la violazione dell'art. 8 Reg. n. 261/2004, in combinato disposto con l'art. 5 Reg. citato, secondo cui, in ipotesi di cancellazione del volo, il passeggero ha diritto *“al rimborso entro sette giorni del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate”* da pagarsi, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 3, *“in contanti, mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero, con buoni di viaggio e/o altri servizi”*.

Ed invero, inizialmente la compagnia aerea aveva riconosciuto espressamente il diritto al rimborso del prezzo del biglietto aereo consentendo l'opzione in tal senso sulla sezione del sito internet a ciò dedicata, salvo poi non eseguire il relativo pagamento.

Infatti, nel costituirsi in giudizio, invocava, contraddicendosi, l'applicazione dell'art. 88 bis, co. 4, del d.l. 17 marzo 2020 n. 18 convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27, per cui *“il vettore è tenuto a dare tempestiva comunicazione della cancellazione all'acquirente e, entro i successivi trenta giorni, procede al rimborso del corrispettivo versato per il titolo di viaggio oppure all'emissione di un voucher di pari importo da utilizzare entro un anno dall'emissione”*, così da tentare di giustificare, invano, il suo operato.

Nel caso in esame, la compagnia aerea, nell'invocare l'emergenza pandemica da Covid-19 quale motivo della cancellazione, “architettava” una tesi difensiva *ad hoc* basata sull'emissione di voucher in luogo del rimborso, del valore complessivo pari al costo dei biglietti aerei e con validità annuale e si limitava a provare l'adempimento mediante la produzione di un mero *“screenshot”* ovvero la schermata proveniente dal sistema informatico della convenuta stessa, priva di riferimenti, documentazione da ritenersi assolutamente inidonea ai fini probatori.

Il Giudice, accogliendo integralmente la domanda attorea che negava di aver ricevuto, oltre al

rimborso, anche gli asseriti voucher, ha concluso ritenendo che una *“tale schermata risulta di fatto incomprensibile e non può in alcun modo costituire prova dell’effettiva emissione dei voucher”*, difettando agli atti la prova liberatoria dell’adempimento.

Ebbene, tale pronuncia appare di particolare rilievo per molteplici ragioni.

Anzitutto, sul piano dell’onere probatorio che in materia grava integralmente sul vettore aereo e che non può ritenersi assolto mediante la produzione di un mero screenshot, da ritenersi inutilizzabile in sede processuale, atteso che non è in grado di avvalorare la tesi difensiva del verificarsi di circostanza idonea a dimostrare l’adempimento e ad escludere ogni addebito nei confronti del vettore.

Come noto, difatti il pagamento integra un fatto estintivo, la cui prova incombe al debitore che l’eccepisca.

In materia, è principio ormai consolidato quello per cui la documentazione che le compagnie aeree devono obbligatoriamente esibire in giudizio per giustificare, eventualmente, l’inadempimento contrattuale, deve presentare determinati requisiti e ciò al fine di limitare l’atteggiamento ostativo delle compagnie aeree di coltivare giudizi con mero intento dilatorio e defatigatorio in danno del passeggero.

Infatti, la giurisprudenza non ritiene più ammissibile la condotta di preconstituirsì autonomamente documentazione difensiva *ad hoc*, ragion per cui il vettore non può limitarsi a depositare documentazione interna al fine di sottrarsi all’obbligazione risarcitoria, ma è tenuto a produrre documentazione ufficiale al fine di assolvere al gravoso onere probatorio posto a suo carico (GDP Frosinone n. 1359/18; GDP Civitavecchia n. 1371/20).

Peraltro, tale documentazione priva dei caratteri di ufficialità e, comunque, autoprodotta, oltre a non aver alcun valore di prova dell’avvenuto adempimento per i motivi anzidetti, non può assumere rilievo neppure come offerta di pagamento.

Invero, l’art. 7, paragrafo 3, Reg. 261 stabilisce che l’indennizzo deve essere *pagato in contanti, mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero, con buoni di viaggio o altri servizi*.

La normativa di settore, dunque, prevede che la scelta spetti al passeggero, il quale ha diritto al versamento in denaro attraverso le modalità di pagamento ivi elencate, salvo l’ipotesi in cui intenda accettare una soluzione diversa, eventualità che, però, deve risultare da accordo sottoscritto. In difetto, l’emissione di un voucher da parte del vettore aereo non assolve il correlativo obbligo di rimborso di cui all’art. 8 Reg. UE.

Di assoluto rilievo, poi, l'accoglimento della domanda avanzata da parte attrice alla condanna della compagnia aerea per lite temeraria, avendo rilevato il Giudice che, in realtà, la convenuta non aveva eseguito alcuna prestazione a soddisfazione della pretesa avanzata dall'attore, neppure sotto forma di voucher.

Invero, la condotta tenuta dalla convenuta, da considerarsi tutt'altro che adeguata e conforme rispetto ai fondamentali obblighi di cui alla normativa di settore, è apparsa contraria ai canoni di buona fede e correttezza, avendo il vettore resistito in giudizio nella coscienza dell'infondatezza e della pretestuosità delle tesi difensive sostenute, legittimando, dunque, la richiesta di condanna per lite temeraria, desumendosi la sussistenza di tali elementi dagli atti di causa.

In particolare, il vettore in questione, dopo aver riconosciuto espressamente il diritto al rimborso in favore del passeggero, ha finito con il negarlo in giudizio, producendo a sostegno di quanto asserito, una infedele rappresentazione dei fatti nel maldestro tentativo di indurre in errore il Giudice e di sottrarsi agli obblighi *ex lege* gravanti sul vettore aereo nei confronti del passeggero.

Infine, in precedenti informative si era evidenziata l'antinomia tra la disciplina emergenziale invocata dal vettore e la normativa eurounitaria, ponendosi la prima in aperto contrasto con l'obbligo al rimborso di cui all'art. 8, par. 1, del Reg. n. 261/2004 che attribuisce al passeggero il diritto di scegliere tra il rimborso del prezzo pieno del biglietto e la riprotezione su volo alternativo e non riconosce alcun rilievo al buono viaggio, salvo accettazione da parte del viaggiatore.

Invero, l'antinomia la fonte di carattere sovranazionale, quale un Regolamento europeo - obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri - e la disciplina interna, va risolta nel senso della prevalenza del primo in virtù del principio della "primauté" del diritto eurounitario (CGUE Costa/Enel, 25 Luglio 1964, C-6/64), con la conseguenza che il Giudice nazionale è tenuto ad assicurare la corretta applicazione della normativa di fonte comunitaria disapplicando la normativa nazionale con essa contrastante.

Si era detto, altresì, che il Regolamento in questione potesse, per la via giurisdizionale, trovare applicazione del riconoscimento del Covid-19 quale circostanza eccezionale ad opera della Commissione UE (cfr. orientamenti interpretativi in materia di diritti dei passeggeri nel contesto dell'evolversi della situazione connessa al Covid-19 del marzo 2020) in grado di esonerare il vettore dal solo versamento della compensazione pecuniaria, fermo restando tutti

gli altri diritti del passeggero, definiti irrinunciabili dal legislatore Ue quali il rimborso del prezzo dei biglietti inutilizzati, l'assistenza, l'informativa e la riprotezione.

Per completezza, si rammenta che, anche l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, dopo aver ribadito il carattere prevalente delle norme eurounitarie sulle misure nazionali, all'esito del procedimento aperto a fine settembre nei confronti di Ryanair, ritenuta responsabile di aver negato ai passeggeri, in caso di cancellazione di voli motivata con la diffusione del contagio da Covid-19, l'opzione tra rimborso e voucher (oltre all'assistenza ed all'adeguata informativa), ha deciso di non adottare misure sanzionatorie verso la compagnia, a fronte degli impegni formalmente assunti dal vettore nel senso di lasciare la scelta di richiedere il voucher solo al consumatore e di rafforzare le procedure di assistenza e di rimborso pecuniario dei biglietti.

Infine, da segnalare che, alle medesime conclusioni, seppur con argomentazioni diverse pervengono il Giudice di Pace di Roma e di Foligno. Nel primo caso, con la sentenza n. 22206/20, il Giudice giunge, addirittura, ad annullare il voucher già emesso dalla compagnia, a disapplicando la norma interna in contrasto con il Reg. 261/04, ritenuto definitivamente prevalente. Di particolare rilievo, il passo della pronuncia ove statuisce che *"per le cancellazioni, a seguito dell'emergenza sanitaria Covid-19, secondo le linee guida della Commissione europea direttamente applicabili, di fonte superiore rispetto alla normativa interna degli Stati membri (secondo il principio di prevalenza del diritto comunitario), oltre che secondo la normativa interna generale in materia di inadempimento contrattuale, che rende illegittimo il cd. decreto "Cura Italia", laddove prevede che il voucher da consumare entro un anno, anche se non perdura l'interesse dei passeggeri al viaggio, spetta ai viaggiatori, il diritto al rimborso del biglietto di cui non hanno usufruito, ne consegue che avendo gli attori dichiarato di non avere interesse al voucher, la compagnia convenuta va condannata alla restituzione dell'importo versato"*.

Nel secondo caso, il Giudice di Pace di Foligno, con sentenza n. 97 depositata il 12 ottobre 2020, ha ritenuto che si dovesse applicare la previsione di cui all'art. 28 del DL n. 9/2020, nel combinato disposto con l'art. 1436 c.c., riconoscendosi, dunque, la ricorrenza della sopravvenuta impossibilità della prestazione, così come sancita in favore dei soggetti intestatari dei titoli di viaggio dalla normativa emergenziale Coronavirus.

Sembra, dunque, che per via giurisprudenziale, stia dominando la tesi favorevole al passeggero-consumatore, parte debole del rapporto contrattuale, dando corretta applicazione

del principio di prevalenza del diritto europeo con disapplicazione della norma interna contrastante.

3) L'intesa commerciale UE-Regno Unito, annunciata il 24 dicembre 2020, include accordi sul trasporto aereo e sulla sicurezza aerea, la cui entrata in vigore è avvenuta il 1 gennaio 2021, quando il Regno Unito ha cessato di far parte dell'UE e di altre istituzioni dell'UE, nonché dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA).

Il 24 dicembre u.s. la Commissione Europea ed il Regno Unito hanno raggiunto un Accordo che definisce le condizioni della futura collaborazione risolvendo le questioni che, da tempo, ostacolavano il buon esito dei negoziati, anche al fine di scongiurare uno scenario di “*hard Brexit*” e mantenere lo storico rapporto di cooperazione esistente tra l’Unione ed il Regno Unito, salvaguardando l’integrità del mercato unico e l’indivisibilità delle sue quattro libertà fondamentali.

Il testo si basa, essenzialmente, su tre pilastri:

- 1) un nuovo partenariato economico e sociale con il Regno Unito,
- 2) un nuovo quadro giuridico in materia di cooperazione delle autorità di enforcement e giudiziarie in materia penale
- 3) un accordo orizzontale in materia di governance.

L’Accordo non si estende alla politica estera, alla sicurezza esterna e alla cooperazione in materia di difesa, per cui, a partire dal 1° gennaio 2021, non vi sarà più un quadro comune al Regno Unito e all’Unione per elaborare e coordinare azioni e risposte in tali settori.

Per ciò che interessa, si segnala che, tra i settori trattati, c’è anche quello dei trasporti. Difatti, l’Accordo stabilisce i termini e le condizioni in base ai quali i vettori aerei, i trasportatori di merci su strada e gli operatori di *autobus* europei e britannici potranno continuare a prestare servizi tra l’Unione e il Regno Unito a partire dal 1° gennaio 2021.

Nello specifico, i vettori britannici potranno sorvolare il territorio dell’Unione senza atterrare, effettuare scali a fini non di traffico e svolgere servizi di linea e non di trasporto di passeggeri e merci tra il Regno Unito e Unione, senza tuttavia poter più effettuare trasporti di passeggeri o merci tra due Stati Membri. I vettori aerei britannici che desiderano operare conformemente all’Accordo dovranno rispettare determinate condizioni quali, tra le altre, il possesso di una valida licenza rilasciata dalle autorità competenti, il mantenimento della sede principale della loro attività nel Regno Unito ed una

struttura proprietaria di possesso o controllo maggioritario di soggetti ivi stabiliti. Condizioni speculari saranno applicate ai vettori europei.

Gli autocarri britannici potranno raggiungere o far ritorno dall'Unione anche privi di carico, e gli stessi diritti saranno riconosciuti agli autocarri europei che viaggiano da qualsiasi punto dell'Unione verso il Regno Unito e viceversa. Gli autocarri britannici ed europei, inoltre, saranno autorizzati ad eseguire fino a due operazioni aggiuntive nel territorio dell'altra parte una volta attraversato il confine, mentre i servizi regolari di *autobus* internazionali continueranno a collegare l'Unione e il Regno Unito.

Si riporta di seguito, il testo tradotto del capo 4.2 dedicato all'Aviazione:

Titolo I – Trasporto aereo

99. L'accordo si basa su precedenti esistenti e stabilisce le modalità per la prestazione di servizi di trasporto aereo tra il Regno Unito e l'UE. Le compagnie aeree britanniche che alla fine di dicembre 2020 sono possedute e controllate dalla maggioranza da cittadini britannici e / o UE / SEE / EFTA possono continuare a operare servizi di trasporto aereo tra il Regno Unito e l'UE. Le compagnie aeree dell'UE che sono la maggioranza di proprietà e controllate da cittadini UE / SEE / EFTA possono anche continuare a operare servizi di trasporto aereo tra il Regno Unito e l'UE.

100. L'accordo prevede flessibilità operativa per le compagnie aeree del Regno Unito e dell'UE. Ad esempio, le compagnie aeree del Regno Unito possono noleggiare aeromobili ed equipaggio da compagnie aeree britanniche o dell'UE e altri fornitori per operare servizi di trasporto aereo tra il Regno Unito e l'UE. Le compagnie aeree britanniche avranno anche ampie opportunità di cooperare con altre compagnie aeree per offrire una vasta gamma di biglietti ai consumatori.

101. L'accordo riflette l'ambizione condivisa del Regno Unito e dell'UE di cooperare in futuro, compresi gli impegni per la cooperazione e la consultazione continue in materia di gestione del traffico aereo, sicurezza aerea e protezione dei consumatori.

102. L'accordo stabilisce inoltre le condizioni alle quali non sarebbe consentito l'esercizio di servizi di trasporto aereo tra il Regno Unito e l'UE. I motivi di tale azione includono motivi di sicurezza e protezione aerea.

Titolo II – Sicurezza aerea

103. L'accordo è ampiamente in linea con il precedente e definisce un quadro per la cooperazione in materia di sicurezza aerea e un processo per concordare gli allegati all'accordo che faciliteranno il riconoscimento dei certificati, delle approvazioni e delle licenze del Regno Unito e dell'UE. Le aree in cui il Regno Unito e l'UE potrebbero concordare gli allegati in futuro includono: monitoraggio delle organizzazioni di manutenzione; licenze e formazione del personale; operazione di aeromobili; e gestione del traffico aereo.

104. L'allegato sull'aeronavigabilità dell'accordo stabilisce le condizioni affinché il Regno Unito e l'UE riconoscano reciprocamente i prodotti e i progetti aeronautici. Ad esempio, modifiche e riparazioni minori a prodotti e progetti aeronautici approvati nel Regno Unito saranno automaticamente accettate dall'UE. Inoltre, l'allegato prevede la possibilità per l'UE di estendere il proprio campo di applicazione del riconoscimento automatico dei prodotti e dei progetti aeronautici del Regno Unito una volta acquisita fiducia nella capacità del Regno Unito di supervisionare la certificazione dei progetti.

105. L'allegato prevede anche il riconoscimento dei certificati di produzione e il controllo regolamentare. Ad esempio, i certificati di produzione e la supervisione del Regno Unito saranno automaticamente riconosciuti dall'UE a condizione che i prodotti aeronautici pertinenti fossero soggetti alla supervisione del Regno Unito prima della fine di dicembre 2020.

In tale contesto, l'Autorità di settore ha sottolineato che tali intese, pur contenendo alcuni elementi di continuità, non coprono totalmente i vari ambiti normativi. Di conseguenza molti settori dell'industria aeronautica e aerospaziale dovranno far fronte a dei cambiamenti a partire dal 31 dicembre 2020. In tale contesto, l'ENAC ha inteso istituire una pagina dedicata all'argomento (<https://www.enac.gov.it/news/brexit-informazioni-operatori-industria>) sul sito istituzionale al fine di fornire ai professionisti dell'aviazione, con riferimento alla Brexit, aggiornamenti costanti in materia. A tal riguardo, si segnala che consultando tale sezione è possibile ottenere le informazioni e le implicazioni fornite dal Governo italiano, dalla Commissione europea, nonché da parte dell'EASA, specifiche per il settore aeronautico.

Si riporta di seguito il testo in lingua originale:

[Summary-explainer GOV.UK#part-2--trade-transport-fisheries-and-other-arrangements](#)

Centro Studi Demetra