



SEGRETERIA DI STATO
INDUSTRIA ARTIGIANATO
E COMMERCIO

Relazione al Decreto Delegato

“Modifiche alla Legge 29 luglio 2014 n. 125 Legge di riforma in materia di Aviazione Civile”

Eccellentissimi Capitani Reggenti
Onorevoli colleghi

nel settore dei trasporti è doverosa la premessa secondo la quale nessuna disciplina legislativa possa dimostrarsi idonea, nel tempo, a disciplinare e contenere tutti i fenomeni che possono crearsi in tale settore, a ragione sia del continuo progresso tecnologico della materia, sia di nuove fattispecie giuridiche che richiedono una certezza normativa. Questa è la ragione per la quale è necessario procedere a periodiche modifiche od integrazioni attraverso agili strumenti legislativi, quali appunto i decreti delegati.

Il presente decreto, nel caso in specie, presenta tre diverse tipologie di interventi, le cui singole modifiche verranno esaminate maggiormente in dettaglio nel proseguo della presente relazione. In particolare, le tre tipologie possono essere così raggruppate:

- a) Interventi tecnici resi necessari dall'esigenza di adattarsi ai nuovi standard e pratiche raccomandate dal competente organismo tecnico in materia di aviazione civile (ICAO);
- b) Interventi normativi proposti al fine di fornire un'adeguata struttura normativa alle transazioni finanziarie coinvolte nel settore dell'aviazione civile ed alle altre tematiche sempre inerenti allo sviluppo del settore aeronautico;
- c) Interventi di natura fiscale volti a rendere il Registro dell'Aviazione Civile sammarinese competitivo a livello internazionale a fronte di altri apprezzati registri – europei e non – che rappresentano la maggior concorrenza della Repubblica di San Marino nel settore dell'aviazione civile.

In particolare, l'articolo 1 introduce la possibilità per il Direttore Generale di concedere deroghe rispetto ai regolamenti sulla sicurezza aerea e risponde a precise richieste dell'ICAO dal momento che la mancanza nella Legge n. 125/2014 di una simile disposizione è stata evidenziata come “*finding*” anche durante l'ultimo audit di giugno-luglio 2015.

L'articolo 2, invece, riscrive l'articolo 12 della Legge n. 125/2014 precisando la giurisdizione sammarinese che si estende pertanto agli aeromobili immatricolati a San Marino, sugli aeromobili di qualunque nazionalità in volo nello spazio aereo sammarinese ed, eventualmente, sugli aeromobili di qualunque nazionalità che, a seguito di incidente, dovessero ritrovarsi in territorio sammarinese. Anche tale disposizione è resa necessaria al fine di rispondere alle obbligazioni internazionali di San Marino assunte con l'adesione alla Convenzione di Chicago del 1944.

L'articolo 3 precisa le funzioni del Direttore Generale di cui al punto c) dell'articolo 14 della Legge n. 125/2014 ricomprendendo anche il settore dell'aviazione civile, precisione doverosa in quanto tale settore non è trascurabile, e sostituendo l'incerta dizione di “trasporto pubblico aereo” con quella tecnicamente più corretta di “trasporto aereo commerciale”. Tale modifica risponde sempre all'esigenza di dimostrare all'ICAO la piena esecuzione degli obblighi imposti a San Marino nell'ambito dell'aviazione civile attraverso un corpo normativo che, precisamente, attribuisce i poteri e le funzioni necessarie a tale scopo.

REPUBBLICA DI SAN MARINO

Contrada del Collegio, 38 - 47890 San Marino
info.industria@gov.sm - www.industria.sm

T +378 (0549) 885272
F +378 (0549) 882529



SEGRETERIA DI STATO
INDUSTRIA ARTIGIANATO
E COMMERCIO

L'articolo 4 introduce un secondo comma all'articolo 18 della Legge n. 125/2014 prevedendo la possibilità per il Direttore Generale di designare personale tecnico. Tale disposizione si rende necessaria al fine di prevedere una più precisa base giuridica per la nomina dei *designated inspector* che svolgono servizio presso l'Autorità. Anche tale norma è volta ad evitare possibili rilievi dall'ICAO.

L'articolo 5 specifica l'obbligo dell'Autorità di promulgare un programma nazionale di sicurezza di cui all'articolo 20 della Legge n. 125/2014. Tali maggiori precisazioni si giustificano con l'entrata in vigore dell'Allegato 19 ICAO richiedente tali maggiori precisazioni. L'entrata in vigore di tale Allegato 19 è stata successiva alla pubblicazione della Legge di Riforma n. 125/2014.

L'articolo 6 introduce un terzo comma all'articolo 23 della Legge n. 125/2014 al fine di soddisfare gli standard di cui all'Allegato 6 ICAO, parte I, paragrafo 4.4.8 relativo al perseguimento del più alto livello di sicurezza aerea nell'utilizzo di aeromobili impiegati in operazioni di trasporto aereo commerciale attraverso la previsione di procedure di avvicinamento. Provvedimento anch'esso necessario al fine di ottenere risultati positivi in sede di audit dell'ICAO.

L'articolo 7 sostituisce l'articolo della Legge n. 125/2014 al fine di meglio soddisfare quanto richiesto dall'Allegato 17 ICAO.

L'articolo 8 chiarisce, invece, un possibile problema interpretativo all'articolo 27 della legge n. 125/2014 sostituendo l'espressione "licenze del personale" che prende in considerazione solo i membri del personale di volo con quella tecnicamente più corretta di "personale" che ricomprende anche meccanici ed ingegneri, categorie che non possono essere escluse.

L'articolo 9 introduce due nuovi commi all'articolo 29 della Legge n. 125/2014 allo scopo di meglio soddisfare l'Allegato 6 ICAO, parte I, paragrafi 3.2.1 e 3.2.2 riguardanti il processo che gli Stati ICAO devono adottare nel caso di non rispetto, da parte di operatori stranieri, di leggi, regolamenti e procedure di detti Stati.

L'articolo 10 sostituisce l'articolo 36 della Legge n. 125/2014 a ragione del fatto di meglio osservare l'Allegato 17 ICAO e l'Allegato 12 ICAO relativi alla sicurezza in merito alla salvaguardia dell'aviazione civile contro atti di intercettazione illecita di aeromobile ed ai servizi di ricerca e salvataggio a seguito di sinistri aeronautici.

L'articolo 11 ha il fine di rendere il sistema normativo sammarinese idoneo al superamento dell'audit ICAO rendendo giuridicamente certi gli effetti dell'accordo 83 bis il cui Protocollo è stato ratificato dalla Repubblica di San Marino con Decreto del 1995. Per accordo ai sensi dell'articolo 83 bis della Convenzione di Chicago si intende un accordo tra Stati, Stato di immatricolazione e Stato dell'operatore, volto a trasferire funzioni e responsabilità, di norma spettanti al primo, a favore del secondo allo scopo di garantire una più efficiente sorveglianza degli aeromobili nei casi in cui i due Stati siano diversi a seguito, ad esempio, di contratti di locazione dell'aeromobile (*dry lease*) conclusi con operatori residenti in altro Stato.

L'articolo 12 introduce un ulteriore comma all'articolo 38 della Legge n. 125/2014 e semplifica il regime delle formalità per i titoli in base alla quale si richiedono le procedure di immatricolazione e registrazione, modifica o cancellazione di diritti reali di garanzia e contratti di leasing. Tale norma è stata introdotta al fine di rendere il registro sammarinese maggiormente competitivo con altri registri aeronautici apprezzati a livello internazionale che già hanno adottato tale regime semplificato, quali ad esempio, Aruba, Isola di Man, Cayman o Bermuda. Come conseguenza di tale modifica anche gli articoli 39, 41, 43 e 48 della Legge n. 125/2014 sono stati modificati attraverso gli articoli 13, 14, 15 e 16 del decreto per riflettere tale cambiamento.

REPUBBLICA DI SAN MARINO

Contrada del Collegio, 38 - 47890 San Marino
info.industria@gov.sm - www.industria.sm

T +378 (0549) 885272
F +378 (0549) 882529



SEGRETERIA DI STATO
INDUSTRIA ARTIGIANATO
E COMMERCIO

L'articolo 17 - che introduce il Capo IV bis alla Legge n. 125/2014 - affronta la fondamentale tematica dei diritti reali di garanzia e contratti di leasing in materia aeronautica. La principale tutela attualmente offerta dalla legislazione sammarinese ai finanziatori di aeromobili, in veste di creditori ipotecari, risulta non più idonea a garantire i diritti degli stessi in caso di inadempimento del debitore, considerata l'enorme evoluzione tecnico – giuridica raggiunta dalle moderne transazioni di *aircraft finance*. In tale settore, risulta improrogabile una modifica volta a creare un sistema snello, efficiente con larga sfera d'azione rimessa all'autonomia privata delle parti, sulla scorta dei principi già introdotti – e recepiti nel nostro ordinamento – dalla Convenzione di Cape Town del 16 novembre 2001 sulle garanzie internazionali. Analogo discorso può ripetersi per i contratti di locazione finanziaria su aeromobili.

Nello specifico, il nuovo articolo 48 bis della Legge n. 125/2014 limita l'applicazione di tale nuovo assetto normativo alle sole ipoteche (e pegni ove compatibili) e contratti di locazioni finanziarie su aeromobili, regolarmente registrate. Non si modificano pertanto le normali prerogative di tali diritti o contratti su altri beni mobili o immobili. Tale articolo chiarisce inoltre che tali norme non trovano applicazione nel caso di procedure concorsuali, o comunque connesse al dissesto del debitore decotto, onde non pregiudicare la *par condicio creditorum*, da sempre tutelata nell'ordinamento sammarinese fatta salva l'applicabilità del Protocollo alla Convenzione di Cape Town inerentemente alle procedure di insolvenza del debitore. Ulteriormente intoccate restano le disposizioni della Convenzione di Cape Town, le quali ovviamente prevarranno in caso di conflitto con le norme di presente Capo.

L'articolo 48 ter della Legge n. 125/2014 specifica chiaramente i rimedi a favore del creditore ipotecario improntati sui rimedi previsti dalla Convenzione di Cape Town e soggetti comunque al preventivo consenso del debitore. Tali rimedi, esercitabili senza il tramite del Commissario della Legge, non pregiudicano tuttavia il diritto delle parti di invocarne l'intervento. Tale norma allinea fortemente la Repubblica di San Marino a giurisdizioni molto ben quotate dalle banche internazionali, quali ad esempio, quella statunitense, quella inglese e quella maltese.

L'articolo 48 quater della Legge n. 125/2014 introduce il rimedio del conferimento dell'aeromobile al creditore ipotecario come possibile soluzione per soddisfare il credito garantito. Tale misura, incidendo particolarmente nel rapporto di garanzia, richiede il consenso di tutte le parti interessate e non può essere antecedente all'inadempimento del debitore. Si tratta di una norma che introduce un'ulteriore soluzione extra giudiziale della controversia al fine di evitare lunghi, costosi ed incerti processi raramente si mostrano idonei ad evitare il deprezzamento degli *asset* posti a garanzia del credito.

L'articolo 48 quinquies della Legge n. 125/2014 introduce delle cautele a favore del creditore ipotecario richiedendone il preventivo consenso per la cancellazione o vendita del velivolo al fine di tutelare gli interessi dello stesso sul velivolo posto a garanzia del credito evitando dunque che attraverso arbitrari atti di disposizione da parte del debitore l'aeromobile possa essere sottratto al controllo del creditore.

L'articolo 48 sexies della Legge n. 125/2014 introduce nuovi rimedi extra giudiziali per il locatore di contratti di locazione finanziaria di aeromobili in caso di inadempimento del conduttore. Tali rimedi si rilevano maggiormente lineari in quanto la parte agente dispone già del diritto di proprietà del bene in leasing. La maggior innovazione consiste nel fatto che non è più obbligatorio esercitare tali rimedi "*autoritate judicis*", sebbene questa possibilità resti comunque disponibile per le parti.

REPUBBLICA DI SAN MARINO

Contrada del Collegio, 38 - 47890 San Marino
info.industria@gov.sm - www.industria.sm

T +378 (0549) 885272
F +378 (0549) 882529



**SEGRETERIA DI STATO
INDUSTRIA ARTIGIANATO
E COMMERCIO**

L'articolo 48 septies della Legge n. 125/2014 risponde ad esigenze più dottrinali che pratiche: poiché i rimedi di cui al Capo IV bis devono scaturire da un inadempimento del debitore, è necessario che le parti stabiliscano esattamente cosa intendono per inadempimento nei loro rispettivi accordi. In mancanza di tale definizione si dovrà avere una considerazione sostanziale del concetto di inadempimento stesso, considerando le concrete aspettative delle parti dall'accordo stesso. Tale disposizione è presente anche nella Convenzione di Cape Town.

L'articolo 48 octies della Legge n. 125/2014 introduce una norma di diritto internazionale privato che risponde ad una sentita esigenza delle maggiori banche internazionali nel voler scegliere la legge applicabile al contratto, applicando dunque il diritto del paese con la quale ritengono di aver maggior considerazione o conoscenza.

L'articolo 18 riscrive l'articolo 50 della legge n. 125/2014 per risolvere un simile problema interpretativo a quello di cui all'articolo 8, sostituendo, in questo caso, la dizione "licenze del personale di volo" con la onnicomprensiva dizione "licenze del personale".

L'articolo 19 risolve anch'esso un possibile problema interpretativo sostituendo l'espressione "personale di volo" con "personale" che include anche soggetti quali meccanici e ingegneri.

L'articolo 20 completa i poteri di controllo affidati al Direttore Generale dall'articolo 58 della legge n. 125/2014 includendo anche gli operatori di aeromobili, categoria che indispensabilmente deve essere soggetta ai suoi controlli.

L'articolo 21 chiarisce alcune fattispecie di illeciti amministrativi la cui previsione si rende necessaria sia al fine del positivo superamento degli audit ICAO, sia al fine di poter sanzionare con maggior precisione tutte le condotte irregolari tenute dagli operatori.

L'articolo 22 riscrive l'articolo 60 della Legge n. 125/2014 al fine di rendere tali fattispecie penali maggiormente idonee al controllo dell'ICAO.

L'articolo 23, aggiungendo un nuovo comma all'articolo 61 della Legge n. 125/2014, si propone di rispecchiare quanto previsto dall'Allegato 6 ICAO, parte I, paragrafo 4.2.2.1.

L'articolo 25, modificando l'articolo 64 della Legge n. 125/2014, riordina il concetto sulla quale poggia l'imposta monofase, quale imposta sulle importazioni, cambiando dunque il presupposto per l'esigibilità dell'imposta che non è più l'immatricolazione, bensì l'effettiva importazione. In tal modo si eliminano procedure controverse nelle quali pur in assenza di effettiva importazione, come nel caso di immatricolazione tramite elezione di domicilio ove il bene non viene ceduto e dunque importato da soggetti sammarinesi, veniva pretesa l'imposta sulla stessa. Con tale modifica si chiarisce definitivamente che l'imposta sulle importazioni è dovuta solo in caso di importazione.

Gli articoli 26 e 27, modificando ed abrogando gli articoli 65 e 66 della Legge n. 125/2014, rispecchiano il cambiamento introdotto dall'articolo 25.

L'articolo 28 introduce l'articolo 67 bis alla Legge n. 125/2014 esenta gli aeromobili iscritti nel registro sammarinese dall'imposta sulle assicurazioni istituita dall'articolo 33 della Legge 21 dicembre 2015 n. 150 così come applicata dal Decreto Delegato 23 luglio 2013 n. 89 al fine di rendere competitiva la Repubblica sammarinese al pari di altri registri – europei e non – che offrono un'imposta sulle assicurazioni dello 0%. Tipici esempi possono essere Malta, Isola di Man, Irlanda, Guernsey o Jersey.

L'articolo 29 introducendo l'articolo 67 ter alla Legge n. 125/2014 stabilisce un logico limite all'imposta straordinaria sui beni di lusso istituita dall'articolo 54 della Legge 22 dicembre 2010 n.

REPUBBLICA DI SAN MARINO

Contrada del Collegio, 38 - 47890 San Marino
info.industria@gov.sm - www.industria.sm

T +378 (0549) 885272
F +378 (0549) 882529



**SEGRETERIA DI STATO
INDUSTRIA ARTIGIANATO
E COMMERCIO**

194 escludendone l'esigibilità per gli aeromobili utilizzati da società di trasporto aereo commerciale regolarmente certificate dall'Autorità.

L'articolo 30, attraverso l'introduzione degli articoli 70 bis nella Legge n. 125/2014, prevedono nuove tipologie di illecito amministrativo e penale per il caso di commercializzazione o utilizzo di apparecchiature "jammer" in quanto disturbatori anche di frequenze aeree.

Infine l'articolo 31 modifica l'articolo 71 della Legge n. 125/2014 eliminando il limite temporale di 12 mesi per la modifica di tale Legge tramite Decreto Delegato. Infatti, anche come dimostrato dalla portata innovativa del presente Decreto, non è possibile progettare una legge in tale settore senza la possibilità di essere periodicamente adattata ai nuovi fenomeni o ai nuovi regolamenti di settore. In tal caso lo Stato non sarebbe in grado di adempiere alle proprie obbligazioni internazionalmente assunte con la Convenzione di Chicago del 1944 se per ogni modifica dovesse intraprendere l'intero iter di approvazione di nuova Legge. Tale esigenza è imposta anche dagli stessi organismi internazionali di settore (ICAO) al fine di verificare la tempestività con la quale gli Stati aderenti rispondano alle loro direttive, regolamentazioni o pratiche raccomandate. Infine, lo stesso articolo prevede anche la possibilità di emanare testi coordinati al fine di raggruppare periodicamente tutte le modifiche apportate in un testo unico.

Il Segretario di Stato
Marco Arzilli

REPUBBLICA DI SAN MARINO

Contrada del Collegio, 38 - 47890 San Marino
info.industria@gov.sm - www.industria.sm

T +378 (0549) 885272
F +378 (0549) 882529