

NEWS LETTER

Università degli Studi di Bologna

Corso di Laurea in Ingegneria Aerospaziale

Sede di Forlì

Corso di Laurea per Operatore Giuridico d'Impresa

Sede di Ravenna



LA RIFORMA DELL'AVIAZIONE CIVILE ITALIANA. I RISULTATI DELLA COMMISSIONE "RIGGIO"

ALFREDO ROMA

Più che di riforma sarebbe corretto parlare di completamento di una riforma iniziata nel 1995 e lasciata a metà. Occorre però dire che, nel frattempo, la situazione degli assetti istituzionali si è modificata anche in altri Stati europei. Queste modifiche si sono rese necessarie a causa dell'aumento del trasporto aereo, sia per ragioni di turismo, sia di affari. Nell'era della comunicazione il trasporto aereo riveste un'importanza fondamentale quale moltiplicatore delle attività economiche. Non bisogna poi dimenticare i processi di liberalizzazione e privatizzazione che hanno richiesto nuove regole di mercato.

CONTINUA A PAGINA 2

PARTONO GLI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO PER I COLLEGAMENTI AEREI CON LA SICILIA

ANNA MASUTTI

Con decreto ministeriale dell'11 gennaio 2002 si è provveduto, al fine di assicurare la continuità territoriale per la Sicilia e le isole minori, a sottoporre agli oneri di servizio pubblico i servizi aerei di linea tra gli aeroporti di Pantelleria, Lampedusa con Trapani, Palermo e Catania e tra Trapani con Catania e Roma, Milano, Bari e Venezia.

CONTINUA A PAGINA 4

"PACCHETTO ERIKA I": NUOVE MISURE COMUNITARIE IN MATERIA DI SICUREZZA MARITTIMA

GRETA TELLARINI

A seguito del naufragio il 12 dicembre 1999, al largo della costa della Bretagna, della petroliera ERIKA, battente bandiera maltese e noleggiata da Total-Fina, che causò il rovesciamento in mare di più di 10.000 tonnellate di olio pesante, con gravi danni alla flora e alla fauna, alle attività di pesca e di turismo e con potenziali rischi per

CONTINUA A PAGINA 9

AGENDA

14 - 15 giugno 2002

Convegno "Sicurezza della navigazione ed inquinamento del mare", organizzato dall'Università degli Studi "Magna Grecia" di Catanzaro, Facoltà di giurisprudenza, presso il Castello di Santa Severina (CR).

28-29 giugno 2002

Convegno "La sicurezza del volo nell'ordinamento interno ed in quello internazionale" presso l'Università degli studi di Modena e Reggio Emilia, Dipartimento di Scienze Giuridiche.

SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO E CONTINUITA' TERRITORIALE

FELICE D'ANIELLO

Essenziale per tutte le realtà insulari del Mediterraneo, in particolare per quelle la cui connotazione geografica richiama nelle forme più evidenti l'espressione "continuità territoriale", è il riconoscimento dell'esigenza di realizzare una pari opportunità di mobilità da o verso realtà periferiche a vantaggio delle popolazioni interessate. Vale ricordare che i primi riconoscimenti di tale esigenza per le nostre isole risalgono al periodo "ante unificazione" dell'Italia, quan-

do nel 1851 furono emanate le convenzioni per il servizio postale con la Sardegna (tre viaggi al mese Genova - Cagliari e Genova - Maddalena - Porto Torres) e, mentre nel marzo 1861 il Governo italiano bandiva il primo concorso per i servizi marittimi postali, in sede parlamentare venne più volte posta l'attenzione sul problema marittimo.

CONTINUA A PAGINA 8

Quotazioni DSP Euro 1,42383

www.ingfo.unibo.it



SOMMARIO

Presentazione pag. 3

Materiali aereo pag. 7

Aviazione civile pag. 2-3

Trasporto marittimo pag. 8

Oneri di servizio pubblico pag. 4

Pacchetto Erika I pag. 9

Osservatorio Legislativo aereo pag. 4-5

Giurisprudenza marittimo pag. 10-11-12

Giurisprudenza aereo pag. 6

Materiali marittimo pag. 12



LA RIFORMA DELL'AVIAZIONE CIVILE ITALIANA. I RISULTATI DELLA COMMISSIONE "RIGGIO"

Tutto questo ha comportato una riconsiderazione a livello pubblico della politica aeronautica, indirizzata verso un sistema più liberale, garante di un maggiore e migliore accesso al mercato per le imprese di trasporto aereo.

In questo contesto si colloca il processo di riforma che ha portato alla creazione dell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) col D.L. 25 Luglio 1997 n.250 che fonde in questo ente il Registro Aeronautico Italiano e Civilavia. Lo stesso decreto istituisce, poi, il Dipartimento per l'Aviazione Civile quale organo di indirizzo, vigilanza e controllo.

Resta separato l'ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo) per l'ATS (Air Traffic Services), ente recentemente trasformato in società per azioni posseduta dal Ministero del Tesoro.

Dopo gli incidenti dell'11 Settembre, ma soprattutto dopo l'incidente di Linate dell'8 Ottobre, le polemiche sorte sulle competenze e responsabilità degli enti presenti in un aeroporto Italiano, hanno messo in evidenza la necessità di completare la riforma dell'aviazione civile.

Con questo intento è stata istituita dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti una commissione, presieduta dal Prof. Vito Riggio, che ha di recente consegnato ad una commissione mista di Camera e Senato – delegata a una indagine sulla sicurezza del trasporto aereo – un documento che prevede uno schema istituzionale che si rifà sostanzialmente al modello inglese. In questo Paese, gli enti che operano nel campo dell'aviazione civile sono tre: il Department of Environment, Tran-

sport and Regions (DETR) con compiti di indirizzo, vigilanza e controllo; la CAA (Civil Aviation Authority), ente regolatore; il NATS (National Air Traffic Services) per l'assistenza al volo.

Innanzitutto, la commissione sostiene che i poteri di indirizzo politico, vigilanza e controllo su tutto il settore dell'aviazione civile debbano restare in capo al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Questi poteri possono trovare collocazione in capo a un ufficio, denominato *Ispettorato per la sicurezza*, alle dirette dipendenze del Ministro.

Circa i rapporti ENAC-ENAV, la commissione ritiene che una semplificazione del quadro delle competenze richieda la concentrazione di tutti i poteri regolamentatori e di controllo in capo all'ENAC, ivi compresa la verifica dello stato di attuazione del contratto di servizio e di programma tra ENAV Spa e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

All'ENAC verrebbero poi trasferite:

- le funzioni di regolamentazione tecnica, certificazione e controllo relative agli impianti e ai sistemi di assistenza al volo, ivi compresi quelli per la navigazione satellitare (il futuro programma GNSS);
- le funzioni di certificazione e controllo relative alla costruzione, gestione e operatività degli impianti e sistemi;
- la certificazione del personale addetto ad impianti e sistemi;

- l'approvazione dei progetti aeroportuali di infrastrutture per l'assistenza al volo;
- le funzioni di regolamentazione tecnica, certificazione e controllo del servizio di radiomisure.

Tutte queste funzioni richiederebbero che una parte del personale dell'ENAV transiti nell'ENAC per dotarla di quelle professionalità necessarie all'espletamento delle funzioni attribuite. A questo si dovrà aggiungere un sostanzioso progetto di formazione e organizzazione.

L'elemento più interessante che viene affrontato in questo documento della commissione Riggio è certamente quello che si riferisce al ruolo del gestore aeroportuale.

La commissione ritiene che occorra rivedere le modalità delle concessioni aeroportuali, attribuendo alle stesse, anche in relazione al processo di privatizzazione in corso, un reale potere di gestione e di coordinamento globale, simile a quello che ha già trovato attuazione in altri ordinamenti europei.

Riferimento è fatto all'*Airport Authority*, ma su questa locuzione occorre fare una precisazione: il termine *authority* in inglese identifica chi ha il potere di gestire un ente o un'organizzazione, e quindi in un'accezione diversa dal significato giuridico che esso assume nell'ordinamento italiano. Infatti, la *British Airport Authority*, che gestisce i sette maggiori aeroporti del Regno Unito è una società a capitale privato quotata in Borsa.

Mentre viene esclusa, per ragioni



COMITATO DIRETTIVO:

Anna Masutti
Franco Persiani
Greta Tellarini
Stefano Zunarelli

HANNO COLLABORATO:

Felice D'Aniello, Alfredo Roma

REDAZIONE:

Augusto Aragone, Antonio Borsotti, Valentina Frulli, Davide Gennari, Giorgia Grazia, Sara Melloni, Simona Morrelli, Lucia Carmela Nigro, Claudio Per-

rella, Filippo Rossi, Rosa Tacchi, Marianna Tranchida, Alessio Totaro

DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

SEGRETERIA DI REDAZIONE:

Via Fontanelle, 40 Forlì. E-mail:
anna.masutti@virgilio.it;
gretatellarini@hotmail.com

Registrazione presso il Tribunale di Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002

LA RIFORMA DELL'AVIAZIONE CIVILE ITALIANA. I RISULTATI DELLA COMMISSIONE "RIGGIO"



PRESENTAZIONE

di sicurezza del volo, la cessione al gestore aeroportuale della fase di avvicinamento del volo, si ipotizza di attribuire al gestore la responsabilità di provvedere alla:

- gestione del circuito di traffico aeroportuale (torre);
- gestione di atterraggi e decolli;
- gestione delle vie di rullaggio;
- gestione dell'APRON (piazzi).

Si valuta anche l'ipotesi della privatizzazione di almeno una parte dei servizi di ATM.

Personalmente ritengo che sulla privatizzazione dei servizi ATM occorra procedere con molta prudenza, in particolare per quelli di rotta. L'esperienza inglese in questo campo non è stata molto positiva.

Sarei invece favorevole a una soluzione che dia maggiore responsabilità ai gestori aeroportuali. Il progetto si baserebbe su uno *spin-off* delle attività di torre dell'ENAV da collocare in una società controllata dalla stessa. Questa società potrebbe vendere i servizi di torre e controllo a terra ai gestori aeroportuali, i quali, con lo strumento di contratti pluriennali, potrebbero pianificare l'*upgrading* delle tecnologie esistenti in aeroporto per migliorarne l'operatività e incrementare la sicurezza, come ad esempio un ILS di cat.III rispetto a uno di cat.II.

Attualmente, i gestori aeroportuali, per quanto riguarda le tecnologie di assistenza al volo presenti in aeroporto, devono sottostare alle decisioni dell'ENAV; quindi manca loro uno strumento di operatività aeroportuale molto importante. Per dare ancora un esempio, si pensi all'importanza della presenza di un radar di terra in aeroporti soggetti a condizioni di bassa visibilità o con molti movimenti giornalieri. L'attuazione della riforma incentrata su questi due aspetti fondamentali:

- separazione della parte regolamentatoria, affidata all'ENAC;
- responsabilità piena del gestore aeroportuale;

porterebbe finalmente ad una chiara identificazione dei compiti e delle responsabilità, nonché ad una maggiore efficienza del sistema dell'aviazione civile.

Resta infine da rilevare che, nello stesso tempo, si rende assolutamente necessaria una revisione del Codice della Navigazione, di cui un progetto di riforma era già stato elaborato nel 1999 dalla commissione istituita dall'allora Ministro dei trasporti Tiziano Treu.

In particolare, va rivista la figura del direttore di aeroporto, come vanno rimate le funzioni dell'ENAC, indirizzandole verso un'attività di controllo sugli enti che operano in aeroporto, il cui coordinamento dovrebbe essere affidato al gestore aeroportuale. Tra le altre, l'ENAC esercita un'attività documentale di controllo sul traffico che può essere meglio esercitata dal gestore aeroportuale.

Tutto questo richiede un'evoluzione culturale non facile, che solo una continua attenzione ai sistemi di altri paesi aeronauticamente più avanzati può favorire.

A. Roma



Questa iniziativa promossa da un gruppo di studiosi del Corso di Laurea in Ingegneria Aerospaziale, sede di Forlì e del Corso di Laurea per Operatore Giuridico d'Impresa, sede di Ravenna dell'Università di Bologna, si propone di affrontare temi di particolare attualità ed interesse nei settori aeronautico e marittimo con un taglio che vuole essere pratico e fruibile soprattutto per gli operatori degli stessi cui essa è, in primo luogo, indirizzata.

In tale ottica l'iniziativa, che si prefigge di colmare un vuoto esistente tra le pubblicazioni di impostazione tradizionale e di taglio squisitamente accademico e le pubblicazioni a carattere maggiormente pratico e divulgativo, assumerà la veste di periodico ed offrirà un quadro delle più recenti novità normative e giurisprudenziali nei settori della navigazione aerea e marittima in ambito nazionale, comunitario ed internazionale.

Oltre a proporsi come uno strumento di riflessione di carattere giuridico e di contatto con il mondo delle istituzioni, questa rivista vuole offrire uno stimolo ai giovani che si avviano allo studio della navigazione aerea e marittima per approfondire tali temi e proseguire nello studio degli stessi con il medesimo entusiasmo dimostrato per la preparazione di questo primo numero.

A. Masutti





OSSERVATORIO LEGISLATIVO

DECRETO MINISTERIALE (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) 11 gennaio 2002 - *Determinazione del contenuto degli oneri di servizio pubblico per i servizi aerei di linea da e per la Sicilia e da/per le isole minori della Sicilia* (in G.U. 24 gennaio 2002, n. 20).

Il Decreto provvede ad indicare il numero delle frequenze e delle capacità minime, nonché le tariffe massime da applicare su ciascuna delle rotte menzionate.

Come già avvenuto per i collegamenti da e per la Sardegna, il decreto in esame sottopone agli oneri di servizio pubblico i collegamenti tra gli scali siciliani e i due maggiori aeroporti nazionali di Roma e Milano, nonché gli scali minori di Bari e Venezia, non contemplati dagli oneri che hanno coinvolto la Sardegna.

Tale iniziativa pare suscettibile di configurare una violazione delle regole di concorrenza stabilite sia a livello nazionale sia comunitario sotto più profili ovvero sfavorendo, in primo luogo, gli scali nazionali non coinvolti



DECISIONE DEL CONSIGLIO DEL 5 APRILE 2001, N. 539/CE - *Conclusione da parte della Comunità europea della Convenzione di Montreal per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo* (in G.U.C.E. 18 luglio 2001, 1194, 38).

Il Consiglio europeo, in data 5 aprile 2001, ha deciso di concludere la Convenzione di Montreal del 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo. Il Presidente del Consiglio ha depositato, in nome della Comunità, lo strumento di ratifica della convenzione, in piena conformità con quanto disposto dall'art. 53, terzo paragrafo, della medesima. Contemporaneamente sono stati depositati gli strumenti di ratifica da parte di tutti gli Stati membri.

Nonostante la ratifica della Comunità non entri nel novero dei trenta strumenti necessari per l'entrata in vigore della Convenzione, la medesima riveste senz'altro un valore particolarmente significativo. Il considerando n. 1 della decisione dello scorso aprile fa luce sulla "ratio" sottesa alla ratifica dello strumento internazionale da parte della Comunità europea: il Consiglio, in particolare, riconosce opportuno che i vettori aerei comunitari operino secondo regole uniformi e precise in materia di responsabilità per danni e che queste siano identiche a quelle applicabili ai vettori dei paesi terzi. Attraverso la propria adesione alla Convenzione di Montreal, la Comunità europea mostra evidentemente la propria intenzione di internazionalizzare il regime di responsabilità del vettore aereo fissato dalla normativa sopranazionale e riconosce l'esigenza di allargarne l'ambito di applicazione. Sostanzialmente equivalente è, infatti, la tutela garantita ai passeggeri in caso di incidenti dal Regolamento comunitario n. 2027/97 e dal-

nelle rotte in questione (basti pensare a quelli localizzati in centro Italia), che si vedono anteporre quelli di Milano e Roma o gli scali del nord Italia che si vedono preferire lo scalo veneziano, e dando vita, in secondo luogo, a processi di 'fidelizzazione' a favore del vettore incaricato dell'esecuzione degli oneri in parola. Inoltre è appena il caso di rilevare come il decreto in esame non imponga alcun vincolo tariffario per la vendita dei posti eventualmente disponibili sulle tratte Roma - Milano e vv. e Bari - Milano e vv. Ciò può avere l'effetto di consentire al vettore incaricato di applicare, su tali rotte, tariffe concorrenziali, in ciò favorito dal contributo da parte dello Stato alla gestione dei predetti oneri.

A. Masutti

la Convenzione di Montreal, che hanno configurato, oltre la soglia dei 100.000 DSP, un regime di responsabilità soggettiva ed illimitata, nonché un obbligo di assicurazione della responsabilità civile.

Pertanto l'entrata in vigore della Convenzione comporterà solo alcune modifiche tecniche e lievi ritocchi al regime di responsabilità di cui alla normativa comunitaria.

La firma, dapprima, e l'ulteriore adesione della Comunità al regime di Montreal, poi, hanno inoltre un valore politico: dimostrano senz'altro l'appoggio delle istituzioni sopranazionali alla Convenzione e al nuovo sistema di responsabilità che la stessa introduce. Il fatto, in particolare, che la UE e gli Stati membri si rendano disponibili ad aderire alla normativa internazionale vale anche come stimolo alla diffusione della ratifica del nuovo strumento: l'adesione da parte della Comunità alla Convenzione è infatti finalizzata a spronare gli altri Stati a seguire la medesima via e vale a rendere di conseguenza più facile l'entrata in vigore della normativa internazionale. La Comunità europea, con la decisione dello scorso aprile, ha pertanto gettato le basi per il tanto sospirato superamento della regolamentazione frammentaria, fissata nella Convenzione di Varsavia e divenuta oltremodo obsoleta, ed ha favorito l'instaurazione, in ambito internazionale, di un regime di responsabilità del vettore aereo in grado di tutelare adeguatamente gli utenti.

F. Rossi

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO *sulla realizzazione del Cielo unico europeo* (Bruxelles, 11.12.2001, COM (2001) 564 definitivo/2).

Con la comunicazione in esame, la Commissione ha presentato al Consiglio tre proposte di regolamento relativi

ve alla prestazione dei servizi di navigazione aerea, all'organizzazione e uso dello spazio aereo e



OSSERVATORIO LEGISLATIVO

all'interoperabilità della rete di gestione del traffico aereo nel Cielo unico europeo. L'intento perseguito dalla Commissione con tali documenti è quello di dare concreta attuazione al programma di azione comunitario relativo alla riforma della gestione del traffico aereo in Europa verso la creazione del "Cielo unico europeo", contenuto nel documento COM (2001) 123. A tal fine, la Commissione evidenzia la necessità di introdurre una regolamentazione a livello comunitario dei "servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo" che in particolare preveda, da un lato, la creazione di un sistema di abilitazioni per la prestazione dei servizi in parola che consenta un'applicazione uniforme delle regole stabilite quali condizioni minime dal diritto comunitario e che, dall'altro, stabilisca un meccanismo teso a valutare la conformità e a vigilare sull'applicazione e il rafforzamento di tali regole ad opera di autorità nazio-

nali dei singoli Stati membri. In relazione a quest'ultimo aspetto, la Commissione precisa, inoltre, che, a fini di garanzia, è opportuno che ciascun Stato membro, nell'esercizio di tale compito di vigilanza, attui la separazione funzionale tra organismi responsabili del controllo di conformità e operatori. L'organo politico della Comunità europea non manca, poi, di sottolineare che tutte le misure proposte debbono tendere al mantenimento e al rafforzamento delle norme di sicurezza e, in tale prospettiva, propone una trattazione della materia della sicurezza a tre distinti livelli: definizione dei requisiti di sicurezza; valutazione della corretta attuazione di tali requisiti ed esercizio della necessaria funzione di prevenzione e correzione, sulla base delle prestazioni di sicurezza dei prestatori di servizi.

S. Morelli

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o di ritardo prolungato, COM (2000) 784 definitivo.

Il 21 dicembre scorso la Commissione CE ha presentato una Proposta di Regolamento in materia di assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato: l'organo politico della Comunità europea ha, in particolare, manifestato la propria intenzione di soprassedere alla Proposta del 1998 diretta a modificare il Regolamento n. 295/91, che ancora oggi disciplina il sistema di compensazione per negato imbarco, ed ha inteso sostituire la medesima con altre misure in grado di apprestare una tutela più significativa ai passeggeri "bumped".

La Commissione osserva che il Regolamento n.295/91 non è idoneo a proteggere adeguatamente gli utenti del trasporto aereo, talché ritiene necessario apprestare misure di carattere preventivo oltre che repressivo delle operazioni di sovrapprenotazione. Inoltre, la stessa addebita al Regolamento n.295/91 un'inadeguata attenzione per la posizione dei passeggeri vittime di ritardi prolungati, criticando allo stesso di non aver riconosciuto, in questi casi, ai medesimi il diritto di annullare il biglietto e di imbarcarsi su altro volo.

Sulla scorta di tali premesse, il documento comunitario identifica un duplice strumento ad efficacia deterrente per distogliere le compagnie aeree dal porre in essere pratiche di overbooking o, quanto meno, per indurre le medesime ad utilizzare maggior prudenza nelle politiche di prenotazione. In particolare, da un lato, propone un innalzamento dell'indennizzo fisso che il vettore deve corrispondere al passeggero in caso di negato imbarco (la Commissione intende fissare il risarcimento forfettario in un importo pari al doppio della maggior parte delle tariffe business sia per i voli comunitari, sia per quelli extracomunitari); dall'altro, l'organo comunitario ha intenzione di rendere obbligatoria la procedura di ricerca di rinunciatari volontari. La Proposta, infatti, fa perno sul principio volontaristico per distogliere le compagnie aeree dall'abuso di pratiche di overbooking e considera pertanto legittimo il negato imbarco solo allorché il numero di passeggeri rinuncia-

tari volontari ecceda il numero di posti sovrapprenotati.

Nell'ottica di una più significativa tutela degli utenti del trasporto aereo la Commissione intende, poi, rivolgere la propria attenzione alle esigenze dei passeggeri vittime di ritardi prolungati. Dal memorandum esplicativo di premessa alla Proposta emerge che la "ratio" sottesa a questa innovazione consiste nell'acquisita consapevolezza che detti ritardi provocano agli utenti disagi e perdite di tempo simili a quelli che i medesimi subiscono in caso di negato imbarco. Il sistema di compensazione che, tuttavia, in tali casi l'organo comunitario intende predisporre è senza dubbio meno significativo di quello di cui beneficiano i passeggeri "overbooked": la Commissione, infatti, propone di riconoscere al passeggero cui il volo è ritardato soltanto la facoltà di scelta tra il rimborso del prezzo del biglietto in aggiunta alla prenotazione su un volo di ritorno al punto di partenza non appena possibile, la prenotazione su un volo successivo in data al medesimo confacente o sul primo volo con la medesima destinazione di quello ritardato, che risulti disponibile. Manca, pertanto, la garanzia dell'indennizzo forfettario che automaticamente viene riconosciuto, in aggiunta all'alternativa di cui sopra, al passeggero vittima di overbooking e la giustificazione di tale impostazione risiede presumibilmente nella consapevolezza dell'organo politico che il più delle volte il ritardo non è imputabile a negligenza delle compagnie aeree.

La relazione introduttiva alla Proposta evidenzia, infatti, come, in tali circostanze, giochino un ruolo non indifferente fattori connessi all'insufficiente capacità degli aeroporti o al sistema di gestione del traffico aereo. Appare pertanto assolutamente legittima e ragionevole la soluzione compromissoria prospettata dalla Commissione nella Proposta, la quale sembra curare, allo stesso tempo, gli interessi di vettori ed utenti: un'assimilazione del sistema di compensazione per i casi di negato imbarco e ritardo prolungato, viceversa, è apparsa alla Commissione (e non a torto) una misura arbitraria ed eccessivamente gravosa per le compagnie aeree.

(continua a pag. 7)



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

IL GESTORE AEROPORTUALE NON HA IL DIRITTO DI INVOCARE IL TERMINE DI DECADENZA BIENNALE DI CUI ALL'ART. 29 DELLA CONVENZIONE DI VARSAVIA.

(Corte di Cassazione – Sezione III Civile, 25 settembre 2001, n. 12015)

Nell'eventualità in cui il gestore del servizio aeroportuale abbia predisposto il servizio di navetta per l'imbarco dei passeggeri in piena autonomia organizzativa ed in assenza di qualsivoglia ingerenza da parte del vettore, non può giovarsi del termine di decadenza biennale previsto dalla Convenzione di Varsavia del 1929. A questa conclusione giunge la Suprema Corte nel caso in commento ove il gestore dell'Aeroporto di Milano (SEA) aveva eccepito l'avvenuta decadenza dei diritti azionati da due passeggeri che, a causa di una erronea manovra effettuata dall'autista dell'autobus di SEA durante le fasi del loro trasferimento dall'aerostazione all'aeromobile, avevano riportato danni fisici. Ad avviso della Corte di Cassazione, infatti, il gestore aeroportuale è un soggetto autonomo rispetto al vettore, ed i servizi che il gestore medesimo organizza, anche se finalizzati all'imbarco del passeggero, sono sottratti alle possibilità di ingerenza del vettore, talché il gestore dell'esercizio aeroportuale che ponga in essere tali servizi non può essere considerato 'preposto del vettore' e, come tale, non può beneficiare della decadenza biennale stabilita dalla Convenzione di Varsavia del 1929.

A. Totaro

LA CORTE DI CASSAZIONE SI PRONUNCIA SULL'ART. 25 DELLA CONVENZIONE DI VARSAVIA

(Corte di Cassazione – Sezione III Civile, 19 Giugno 2001, n. 8328)

La Corte di Cassazione si pronuncia in merito al tragico evento risalente al 1989 nel quale persero la vita 113 passeggeri, cittadini italiani, che viaggiavano su un aeromobile appartenente all'Empersa Consolidada Cubana de Aviacion precipitato in fase di decollo dell'aeroporto cubano *J. Martí*. La Corte di Cassazione ha confermato la sussistenza sia di una condotta temeraria del vettore sia della consapevolezza della probabilità di un danno derivante dai suoi atti od omissioni. Tali circostanze secondo la Corte, integrano la c.d. 'colpa con previsione' disciplinata dall'articolo 25 della Convenzione di Varsavia, caratterizzata dal fatto che l'agente prevede come probabile l'evento dannoso, ma non modifica la propria condotta, nella sicura consapevolezza di poterlo evitare. Ad avviso della Suprema Corte, proprio la 'sicura consapevolezza di poter evitare il fatto' distingue la colpa con previsione dal dolo eventuale per effetto del quale l'agente, oltre a rappresentarsi l'evento dannoso, agisce accettando il rischio che questo si verifichi.

A. Totaro

APPLICABILITA' DELLE CONDIZIONI GENERALI DI CONTRATTO NELL'AMBITO DI UN TRASPORTO MULTIMODALE

(Queen's Bench Division, Comm. Court, 10 Aprile 2001)

Con tale decisione la Corte adita ha ritenuto applicabili, ad un danno verificatosi nella tratta terrestre di un trasporto multimodale, le condizioni generali del vettore aereo stampate sul retro della air waybill. Tali condizioni prevedevano un limite di risarcibilità invalicabile (pari a 17 DSP per kg). La Corte è giunta a tale conclusione dopo avere escluso l'applicabilità della Convenzione di Varsavia del '29 (art. 18.3) al caso in esame, in ragione del fatto che essa si applica solamente alla fattispecie di danno verificatosi nella tratta aerea del trasporto. Del pari, essa ha ritenuto di non poter applicare al caso di specie la Convenzione CMR del 1956 (relativa al trasporto internazionale di merci su strada) poichè essa presuppone, per trovare applicazione, la sussistenza di "un contratto di trasporto di merci su strada", che nel caso di specie mancava. Nel caso in esame, inoltre, le condizioni generali di contratto del vettore sono state ritenute valide ed efficaci, pur in assenza di una clausola di decadenza dal beneficio del limite per dolo o colpa grave del vettore, dei suoi dipendenti o preposti.

A. Aragone

INAPPLICABILITA' DELLE CONDIZIONI GENERALI DI CONTRATTO NELL'AMBITO DI UN TRASPORTO MULTIMODALE

(New South Wales Supreme Court, 6 Agosto 2001)

Alle stesse conclusioni sopra enunciate non giunge invece la Corte Suprema del New South Wales, (Australia) che con la sentenza in commento, si pronuncia in merito ad un trasporto aereo di merci, le quali, giunte all'aeroporto di destinazione, sono state trasportate, via terra, alla sede della ricevitrice. Tale Corte, pur stabilendo la non applicabilità al caso di specie della Convenzione di Varsavia del '29, per il fatto che il danno si era verificato nella tratta terrestre del trasporto (art. 18.3), ha ritenuto comunque non applicabili le condizioni generali apposte sul retro della air waybill. Ciò si giustifica, in primo luogo, per la ragione che la air waybill è documento del solo trasporto aereo e trova applicazione esclusivamente nell'ambito dello stesso, a meno che il trasporto terrestre non sia un sostituto di quello aereo; in secondo luogo, per l'ulteriore ragione che l'art. 4 delle condizioni generali apposte a tergo della air waybill subordina l'applicabilità delle stesse alla circostanza che non trovi applicazione la Convenzione di Varsavia, fatto, quest'ultimo, che non si è avverato nel caso di specie, avendo la Convenzione trovato applicazione, limitatamente alla tratta aerea.

A. Aragone

MATERIALI



Ad ogni buon conto, anche prescindendo dalla futura formalizzazione in un documento ufficiale del contenuto della Proposta, va riconosciuta un'importanza fondamentale all'intervento della Commissione: il medesimo suona infatti come ulteriore conferma della necessità di intensificazione delle misure di tutela e sostegno degli utenti del trasporto aereo e varrà sicuramente a favorire, in tempi brevi, soluzioni sul punto da parte delle istituzioni comunitarie.

F. Rossi

Inoltre, per la fine dell'anno dovrebbe essere valutata la proposta di modifica del Reg. CE 95/93, recante norme uniformi per l'assegnazione degli slots aeroportuali negli aeroporti comunitari.

In materia di trasporto marittimo, infine, il Consiglio europeo invita i ministri degli Stati membri ad adottare in termini brevi le proposte in sospeso relative a servizi portuali ed ai contratti di servizio pubblico.

M. Tranchida

IL CONSIGLIO EUROPEO DI BARCELLONA, 15 MARZO 2002- Le conclusioni della Presidenza.

Il Consiglio europeo si è riunito a Barcellona il 15 e 16 marzo per la seconda riunione annuale di primavera dedicata alla situazione economica, sociale e ambientale nell'Unione. Nella capitale catalana, i capi di Stato e di governo dei quindici hanno fatto il punto sui risultati ottenuti nel quadro del c.d. processo di Lisbona. Detto processo si riferisce ad una serie di misure programmatiche sulle quali i Ministri degli Stati membri si sono accordati a Lisbona nel 2000, mossi dal comune intento di fare conquistare all'Europa il primato economico mondiale nell'arco del prossimo decennio.

Per la realizzazione di tali obiettivi, entro la fine del 2002 Consiglio e Parlamento Europeo dovranno ultimare la revisione degli orientamenti e delle norme finanziarie di accompagnamento relative alle reti transeuropee di trasporto, con particolare riferimento ai nuovi progetti prioritari individuati dalla Commissione allo scopo di migliorare le condizioni di trasporto, garantendo un alto livello di sicurezza in tutta l'Unione Europea.

Nell'ambito delle suddette misure, un'importanza particolare è assegnata ai progetti che hanno come obiettivo di migliorare le difficili condizioni di transito in alcune regioni quali quelle alpine, dei Pirenei e del Mar Baltico.

Fra i vari punti all'ordine del giorno, si segnala, inoltre, l'importante accordo politico raggiunto sul progetto GALILEO relativo alla navigazione satellitare.

Tale progetto si prefigge di dotare l'Europa di un proprio sistema indipendente che andrebbe ad affiancare i sistemi esistenti americano e russo. Spetta al Consiglio dei ministri dei trasporti l'adozione delle misure necessarie al concreto avvio del progetto, al suo finanziamento ed alla costituzione di una impresa comune ("joint venture"), alla quale sarà affidato il coordinamento del progetto, in cooperazione con l'Agenzia Spaziale Europea (ESA).

Nel settore del trasporto aereo il Consiglio Europeo, prendendo atto dell'importanza dell'adesione della Comunità ad EUROCONTROL, invita il Consiglio dei Ministri a proseguire attivamente, durante tutto il 2002, i lavori sul pacchetto di proposte presentate dalla Commissione, in maniera da facilitare la realizzazione del "Cielo unico europeo" per la fine del 2004.

CORTE DI GIUSTIZIA, CAUSE RIUNITE 466-469/98, 471-472/98 e 475-476/98 - LE CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE A. TIZZANO. «Accordi internazionali in materia di trasporto aereo - Competenza - Diritto di stabilimento - Accordi anteriori al Trattato CE».

Nel contenzioso relativo alla negoziazione, da parte di ben 8 dei 15 Paesi dell'Unione europea, di accordi bilaterali con gli USA (c.d. "open skies"), l'Avvocato Generale Antonio Tizzano ha proposto alla Corte di Giustizia di dichiarare la violazione, da parte degli Stati convenuti, dell'art. 52 Trattato CE, poiché essi hanno inserito o mantenuto negli accordi in causa la c.d. "clausola di nazionalità".

In forza di quest'ultima clausola, ciascun Stato contraente può designare liberamente i vettori cui riconoscere il diritto di effettuare i servizi di trasporto aereo, previsti da detti accordi, tendendo a privilegiare, di fatto, le compagnie aeree di bandiera.

Gli Stati contraenti hanno, infatti, facoltà di non accordare tale trattamento a compagnie aeree che si sono stabilite sul loro territorio, ma che risultano di proprietà o sotto il controllo di altri Stati membri o di soggetti di altri Stati membri, determinando, così, discriminazioni fondate sulla nazionalità del vettore aereo e, perciò, contrarie al diritto comunitario.

L'Avvocato Generale ha, inoltre, invitato la Corte a dichiarare l'illegittimità degli accordi in questione per violazione della competenza esterna della Comunità. Tutti gli Stati membri convenuti, tranne il Regno Unito, hanno, infatti, inserito negli accordi controversi disposizioni relative alle tariffe che i vettori aerei designati dagli USA possono praticare sulle rotte intracomunitarie e relative ai sistemi telematici di prenotazione. Si tratta di materie già disciplinate a livello comunitario dai regolamenti nn. 2409/92 e 2299/89 e che, quindi, non possono in nessun caso costituire oggetto di accordi internazionali stipulati, collettivamente o individualmente, dagli Stati membri.

Infatti, secondo la giurisprudenza AETS della Corte di Giustizia l'adozione, sul piano interno, di norme comuni determina una parallela competenza esterna "esclusiva" della Comunità nelle materie oggetto dell'intervento comunitario, impedendo, così, agli Stati membri di "assumere impegni (con Stati terzi) atti ad incidere su dette norme o ad alterarne l'efficacia".

S. Morelli



SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO E CONTINUITÀ TERRITORIALE

trovando, però, un freno nelle scarse disponibilità di bilancio dello Stato (*nihil navi sub sole*).

Nel febbraio 1877 il progetto di legge sulla "Convenzione per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo", individuava nel cabotaggio, come già in passato, l'arma più valida per lo sviluppo degli scambi interni (anche per la insufficienza delle previsioni di sviluppo delle ferrovie). Viste la scarsità delle strutture portuali e la lentezza delle operazioni di carico (anche qui *nihil navi*), esso fissava quali principi generali la necessità di stabilire sufficienti comunicazioni tra le isole e il continente e di "trattare ugualmente" le due realtà ("per quanto possibile di fronte alla spesa").

Infine, l'esigenza della mobilità veniva normativamente e funzionalmente assunta nel diritto garantito dalla nostra Costituzione (con l'ulteriore garanzia di interventi speciali per il Mezzogiorno e le isole) e successivamente dal Trattato di Roma, nonché dalle modifiche apportate dal Trattato di Amsterdam.

Con la legge 20 dicembre 1974, n. 684 venne definito un assetto normativo completo dei collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori, al fine di soddisfare le esigenze connesse allo sviluppo delle Regioni interessate e del Mezzogiorno. Tale assetto è rimasto sostanzialmente immutato, unitamente alla condizione essenziale per l'esercizio del trasporto in cabotaggio marittimo – proprietà e bandiera nazionale della nave - fino al momento dell'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra gli Stati membri dell'Unione Europea (cabotaggio marittimo), in virtù del Regolamento 7 dicembre 1992, n. 3577. Tale regolamento prevede espressamente che il trasporto via mare di passeggeri e merci avvenga fra porti situati sul continente e su una o più isole di un solo e medesimo Stato membro, nonché fra porti situati sulle isole di un solo e medesimo Stato membro. Sintetizzare, richiamando brevemente in poche ri-

ghe i problemi che sono scaturiti dall'applicazione del Regolamento comunitario risulta alquanto arduo. E' tuttavia utile il rinvio agli atti del Convegno di Cagliari sulla "Continuità territoriale" e servizi di trasporto marittimo (30 giugno – 1 luglio 2000), editi dall'I.S.D.I.T. (Cagliari 2001).

E' interessante, inoltre, richiamare la sentenza della Corte di Lussemburgo del 20 febbraio 2001 (*Anair Stato Spagnolo*) che ha chiarito alcuni problemi in merito alla prestazione di servizi di cabotaggio marittimo pubblico, suscettibili di porre limitazioni al principio fondamentale della libera prestazione di servizi.

In particolare, occorre ricordare che la facoltà di imporre obblighi di servizio pubblico per il cabotaggio marittimo con le isole e tra le isole è espressamente prevista dall'art. 4 del Reg. 3577/92. La Corte riconosce che l'obiettivo di garantire alla collettività servizi di trasporto sufficienti costituisce un legittimo interesse pubblico. Ciò trova conferma nella decisione 21 giugno 2001 della Commissione U.E. (*Aiuti di Stato – Nav. Tirrenia*), ove si afferma che l'imposizione di tali obblighi "mira a garantire il rispetto del principio di continuità territoriale e un livello sufficiente di servizi regolari di trasporto marittimo di passeggeri e merci da e verso le regioni insulari italiane, in sede da soddisfare le esigenze di sviluppo economico e sociale di queste ultime".

D'altra parte, il Trattato, come modificato dal Trattato di Amsterdam (artt. 158, n. 2 CE, e 299, n. 2 CE), prende espressamente in considerazione la peculiarità delle regioni insulari e, pur se non tutti i servizi di cabotaggio marittimo con le isole e tra le isole possono essere considerati servizi pubblici a causa della insularità, la Corte giustifica eventuali deroghe alla libera prestazione di servizi, purché fondate su criteri oggettivi, non discriminanti e già noti alle imprese interessate, in modo da evitare arbitri.

Un'altra puntualizzazione della sentenza in esame riguarda la regolarità del servizio di cabotaggio maritti-

mo, qualora lo Stato imponga obblighi di servizio pubblico, come previsto dagli artt. 2, p. 4 e 4, pp. 1 e 2 del Reg. 3577/92, per assicurare la quale è consentito allo Stato di esercitare il controllo sulla capacità finanziaria dell'armatore che fornisce il servizio, sulle tariffe richieste e sull'equipaggio della nave.

Un'ultima e rilevante questione risolta dalla Corte riguarda la possibilità per uno Stato membro di conseguire l'obiettivo di assicurare un sufficiente livello di servizi di trasporto marittimo regolare verso le isole, in provenienza dalle isole, nonché tra le isole stesse, per una stessa linea o per una stessa rotta, imponendo obblighi di servizio pubblico ad imprese di navigazione e stipulando in maniera concomitante con altre imprese contratti di servizio pubblico.

Tale possibilità è ammessa dalla Corte, in quanto nel primo caso si avrebbe una imposizione per via extraccontrattuale, a cui l'armatore potrebbe sottrarsi, rimanendo libero, in via di principio, di rinunciare a fornire i servizi di trasporto o procedervi nel rispetto degli obblighi imposti (e salvi eventuali compensi, anche finanziari: art. 4, n. 2, Reg. 3577/92). Nel secondo caso, procedendo in via contrattuale lo Stato obbliga l'armatore a fornire le prestazioni di servizi di trasporto contrattualmente convenute, a cui l'armatore sarà vincolato solo se lo Stato membro si impegna ad accordargli in corrispettivo un compenso economico.

Rimane ora aperto lo scenario dei collegamenti via mare, volti a garantire la continuità territoriale nel trasporto marittimo di passeggeri e merci con o tra le isole, in una prospettiva di evoluzione verso la liberalizzazione del mercato dei servizi marittimi, assicurata dagli interventi e dalla normativa in sede comunitaria, pur nel rispetto delle esigenze di sviluppo economico e sociale delle regioni insulari anch'esse garantite a livello nazionale e comunitario.

F. D'Aniello

OSSERVATORIO LEGISLATIVO



“PACCHETTO ERIKA I”: NUOVE MISURE COMUNITARIE IN MATERIA DI SICUREZZA MARITTIMA

la salute umana, la Commissione Europea presentò tre mesi più tardi, il 21 marzo 2000, una prima serie di misure idonee ad incrementare la sicurezza nella navigazione marittima, denominata “Pacchetto Erika I”, a cui fece seguito nel dicembre 2000 un secondo pacchetto di misure, indicato come “Pacchetto Erika II” e volto ad incidere ancora più profondamente sulla materia della sicurezza marittima.

Il “Pacchetto Erika I” è stato adottato lo scorso dicembre 2001 dal Consiglio dell’Unione Europea e consta di una serie di provvedimenti normativi volti a rafforzare sul piano comunitario l’attuale quadro di regolamentazione relativo ai controlli effettuati dagli Stati di approdo, alle procedure riguardanti le operazioni di carico e scarico delle navi portarinfuse, alle attività svolte dalle società di classificazione e dalle amministrazioni marittime, nonché alla normativa in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo.

Nell’ambito delle misure proposte con il “Pacchetto Erika I”, il Parlamento Europeo ed il Consiglio dell’Unione Europea hanno adottato la **Direttiva 2001/106/CE del 19 dicembre 2001** (G.U.C.E. del 22.01.2002 L 19/17), che modifica la direttiva 95/21/CE del Consiglio relativa all’attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell’inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo). In particolare, detta normativa si prefigge di rendere obbligatorie da parte dello Stato di approdo ispezioni estese delle navi, che, in base ad una serie di parametri prestabiliti e determinabili sul modello istituito dal Memorandum di intesa di Parigi (MOU), presentino un elevato rischio di pericolosità.

Controlli rinforzati e provvedimenti di rifiuto di accesso nei porti dello Stato membro sono, altresì, previsti per le imbarcazioni che, classificate in determinate categorie, siano navi battenti bandiera di uno Stato che figura nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal MOU ovvero in uno Stato designato “ad alto” o “ad altissimo” rischio nella suddetta lista e siano state oggetto di un provvedimento di fermo più di due volte nei precedenti 24 mesi ovvero più di una volta nei precedenti 36 mesi in un porto di uno Stato membro firmatario del MOU. Gli Stati membri devono porre in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva, entrata in vigore il giorno della sua pubblicazione nella GUCE, entro il 22 luglio 2003.

Il Parlamento Europeo ed il Consiglio dell’Unione Europea hanno, altresì, adottato la **Direttiva 2001/105/CE del 19 dicembre 2001** (G.U.C.E. del 22.01.2002 L 19/9), che modifica la direttiva 94/57/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime. Tale norma-

tiva intende garantire un più elevato grado di armonizzazione, a livello comunitario, della responsabilità derivante da un qualsiasi incidente causato da un organismo riconosciuto, stabilita da un organo giurisdizionale. Essa dispone una serie di controlli più rigorosi sulle società di classificazione, attraverso la previsione di un obbligo di informazione sulle condizioni delle navi classificate a carico delle autorità di controllo dello Stato di approdo, anche con riguardo all’eventuale cambio di classe; il soddisfacimento di criteri qualitativi per il conseguimento ed il mantenimento del riconoscimento, superando ogni eventuale conflitto di interessi, nonché la definizione dei propri obiettivi e standards in materia di sicurezza e di prevenzione dell’inquinamento, anche mediante ricorso ad un sistema di misura della qualità dei propri servizi.

Gli Stati membri devono porre in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva, entrata in vigore il giorno della sua pubblicazione nella GUCE, entro il 22 luglio 2003.

Si deve, inoltre, segnalare l’adozione da parte del Parlamento Europeo e del Consiglio dell’Unione Europea della **Direttiva 2001/96/CE del 4 dicembre 2001** (G.U.C.E. del 16.01.2002 L 13/9), recante requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e di scarico delle navi portarinfuse. La presente direttiva è volta a migliorare la sicurezza delle navi portarinfuse e dei loro equipaggi riducendo i rischi di operazioni di carico e di scarico improprie presso i terminali per rinfuse solide, attraverso sia la definizione di procedure armonizzate di cooperazione e di comunicazione tra nave e terminale, sia la individuazione di criteri di idoneità applicabili alle navi ed ai terminali. Tali criteri dovranno applicarsi a tutte le navi, a prescindere dalla bandiera, ed a tutti i terminali della Comunità presso i quali tali navi, in presenza di condizioni normali, fanno scalo per caricare o scaricare rinfuse solide e ciò al fine di migliorare la sicurezza, senza provocare distorsioni della concorrenza.

E’ previsto che gli Stati membri provvedano affinché le loro autorità competenti abbiano il diritto di impedire o di interrompere le operazioni di carico o di scarico di carichi solidi alla rinfusa, qualora vi sia il rischio che queste stesse mettano a repentaglio la sicurezza della nave o dell’equipaggio. Gli Stati membri devono adottare e pubblicare le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva, entrata in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della pubblicazione nella GUCE, entro il 5 agosto 2003.

Infine, nel pacchetto di misure proposte per garantire e migliorare la sicurezza nella navigazione marittima si iscrive anche il **Regolamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 febbraio 2002** (G.U.C.E. del 07.03.2002 L 64/1) sulla introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equi-



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

valente per le petroliere monoscafo, che abroga il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio. Il presente regolamento ha lo scopo di prevedere l'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla convenzione MARPOL 73/78 applicabili alle petroliere monoscafo e si rivolge alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate che accedono ad un porto o ad un terminale offshore sotto la giurisdizione di uno Stato membro, indipendentemente dalla loro bandiera, ovvero che battono la bandiera di uno Stato membro.

Il regolamento prevede, inoltre, il termine ultimo entro il quale le petroliere monoscafo devono essere eliminate, coincidente con la data anniversario del giorno di consegna della nave, secondo un calendario a partire dal 2003 fino al 2007 per le petroliere di categoria 1 e fino al 2015 per le petroliere di categorie 2 e 3. Dopo la data anniversario del giorno di consegna della nave di cui sopra, deve essere negato alla petroliera l'accesso ai porti o ai terminali offshore sotto la giurisdizione di uno Stato membro, a meno che essa sia conforme al regime di valutazione delle condizioni della nave adottato dalla risoluzione MEPC 94(46) del 27 aprile 2001. L'applicazione del presente regolamento, entrato in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella GUCE, inizia a decorrere il 1° settembre 2002.

G. Tellarini

IL TAR RICONOSCE ALLE PORT AUTHORITIES IL RUOLO DI REGOLAZIONE E CONTROLLO DEL MERCATO.

(TAR Palermo 28 dicembre 2001 n. 2333)

E' difficile negare che uno dei settore in cui con maggior vigore si è fatto sentire l'influsso della normativa comunitaria, anche e soprattutto di origine giurisprudenziale, è quello portuale. E' ormai a tutti noto che solo con l'intervento della Corte di Giustizia delle Comunità Europee, nella famosa sentenza *Porto di Genova I*, si è potuto dare inizio a quel processo di profonda riforma della legislazione portuale che ha portato, prima all'abrogazione degli artt. 110 e 111 del Codice della Navigazione – che assicuravano il monopolio a favore delle maestranze portuali per ciò che concerneva l'esercizio di operazioni di movimentazione delle merci – e poi all'istituzione delle Autorità Portuali ex Legge 84/1994 quali organismi non solo di gestione dei beni del demanio marittimo, ma anche di programmazione, controllo e promozione delle attività industriali e commerciali che si svolgono nei porti. Se è vero che la nascita delle Autorità Portuali trova la propria fonte progenitrice in una pronuncia che ha sancito l'importanza di

assicurare un sufficiente livello di concorrenza anche all'interno di quel particolare "mercato" che è il porto, non deve stupire come proprio la legge istitutiva delle Autorità Portuali abbia riaffermato la necessità che laddove quest'ultima interviene come organismo *latu sensu* di regolazione e controllo del mercato, la stessa deve adoperarsi affinché sia assicurato il "massimo della concorrenza nel settore" (così art. 16, comma 7, L. 84/1994 in materia di autorizzazione alla effettuazione di operazioni e servizi portuali). Non è un caso che la dottrina più attenta (Zunarelli; Maresca) ha più volte sottolineato l'importanza del ruolo svolto dalle *Port Authorities*, quali organismi di regolazione dell'attività di impresa che si svolge nell'ambito portuale, sia operando con criteri selettivi all'atto della richiesta di accesso al mercato, sia assoggettando l'attività delle imprese precedentemente selezionate ad una serie di controlli sotto il profilo della rispondenza di tale attività al pubblico interesse, con particolare e specifico riguardo all'aumento della produttività del mercato portuale, nel rispetto dei valori fondamentali della sicurezza dell'uomo e dell'ambiente.

Ciò fino ad affermare che "allorchè l'Autorità Portuale applica gli artt. 16, 17 e 18 della legge 84, di fatto, ... attua l'ordinamento comunitario ed i principi dallo stesso emergenti – non solo ovviamente, in materia di concorrenza e di accesso al mercato, ma anche per quanto attiene, ad esempio, alla tutela della sicurezza, dell'occupazione e dell'ambiente" (Maresca).

Di quanto sopra, si è ben resa conto la stessa giurisprudenza amministrativa (v. Tar Palermo 28 dicembre 2001 n. 2333) in un caso che ha visto, purtroppo, la convenuta Autorità Portuale non fare corretta applicazione di quanto poco sopra esposto.

Si trattava, nel caso specifico, di un'ordinanza disciplinante il servizio di approvvigionamento a mezzo bettoline per le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi ed olii lubrificanti alle unità navali in porto da svolgersi, a seguito dell'impugnato provvedimento, esclusivamente presso un unico deposito carburanti. Da ciò il ricorso, da parte di un diverso operatore, che lamentava come la suddetta ordinanza finiva per escludere dal servizio di bunkeraggio tutti gli operatori portuali diversi dal concessionario del deposito, con un effetto distortivo della concorrenza nel mercato.

Trattasi di censure, queste ultime, che hanno trovato pronto e pieno accoglimento innanzi al Tar che, nell'annullare il provvedimento, ha motivato nel senso che "la disposizione dell'ordinanza impugnata, nella parte in cui impone il rifornimento esclusivamente dal deposito, invece di conseguire il risultato astrattamente perseguito di garantire una maggiore sicurezza nello svolgimento di dette operazioni pericolose, ha, in concreto, acuito il problema preesistente in ordine alla sicurezza, incidendo peraltro sulla libertà di concorrenza. Ed infatti le imprese che in precedenza si rifornivano tramite autobotti presso gli impianti di rifornimento si-

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE



tuati esternamente all'area portuale ora ... sono vincolate al rifornimento, con la medesima modalità, presso il deposito del concessionario, che peraltro è l'unico ad essersi avvantaggiato della predetta situazione, venendosi a trovare in sostanza in una posizione quasi monopolistica per lo svolgimento dell'attività di rifornimento ai natanti. Si è verificato pertanto il passaggio da una situazione in cui sussisteva una struttura di mercato, data l'esistenza di più operatori economici, ad una situazione sostanzialmente monopolistica (testualmente: "... l'ordinanza, in altri termini, ha comportato una drastica riduzione del grado di concorrenza nelle attività di approvvigionamento di carburante nel porto di ****, favorendo il passaggio da una struttura di mercato caratterizzata dalla presenza di più operatori in regime di concorrenza ad una struttura monopolistica").

D. Gennari

SE L'AVVISO DI PRONTEZZA NON E' VALIDO, IL TERMINE DI STALLIA NON COMINCIA A DECORRERE

(Glencore Grain Ltd c. Flacker Shipping Ltd. "The Happy Day", Langley J.)

Una recente decisione della High Court ha affermato un principio per molti versi sorprendente, che rischia di avere in futuro conseguenze pratiche significative. La Corte, con sentenza del gennaio 2001, ha stabilito che, qualora un Charter Party preveda che sia necessario l'inoltro di un avviso di prontezza per il decorso del termine di stallia e tale avviso sia invalido (in quanto trasmesso in modo irregolare o in difetto delle condizioni richieste affinché una N.O.R. sia valida ed efficace), le stallie non cominciano a decorrere ed agli armatori, anche qualora le operazioni di imbarco o sbarco siano ritardate, non spetta alcun compenso di controstallia. Non solo, ma la circostanza che abbiano inizio le operazioni di imbarco o sbarco non è, di per sé sola, sufficiente per dare inizio al termine di stallia.

Nel caso in esame la nave Happy Day era stata noleggiata a viaggio con un contratto Synacomex da Odesa a Cochin (India) per il trasporto di un carico di grano. La nave giunse a Cochin alle 16.30 di venerdì 25 settembre 1998, ma non poté entrare in porto a causa della bassa marea. Gli armatori, tuttavia, trasmisero comunque l'avviso di prontezza, sul quale gli agenti dei ricevitori rifiutarono di apporre la dicitura "accepted", ed apposero invece la dicitura "received".

La nave entrò in porto e approdò a banchina alle 03.15 di sabato 26 settembre ed il Comandante non inoltrò alcun nuovo avviso di prontezza. Le operazioni di sbarco cominciarono il giorno stesso, ma vennero completate solo tre mesi più tardi.

Gli armatori hanno dunque agito in giudizio per il pagamento delle (rilevanti) controstallie maturate al porto di sbarco. Nel corso del giudizio è stato affrontato il punto (cruciale per gli esiti della causa) della validità della N.O.R., trasmessa dal Comandante allorché la nave era al di fuori dell'area portuale. Gli armatori hanno sostenuto che il charter party relativo al trasporto fosse un "port charter", ma la Corte ha ritenuto trattarsi in realtà di un "berth charter", ed ha, di conseguenza, affermato che la *Notice of Readiness*, inoltrata allorché la nave non era ancora giunta a banchina, doveva ritenersi invalida. I noleggiatori hanno dunque sostenuto che, poiché nessun avviso di prontezza era mai stato validamente trasmesso, il termine di stallia non aveva mai cominciato a decorrere e che pertanto, nonostante le operazioni di sbarco avessero avuto ritardi relevantissimi, nessun compenso di controstallia era dovuto agli armatori, i quali erano anzi obbligati al pagamento del *despatch*.

La natura della N.O.R. ed i suoi requisiti di validità sono stati analizzati dalla giurisprudenza inglese in due precedenti decisioni (*The Mexico I*, 1990, e *The Agamennon*, 1998), che hanno chiarito quando un avviso di prontezza può essere ritenuto valido e dunque idoneo a far decorrere il termine di stallia. Alla luce dei principi contenuti nelle decisioni sopra richiamate, la N.O.R. è valida ed efficace solo se:

- la nave è una "arrived ship";
- la nave è a tutti gli effetti, sia sotto un profilo giuridico/amministrativo, sia sotto un profilo nautico/operativo, in grado di caricare o scaricare;
- la *notice of readiness* è stata trasmessa in conformità con la disciplina del Charter Party.

Un avviso di prontezza che sia trasmesso al di fuori della normale area di attesa dalla quale la N.O.R. è normalmente trasmessa, oppure, in un caso di "berth Charter Party", essa sia trasmessa prima che la nave sia giunta a banchina, deve essere ritenuta invalida, in quanto la nave non è, per definizione, una "arrived ship". Allo stesso modo, N.O.R. che contengono affermazioni non veritiere relativamente alla prontezza effettiva della nave (qualora per esempio la nave sia pronta a sbarcare merce diversa, trasportata in base ad un diverso Charter Party) sono parimenti invalide.

Sulla scorta dei principi formulati dalle decisioni sopra richiamate, la High Court, dopo aver accertato e dichiarato che nel caso di specie nessun valido avviso di prontezza era mai stato trasmesso, ha escluso ogni diritto degli armatori a conseguire le controstallie reclamate ed ha anzi (quale logica, sebbene impietosa conseguenza di tale impostazione) riconosciuto il diritto dei *charterers* al ricevimento del *despatch* previsto contrattualmente.

C. Perrella

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE



NECESSITA' DI UN ESPRESSO RICHIAMO DELLA CLAUSOLA ARBITRALE PATTUITA NEL *CHARTER-PARTY* PERCHE' VI SIA INCORPORAZIONE AL *BILL OF LADING*.

(The Delos – Q.B.Division (Commercial Court) – 31 Gennaio 2001; Lloyd's Law Reports [2001])

Nel caso di specie vengono emesse sotto lo stesso charter-party due polizze di carico, una delle quali (*Congen B/L*) prevedeva che “*all terms and conditions, liberties and exceptions to the charterparty...including the Law and Arbitration clause are herewith incorporated*”, mentre l'altra (*Ocean B/L*) stabiliva che “*this shipment is carried under and pursuant to the terms of the Charter Party... and all the terms whatsoever of the said charter... apply to and govern the right of the parties*”. La merce giungeva a destinazione avariata ed il possessore delle polizze opponeva difetto di giurisdizione, rilevando la non incorporazione della clausola arbitrale alla *Ocean Bill of lading*. Confermando l'orientamento prevalente che richiede un riferimento esplicito nella *Bill of lading* alla clausola arbitrale contenuta nel charter-party perchè questa sia opponibile, la Corte inglese ritiene che la mancanza di un riferimento espresso alla clausola arbitrale esclude la incorporazione della stessa alla *Ocean Bill of lading*, mentre il richiamo di detta clausola nel *Congen Bill of lading* determina la sua incorporazione. La decisione in esame ribadisce, quindi, la necessità che vi sia un espresso e specifico richiamo della clausola arbitrale del charter-party nella *Bill of lading*, al fine di poterne ammettere la incorporazione.

A. Aragone

FURTO DEL CONTENITORE NEL TERMINAL DEL PORTO DI DESTINAZIONE: DETERMINAZIONE DEL CONCETTO DI “PACKAGE” NEL COGSA AMERICANO.

(U.S. Court of Appeals – 11th Circuit - 24 Maggio 2001)

Nel caso di specie viene emessa una polizza di carico (B/L) per il trasporto marittimo di un contenitore relativo a “*42 packages STC 2270 cartons*”. Il COGSA americano, che recepisce le Regole dell'Aja del 1924, limita la responsabilità del vettore a US\$ 500 “*per package*” ma, come pure le Regole dell'Aja, non offre alcuna definizione di “*package*”.

Il Tribunale a quo ritenne che i 2.270 colli dovevano qualificarsi come “*packages*” ai sensi del COGSA e che, conseguentemente, il vettore doveva essere condannato a pagare fino all'ammontare di US\$ 1,13 miliardi. La Corte d'Appello, invece, nella pronuncia in esame definisce regole più precise per la determinazione del concetto di “*package*”, indicando quegli elementi che devono essere tenuti in

considerazione ai fini di tale valutazione: (1) la volontà delle parti come si rinviene nella *Bill of lading*; (2) il “*package*” deve rappresentare il risultato di una serie di attività preparatorie al trasporto, idonee a facilitare la movimentazione delle merci; (3) il contenitore può qualificarsi come “*COGSA package*”, se vi è un espresso accordo delle parti in tal senso; (4) se le merci caricate in contenitori non si presentano imballate in singole unità, si deve escludere che esse possano qualificarsi come “*packages*” ai sensi del COGSA; (5) se la *Bill of lading* risulta ambigua con riguardo alla definizione di “*COGSA package*”, essa deve essere interpretata in sfavore del vettore. Nel caso di specie la Corte americana ritiene che i 42 pallets in oggetto devono qualificarsi come “*COGSA packages*” e che, pertanto, il vettore deve essere condannato al pagamento di una somma fino all'ammontare di US\$ 22,000.

A. Aragone

MATERIALI

DECRETI DIRIGENZIALI DEL 12 NOVEMBRE 2001, N. 3

Autorizzazione agli organi di classificazione Bureau Veritas, American Bureau of Shipping e Registro Italiano Navale, ai sensi degli articoli 1 e 3 del D.L.C.P.S. n. 340/1947, all'esercizio della classificazione delle navi mercantili e dei galleggianti nazionali destinati alla navigazione marittima ed interna. Si pubblica altresì la circolare TMA2/569 del 12 novembre 2001 esplicativa dei decreti dirigenziali sopra citati.

CIRCOLARE N. 123 DEL 08/11/2001

Richieste di avvalimento delle Capitanerie di Porto per l'esercizio delle funzioni in materia di demanio marittimo.

CIRCOLARE N. 121 DEL 14/06/2001

Approvazione degli atti di concessione di zone demaniali marittime attualmente disciplinate da atti di sottomissione ex articolo 38 del Codice della navigazione ed articolo 35 del relativo Regolamento di esecuzione.

COMUNICAZIONE (SUPPL. ORD. 25 MAGGIO 2001 N. 120)

Entrata in vigore degli emendamenti alla Convenzione di Amburgo del 27 aprile 1979 sulla ricerca ed il salvataggio marittimo.

ASSOCIAZIONE AGENTI
MARITTIMI RACCOMANDATARI
E MEDIATORI MARITTIMI
RAVENNA

