

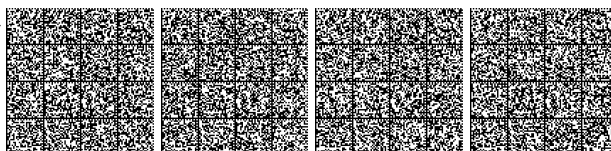
ENTE NAZIONALE ASSISTENZA AL VOLO**Comunicazione delle condizioni di applicazione del sistema dei canoni di rotta
e condizioni di pagamento, applicabili dal 1° ottobre 2007**

A seguito dell'adesione della Repubblica italiana alla Convenzione Internazionale di Cooperazione per la Sicurezza alla Navigazione Aerea (EUROCONTROL) ed al relativo Accordo Multilaterale per i Canoni di rotta, autorizzata con legge 20 dicembre 1995, n. 575, si comunicano di seguito le Condizioni di Applicazione e di Pagamento delle Tariffe per i servizi forniti al traffico aereo in rotta in vigore dal 1° gennaio 2010, stabilite dall'Ufficio Centrale dei Canoni di Rotta (CRCO) dell'organizzazione EUROCONTROL, secondo le procedure internazionalmente definite.

Il testo integrale delle istruzioni per gli utenti è disponibile presso la Sede Centrale dell'ENAV SpA - Via Salaria, 716- 00138 ROMA (tel. 06/81661).

ALLEGATO

Condizioni di applicazione del Sistema dei Canoni di Rotta e Condizioni di pagamento

Ottobre 2007 (IT)

**ORGANIZZAZIONE EUROPEA PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE AEREA
EUROCONTROL**

CONDIZIONI DI APPLICAZIONE DEL

SISTEMA DEI CANONI DI ROTTA

E

CONDIZIONI DI PAGAMENTO

[Testo approvato dalla Commissione allargata ed entrato in vigore il 1/10/07]

Stampato nel 2007

(Questa versione annulla e sostituisce l'edizione N. 06.60.02/2)



CONDIZIONI DI APPLICAZIONE DEL SISTEMA DEI CANONI DI ROTTA

ARTICOLO 1

1. Viene percepito un canone per ciascun volo effettuato da un aeromobile in conformità con le procedure formulate in applicazione degli Standard e delle Pratiche raccomandate dall'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale, nello spazio aereo che ricade sotto la responsabilità degli Stati contraenti. Ai fini dei canoni di rotta, tale spazio aereo è diviso in zone di tariffazione di rotta, definite dagli Stati contraenti ed elencate nell'allegato 1.
2. Il canone costituisce la remunerazione dei costi sostenuti dagli Stati contraenti in relazione alle installazioni ed ai servizi di navigazione aerea in rotta, all'esercizio del Sistema dei canoni di rotta, oltre che dei costi sostenuti da EUROCONTROL per la gestione del Sistema.
3. I canoni generati in una determinata zona di tariffazione possono essere soggetti all'imposta sul valore aggiunto (IVA). EUROCONTROL può, in tal caso, percepire l'imposta menzionata alle condizioni e secondo le procedure convenute con lo Stato o gli Stati contraenti in questione.
4. I canoni generati in una data zona di tariffazione possono essere soggetti a sistemi di incentivi. EUROCONTROL può attuare i sistemi di incentivi alle condizioni e secondo le procedure convenute con lo Stato o gli Stati contraenti in questione.
5. La persona cui il canone è imputato è l'operatore dell'aeromobile al momento in cui il volo ha avuto luogo. Nel caso l'identità dell'operatore non fosse conosciuta, è considerato come tale il proprietario dell'aeromobile, fintanto che questi non abbia dimostrato chi sia l'operatore.

ARTICOLO 2

Per ogni volo che accede allo spazio aereo delle zone di tariffazione di cui all'allegato 1 viene percepito un unico canone (**R**), pari alla somma dei canoni generati dal volo stesso nello spazio aereo delle zone di tariffazione in questione:

$$R = \sum_n r_i$$

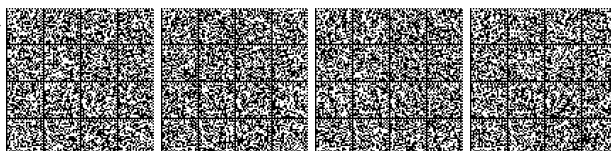
Il canone individuale (**r_i**) per i voli all'interno di una zona di tariffazione (**i**) è calcolato in conformità con le disposizioni dell'Articolo 3.

ARTICOLO 3

Il canone per un volo che ha luogo in una data zona di tariffazione (**i**) è calcolato secondo la formula:

$$r_i = t_j \times N_j$$

nella quale (**r_i**) è il canone, (**t_j**) è il coefficiente unitario di tariffazione e (**N_j**) è il numero di unità di servizio corrispondenti a tale volo.



ARTICOLO 4

Per un dato volo, il numero di unità di servizio designato da (N_i) e citato nel precedente articolo viene ottenuto per mezzo della formula seguente:

$$N_i = d_i \times p$$

laddove (d_i) è il coefficiente di distanza corrispondente alla zona di tariffazione (i) e (p) è il coefficiente di peso dell'aeromobile interessato.

ARTICOLO 5

1. Il coefficiente di distanza (d_i) è ottenuto dividendo per cento (100) il numero che rappresenta la distanza ortodromica espressa in chilometri fra:
 - l'aerodromo di partenza situato all'interno della zona di tariffazione (i) ovvero il punto di ingresso entro detta zonae
 - l'aerodromo di prima destinazione situato all'interno della zona di tariffazione (i) ovvero il punto di uscita da detta zona.

I punti di ingresso e di uscita sono costituiti dai punti in cui la rotta riportata sul piano di volo attraversa i limiti laterali della detta zona di tariffazione. Il piano di volo tiene conto di tutti i cambiamenti apportati dall'operatore al piano di volo inizialmente depositato così come di tutti i cambiamenti approvati dall'operatore conseguenti all'applicazione di misure di gestione dei flussi di traffico aereo

2. Per i voli che terminano nell'aerodromo di partenza dell'aeromobile e nel corso dei quali non ha avuto luogo alcun atterraggio intermedio (voli circolari) è applicato l'articolo 5.1, tranne nei seguenti due casi:
 - a) per un volo circolare effettuato esclusivamente in un'unica zona di tariffazione, il coefficiente di distanza è ottenuto dividendo per cento (100) il numero che rappresenta la distanza ortodromica espressa in chilometri fra l'aerodromo e il punto più distante dall'aerodromo, moltiplicato per due (2);
 - b) per un volo circolare effettuato in più zone di tariffazione è applicato l'articolo 5.1, tranne che nella zona di tariffazione in cui è situato il punto più distante dall'aerodromo, nella quale il coefficiente di distanza è ottenuto dividendo per cento (100) il numero che rappresenta la distanza ortodromica totale espressa in chilometri fra il punto di ingresso entro detta zona di tariffazione e il punto più distante dall'aerodromo, e da questo punto più distante al punto di uscita da detta zona di tariffazione.
3. La distanza da prendere in considerazione verrà determinata sottraendo venti (20) chilometri per ogni decollo e per ogni atterraggio effettuato sul territorio di uno Stato contraente.



ARTICOLO 6

1. Il coefficiente di peso (**p**), espresso da un numero a due decimali, è pari alla radice quadrata del quoziente che si ottiene dividendo per cinquanta (50) il numero delle tonnellate metriche, espresso da un numero a un decimale, del peso massimo certificato al decollo dell'aeromobile, quale appare sul certificato di navigabilità, sul manuale di volo o su qualche altro documento ufficiale, come segue

$$p = \sqrt{\frac{\text{peso max al decollo}}{50}}$$

Quando il peso massimo certificato al decollo dell'aeromobile non è noto agli organismi responsabili della riscossione dei canoni, il coefficiente di peso viene stabilito sulla base del peso dell'aeromobile più pesante e dello stesso tipo di cui sia nota l'esistenza.

2. Quando per uno stesso aeromobile esistono più pesi massimi certificati al decollo, il fattore peso è stabilito in base al più elevato peso massimo al decollo autorizzato per tale aeromobile dal suo Stato d'immatricolazione.
3. Quando, tuttavia, un operatore ha dichiarato a EUROCONTROL, entro l'ultimo giorno lavorativo del mese in cui la relativa flotta di aeromobili ha subito modifiche e comunque almeno una volta all'anno, di disporre di più aeromobili corrispondenti a diverse versioni dello stesso tipo, il coefficiente di peso per ciascun aeromobile di tale tipo utilizzato dall'operatore in questione viene determinato sulla base della media dei pesi massimi al decollo di tutti i suoi aeromobili dello stesso tipo. Il calcolo di tale coefficiente, per tipo di aeromobile e per operatore, viene effettuato almeno una volta all'anno.

ARTICOLO 7

1. Il coefficiente unitario di tariffazione (**t_i**) è stabilito in euro.
2. Salvo decisione contraria di uno Stato contraente, il coefficiente unitario di tariffazione per una zona di tariffazione viene ricalcolato mensilmente applicando il tasso di cambio medio mensile tra l'euro e la moneta nazionale per il mese precedente a quello nel corso del quale ha avuto luogo il volo. Il tasso di cambio applicato è la media mensile dei "tassi incrociati alla chiusura", calcolato da Reuters sulla base del tasso BID giornaliero.

ARTICOLO 8

1. Sono esentati dal pagamento del canone i seguenti voli:
 - a. voli effettuati da aeromobili il cui peso massimo autorizzato al decollo è inferiore a due (2) tonnellate metriche;
 - b. voli effettuati esclusivamente per il trasporto di Sovrani regnanti e loro parenti stretti, di Capi di Stato e di Governo, nonché di ministri in missione ufficiale; questi voli dovranno, in ogni caso, essere comprovati con l'appropriato indicatore di status o un'annotazione sul piano di volo;
 - c. i voli di ricerca e soccorso autorizzati dall'organismo competente.



2. Inoltre, per ciò che concerne una data zona di tariffazione che ricade sotto la sua/loro responsabilità, uno Stato o gli Stati contraenti interessati possono decidere di esentare dal pagamento del canone:
- a. i voli militari effettuati da aeromobili militari di qualsiasi Stato;
 - b. i voli di addestramento effettuati esclusivamente allo scopo di ottenere un brevetto di pilota o una qualificazione per il personale di condotta, quando ne è fatta menzione specifica nel piano di volo; tali voli devono essere effettuati unicamente entro detta zona di tariffazione; non devono comportare trasporto di passeggeri e/o merci, né posizionamento o trasferimento di aeromobili;
 - c. i voli effettuati esclusivamente al fine di controllare o collaudare le apparecchiature utilizzate o da utilizzarsi come aiuti al suolo per la navigazione aerea, eccetto i voli di posizionamento effettuati dagli aeromobili in questione;
 - d. I voli che terminano nell'aerodromo di partenza dell'aeromobile e nel corso dei quali non ha avuto luogo alcun atterraggio intermedio (voli circolari);
 - e. i voli effettuati esclusivamente in VFR all'interno di detta zona di tariffazione;
 - f. i voli a fini umanitari autorizzati dall'organismo competente;
 - g. i voli effettuati dai servizi doganali e di polizia.

ARTICOLO 9

Il canone è pagabile presso la Sede centrale di EUROCONTROL, in conformità con le condizioni di pagamento esposte nell'Allegato 2. La divisa di contabilizzazione utilizzata è l'euro.

ARTICOLO 10

Gli Stati contraenti pubblicano le Condizioni di applicazione del Sistema dei canoni di rotta e i coefficienti unitari.



CONDIZIONI DI PAGAMENTO

CLAUSOLA 1

1. Gli importi fatturati sono pagabili presso la Sede centrale di EUROCONTROL a Bruxelles.
2. EUROCONTROL considera tuttavia come liberatori i pagamenti effettuati sui conti aperti a suo nome presso istituti bancari negli Stati designati dagli organismi competenti del Sistema dei canoni di rotta.
3. L'importo del canone è dovuto alla data in cui il volo ha avuto luogo. Il pagamento deve essere effettuato entro i 30 giorni successivi alla data di fatturazione. La data di valuta limite entro cui EUROCONTROL deve ricevere il pagamento è indicata nella fattura.

CLAUSOLA 2

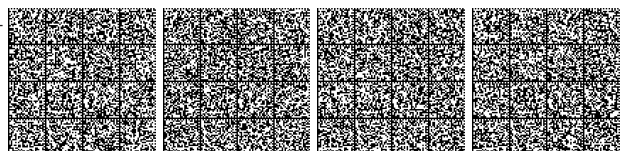
1. Ad eccezione del caso previsto al paragrafo 2 della presente clausola, l'importo del canone deve essere saldato in euro.
2. Nel caso in cui il pagamento venga effettuato presso un istituto bancario designato, situato in uno Stato contraente, gli utenti residenti in tale Stato possono saldare l'importo dei canoni nella moneta nazionale convertibile dello Stato stesso.
3. Se l'utente si avvale della facoltà prevista al paragrafo precedente, la conversione in moneta nazionale dell'importo in euro si effettua al tasso di cambio giornaliero della data di valuta e del luogo di pagamento utilizzato per le transazioni commerciali.

CLAUSOLA 3

Il pagamento si considererà ricevuto da parte di EUROCONTROL alla data di valuta in cui l'importo dovuto è accreditato su un conto bancario indicato da EUROCONTROL. La data di valuta è quella alla quale EUROCONTROL può utilizzare i fondi.

CLAUSOLA 4

1. I pagamenti devono essere accompagnati dall'indicazione dei riferimenti, delle date e degli importi in euro delle fatture saldate e delle note di accredito in deduzione. La necessità di indicare in euro l'importo delle fatture vale anche per gli utenti che si avvalgono della possibilità di pagare in moneta nazionale.
2. Quando un pagamento non è accompagnato dalle indicazioni previste al paragrafo precedente al fine di poterlo attribuire ad una o più fatture specifiche, EUROCONTROL può destinare il pagamento:
 - in primo luogo agli interessi e successivamente
 - alle fatture più vecchie non pagate.



CLAUSOLA 5

1. I reclami relativi alle fatture devono essere indirizzati ad EUROCONTROL per iscritto o tramite mezzo elettronico precedentemente approvato da EUROCONTROL. La data limite entro la quale i reclami devono pervenire ad EUROCONTROL, fissata in 60 giorni a partire dalla data della fattura, è indicata nella fattura.
2. La data di deposito dei reclami è la data in cui EUROCONTROL li riceve.
3. I reclami devono essere particolareggiati e devono essere accompagnati dagli eventuali riscontri documentali pertinenti.
4. L'aver presentato un reclamo non autorizza l'utente a portare in deduzione dalla fattura l'ammontare contestato, a meno che non ne venga autorizzato da EUROCONTROL.
5. Se EUROCONTROL e un utente sono mutuamente debitori e creditori, nessun pagamento compensativo può essere effettuato senza la preventiva autorizzazione di EUROCONTROL.

CLAUSOLA 6

1. Tutti i canoni che non sono stati saldati entro la data limite di pagamento prevista vengono maggiorati di un interesse ad un tasso deciso dagli organismi competenti e pubblicato dagli Stati contraenti conformemente alle disposizioni dell'Articolo 10 delle Condizioni di applicazione. Tale interesse legale, detto interesse di ritardato pagamento, è un interesse semplice, calcolato giorno per giorno sull'ammontare dovuto non pagato.
2. Tale interesse è calcolato e fatturato in euro.

CLAUSOLA 7

Laddove un debitore non ha saldato la somma dovuta, possono essere intraprese misure per un recupero forzato.

Tali misure possono comprendere il rifiuto di fornire servizi, il fermo degli aeromobili o altri provvedimenti esecutivi conformi alla legislazione applicabile.

09A15508

