

# 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



## BILANCI E PROSPETTIVE NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE

PIERRE J. JEANNIOT

L'anno 2001 è stato solamente il secondo anno nella storia della moderna aviazione civile in cui si è verificato un calo del traffico internazionale, mentre con il 5,7% del traffico totale, la caduta è stata eccezionalmente ampia. Questa caduta, in combinazione con una riduzione di capacità trascurabile, un moderato declino dell'incasso unitario ma un aumento relativamente significativo del costo unitario, ha prodotto le più grosse perdite nella storia dell'aviazione.

Nel 2001 le compagnie aeree nel loro complesso hanno perduto, dopo gli interessi quasi quanto hanno guadagnato nei quattro anni precedenti messi insieme.

*Continua a pagina 2*

## L'UNIONE EUROPEA CONTRO LE PRATICHE TARIFFARIE SLEALI DEI VETTORI EXTRACOMUNITARI

ANNA MASUTTI

Le Istituzioni comunitarie, a seguito dei tragici fatti dell'11 settembre dello scorso anno, hanno motivo di ritenere che la competitività dei vettori aerei comunitari nella prestazione dei servizi di trasporto aereo da e verso la Comunità risulti compromessa da pratiche sleali poste in essere da vettori non comunitari che prestano servizi simili di trasporto aereo.

La crisi che ha investito il mercato del trasporto aereo ha portato alla erogazione, da parte dei paesi non comunitari, di sovvenzioni a favore delle loro compagnie aeree in misura tale da creare distorsioni della concorrenza. Nella Comunità tale pratica non è invece consentita in ragione della rigorosa normativa che sancisce il generale divieto di erogazione di aiuti di Stato.

È evidente quindi lo squilibrio che si viene a creare, in termini concorrenziali, tra compagnie aeree comunitarie e non. Il Regolamento in esame avrà lo scopo di affrontare tale problema consentendo alla Comunità europea di prendere le misure necessarie per lotta-

*Continua a pagina 4*

## GLI INTERVENTI IN MATERIA DI "MARITIME SECURITY" PREDISPOSTI A LIVELLO INTERNAZIONALE

ENRICO MARIA PUJIA

Dopo i gravi fatti dell'11 settembre dello scorso anno gli Stati Uniti si sono subito impegnati in una intensa campagna antiterroristica per lo studio di piani operativi che consentissero l'adozione, in tempi brevi, di una serie di misure mirate alla prevenzione di atti di terrorismo in tutti i settori dei trasporti, con particolare riguardo a quelli aereo e marittimo. In realtà, considerato il ruolo

primario che il trasporto marittimo assume a livello mondiale nel trasporto di merci, un attacco terroristico via mare pregiudicherebbe in modo serio i traffici transoceanici e le economie che dipendono da essi, rischiando di paralizzare l'intero sistema di scambi commerciali mondiali.

Inoltre, considerato che ogni anno arrivano negli USA da tutto il mondo più di 16

*Continua a pagina 8*

Quotazioni DSP: 1 DSP è pari a 1,33 Euro

www.ingfo.unibo.it



### SOMMARIO

Aviazione civile internazionale pagg. 2 - 3	Materiali aereo pag.7
Pratiche tariffarie sleali pag. 4	"Maritime Security" pagg. 8 - 9
Osservatorio legislativo aereo pagg. 4 - 5	Osservatorio legislativo marittimo pag. 9
Giurisprudenza aereo pagg. 5 - 6	Osservatorio europeo pagg. 10-11
Riforma dell'aviazione civile pagg. 6 - 7	Giurisprudenza marittimo pagg. 11 - 12



## BILANCI E PROSPETTIVE NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE

(Continua dalla prima pagina...)

### Previsioni traffico passeggeri merci

Si prevede che la crescita del traffico internazionale passeggeri sarà del 3,5 per cento tra il 2001 e il 2005, includendo l'effetto della caduta record del 2,1 per cento nel 2001. Una crescita a questo livello significherebbe 637 milioni di passeggeri trasportati. La percentuale più alta di crescita si dovrebbe avere sulle rotte dell'Estremo Oriente, la più bassa sulle rotte del Pacifico.

È, altresì, prevista una crescita del traffico merci del 2 per cento solamente dal 2001 al 2005, includendo l'effetto della caduta del 7,7 per cento in tonnellate trasportate nel 2001. In questo caso, però, la crescita maggiore è prevista sulle rotte tra l'Europa e l'Africa, la più bassa sulle rotte europee e americane.

A breve termine, nel 2002, la redditività sarà determinata dalla prudenza usata nel riaumentare la capacità. A lungo termine, verrà influenzata da quanto le autorità che gestiscono il traffico vorranno liberalizzare l'intera industria del trasporto aereo: fornitura dei servizi di infrastruttura, diritti di traffico e regole sulla proprietà.

### Fattori negativi nel 2001

Come mai prima d'ora, il trasporto aereo è stata la vittima innocente di attacchi terroristici. Come conseguenza diretta, è stato fisicamente impossibile operare per parecchi giorni nei mercati principali.

Quando i voli sono ricominciati, la fiducia del consumatore è svanita nel giro di settimane anche in mercati lontani dagli Stati Uniti. In seguito, la mancanza di forme assicurative verso terzi per i rischi di guerra ha quasi fer-

mato le attività una seconda volta, con ripercussioni a livello mondiale.

Una volta che è stata reinstaurata una certa normalità negli orari delle compagnie in molte parti del mondo, viaggiare è diventato più difficile per i passeggeri. Gli orari sono divenuti irrealistici, particolarmente per i voli in corrispondenza, essendo più lunghe le file per i controlli di sicurezza; anche per viaggi semplici molti passeggeri hanno dovuto affrontare due ore di check-in per un volo di un'ora.

Un altro fattore negativo è stato il tentativo da parte di molti fornitori di servizi infrastrutturali di aumentare le tariffe unitarie per recuperare i profitti perduti. Lusso non concesso alle compagnie aeree, data la forte competitività commerciale.

### Punti di importanza vitale

Per l'immediato futuro, tre questioni dominano l'agenda del trasporto aereo: sicurezza, assicurazioni e costo delle infrastrutture.

- **Sicurezza:** si è comprensibilmente verificata una corsa all'aumento delle misure di sicurezza esistenti. La IATA crede fermamente che non si debba perdere di vista il fatto che i governi hanno la responsabilità di fornire e finanziare le misure di sicurezza necessarie. La IATA lavora con le competenti autorità per cercare di far sì che le nuove misure siano efficaci, gestibili facilmente e coordinate efficacemente a livello internazionale. Un modo chiaro per assicurarsi che le misure di sicurezza coincidano con la comodità dei passeggeri è avvantaggiarsi della tecnologia, in particolare della biometrica.

- **Assicurazione:** immediatamente dopo l'11 settembre, le assicurazioni

per i rischi di guerra per le compagnie aeree e altri operatori dell'aviazione sono state cancellate. In attesa di un accordo su una soluzione effettiva e globale sul rischio di guerra, molti stati che avevano accordato alle rispettive compagnie aeree una copertura verso terzi per questi rischi, hanno deciso di continuare tale copertura fino alla fine del maggio 2002.

Nel frattempo, la IATA ha lavorato in stretta collaborazione con l'ICAO e il Gruppo Speciale sull'Assicurazione per Rischi di Guerra per l'Aviazione (SGWI). Le sue proposte per un nuovo regime legale e, ad interim, per uno schema sul rischio di guerra coperto dai governi, sono allo studio da parte del Consiglio dell'OACI. La nostra industria ha bisogno di una soluzione sostenibile e globale alla sfida dell'assicurazione.

Lo SGWI ha proposto una tale soluzione. Ogni iniziativa regionale dovrebbe essere pienamente compatibile con i programmi proposti dall'OACI.

- **Infrastrutture:** nel contesto dell'11 settembre l'immediata reazione delle compagnie è stata quella di ridurre le tariffe nel tentativo di stimolare il traffico. Per contro l'immediata reazione di un monopolista naturale, quale il fornitore di infrastrutture, è stata di aumentare i prezzi per compensare la diminuzione delle entrate.

Per scoraggiare tali tentazioni la IATA ha lanciato una campagna a livello mondiale per sottolineare che, in una crisi così profonda, la comunità delle compagnie aeree ha urgente bisogno della comprensione e del sostegno dei governi, degli aeroporti e dei gestori dei servizi di navigazione aerea.

#### DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

#### COMITATO DIRETTIVO:

Anna Masutti  
Franco Persiani  
Greta Tellarini  
Stefano Zunarelli

#### HANNO COLLABORATO:

Pierre J. Jeannot, Claudio Balzarini, Enrico Maria Pujia

#### REDAZIONE :

Simona Morelli, Annalisa Pracucci, Nicola Ridolfi, Filippo Rossi, Freya Tamburini, Marianna Tranchida, Alessio Totaro

#### 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



## BILANCI E PROSPETTIVE NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE



Abbiamo scritto a molti Ministri dei trasporti e avuto incontri con le autorità dell'aviazione civile, aeroporti e gestori dei sistemi di navigazione, chiedendo di congelare o ridurre le tariffe o di prolungare il periodo di credito senza penalità. Molti fornitori hanno risposto favorevolmente.

### Un quadro dei risultati ottenuti

La seguente lista rappresenta una selezione dei risultati ottenuti lo scorso anno dalla IATA in vari settori:

- Estensione all'Europa dei Minimi Verticali di Separazione del Nord Atlantico, migliorando l'efficienza dello spazio aereo.
- Notevole aumento della sicurezza e affidabilità fornite dalle procedure RNAV/GFNSS in 26 aeroporti nelle nazioni della Comunità Sudafricana per lo Sviluppo.
- Ottenimento di un "approccio bilanciato" al controllo del rumore dei velivoli alla 33.ma Assemblea dell'OACI.
- Sviluppo di un nuovo Accordo di Agenzia per le Vendite (di biglietti) ai Passeggeri, proposto alla Conferenza del giugno 2002, e completamento della ristrutturazione del Sistema di Compensazione dell'Industria.
- Promuovere l'adozione di una Convenzione sul Finanziamento basato sui Capitali delle Imprese, che dovrebbe far risparmiare somme ingenti sul finanziamento dei velivoli, specialmente per le compagnie registrate in nazioni meno sviluppate.
- Risparmio ed eliminazione di costi per più di 740 milioni di dollari US, ottenuti attraverso la cooperazione tra la IATA e i rappresentanti delle linee aeree, in relazione alle tariffe di utilizzo, tasse e carburante.

### Il mercato elettronico

La IATA e i suoi partners stanno sviluppando una gamma completa di "e-products" per controllare i costi, ampliare i mercati e aumentare il reddito nei settori dei viaggi, trasporto merci e turismo. I seguenti prodotti ne sono solo un esempio:

- *Agent Home* [www.iata.org/agenthome](http://www.iata.org/agenthome) è il primo sito web della IATA dedicato alle agenzie

di viaggio sue clienti ed è uno dei siti più visitati. È una fonte di informazione centralizzata online, finalizzata ad evidenziare il più possibile il rapporto IATA/agenzie di viaggio e le questioni relative al Programma Agenzie Passeggeri.

- *CargoNet* [www.iata.org/cargo](http://www.iata.org/cargo) è stato lanciato nel 2001. Include procedure sulle operazioni di trasporto e distribuzione del "prodotto trasporto merci". Costituisce il complemento di un nuovo sito web, [www.iata.org/ids/cargo/agency](http://www.iata.org/ids/cargo/agency), il quale fornisce un'unica fonte di informazione relativa a tutti gli aspetti dell'accreditamento per le operazioni di trasporto merci.
- *Cargols* fornisce alle compagnie e agli intermediari di commercio statistiche vitali sulle transazioni trasporto merci e sulla distribuzione del "prodotto trasporto merci". Oggi più di 165 clienti in tutto il mondo ricevono collettivamente più di 2000 rapporti mensili, che costituiscono un indispensabile strumento di aiuto nel prendere decisioni ([www.iata.org/cargois](http://www.iata.org/cargois)).
- *iiNet*: la miglior soluzione per lo scambio di dati e la distribuzione elettronica, iiNet permette attualmente la comunicazione tra più di 1000 compagnie aeree e i loro partners commerciali, incluse le collocazioni IATA BSP e DPC. Permette un risparmio diretto per le compagnie sostenendo allo stesso tempo le iniziative del Progetto Trasformazione ISS ([www.iata.org/iinet](http://www.iata.org/iinet)).
- *DigiCert*: è un servizio fornito in collaborazione con la SITA che fornisce le credenziali elettroniche necessarie a facilitare l'e-commerce e l'accesso agli aeroporti ed altre strutture dell'industria ([www.iata.org/digicert](http://www.iata.org/digicert)).

- *SITA/IATA Interline E-Ticket Service*: ha lo scopo di aiutare le compagnie a ridurre i costi dell'elaborazione e distribuzione dei biglietti, migliorare il servizio clienti e permettere alle compagnie di sfruttare piena mente i canali del commercio online ([www.iata.org/digicert](http://www.iata.org/digicert)).

- *AUDITlink* è un servizio relativo all'audit e al rimborso dei biglietti per le compagnie e gli agenti di viaggio, in collaborazione con Select Prospects Ltd. ([www.auditlink.iata.org](http://www.auditlink.iata.org)).

- *BSplink* è un sistema, basato su internet, che fornisce interazione e scambio di informazioni tra compagnie, agenti e uffici BPS. Più di 2-3,000 utilizzatori si collegano a questo sistema ad alta capacità, disponibile oggi in 30 mercati BSP e nei mercati restanti entro il 2002 ([www.iata.org/bsplink](http://www.iata.org/bsplink)).

P. J. Jeannot  
General Director IATA

### ANNUAL REPORT IATA 2002

La relazione è stata presentata alla riunione annuale della IATA tenutasi a Shanghai il 2-4 giugno scorsi, in occasione della quale è stato nominato, nella persona di Giovanni Bisignani, il nuovo Direttore generale e Chief executive dell'organizzazione.





## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

(Continua dalla prima pagina...)

re contro la concorrenza sleale dei vettori non comunitari, consentendo di adottare forme di reazione a tali pratiche tariffarie.

La Commissione, peraltro, ritiene, in merito a tali pratiche, che le sovvenzioni non siano il solo tipo di intervento pubblico suscettibile di porre in essere fenomeni distortivi della concorrenza.

Essa ha osservato, in proposito, che tali pratiche possono risultare sleali anche per la ragione che i vettori extracomunitari sono controllati dallo Stato, anziché essere apertamente sovvenzionati da fonti esterne e, come è noto, tali sovvenzioni concesse dai governi ai vettori sotto il loro controllo non sono certo di facile individuazione.

Il Regolamento in esame, che si affianca a strumenti giuridici già disponibili dagli Stati membri ma evidentemente inadeguati allo scopo quali gli accordi bilaterali, conferisce agli operatori del trasporto aereo comunitari il diritto di iniziativa, qualora esistano prove sufficienti dell'esistenza delle sovvenzioni. Il Regolamento prevede infatti che l'indagine circa la sussistenza di tali pratiche possa essere aperta a seguito di denuncia scritta presentata da qualsiasi persona fisica o giuridica o associazione che agisca in nome dell'industria comunitaria, ma l'iniziativa spetta naturalmente anche alla Commissione europea. La prima fase del procedimento consiste nella pubblicazione dell'avviso che è iniziata l'indagine.

La Commissione si riserva il diritto di stabilire conclusioni provvisorie o definitive, positive o negative sulla base dei soli dati in suo possesso, qualora una parte interessata non collabori nell'indagine o rifiuti la trasmissione dei dati utili od ancora ostacoli gravemente l'indagine.

Al termine del procedimento il Regolamento prevede l'adozione di misure da adottarsi nei confronti di ciascun vettore e tali misure possono consistere nell'imposizione di diritti compensativi, nell'assunzione di impegni o in altre misure adeguate, come la restrizione dei diritti di atterraggio. Il Regolamento prevede che le misure adottate restino in vigore per un tempo piuttosto contenuto (sei mesi) e si prevede che

siano preposte alla riscossione di tali diritti compensativi le medesime autorità dello Stato membro che sono competenti a riscuotere le tasse e i diritti aeroportuali.

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo alla protezione contro le sovvenzioni e le pratiche tariffarie sleali nella prestazione di servizi di trasporto aereo da parte di paesi non membri della Comunità europea COM (2002) 110 definitivo.

A. Masutti

DECRETO LEGGE 28 GIUGNO 2002 – G. U. n. 155 del 28 Giugno 2002.

A mezzo del Decreto Legge in oggetto il Governo ha ulteriormente prorogato il termine di validità delle misure di sostegno accordate alle imprese nazionali di trasporto aereo nonché alle imprese nazionali di gestione aeroportuale a seguito degli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001.

Il Decreto in parola differisce il termine finale delle misure di sostegno concesse alle aerolinee ed alle società di gestione aeroportuale sino al 31 Ottobre 2002. In virtù di tali misure di sostegno, lo Stato Italiano garantirà, sino alla data suindicata, la copertura assicurativa alle condizioni e secondo le modalità specificate all'articolo 2 del Decreto Legge n. 450 del 27 dicembre 2001 così come modificato dall'articolo 1 del decreto legge n. 45 del 28 marzo 2002.

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE del 2 luglio 2002, in materia di assicurazione nel settore del trasporto aereo a seguito degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti COM (2002) 320 def.

La Commissione, sulla base delle conclusioni raggiunte durante il Consiglio 'Trasporti' del 17 Giugno 2002 e a seguito di approfondite analisi, nonché dell'attuale situazione del mercato, ritiene che il comparto del trasporto aereo debba, nel breve periodo, approfondire maggiormente l'ipotesi della costituzione di un fondo mutualistico, sia esso promosso a livello comunitario sia in seno al sistema ICAO per offrire alle imprese che operano nel trasporto aereo

un ambiente operativo stabile e per garantire il mantenimento della copertura per la responsabilità civile in caso di guerra ed attacchi terroristici senza rischio di sconvolgimenti futuri. I rappresentanti del settore del trasporto aereo hanno stimato in tre mesi il tempo necessario per concordare gli elementi precisi della proposta di iniziativa europea dell'AEA (Associazione Europea delle AvioLinee).

REGOLAMENTO (CE) 889/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 13 maggio che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (in G.U.C.E. 30 maggio 2001, 140, 21).

Il 13 maggio 2002 il Parlamento europeo ed il Consiglio hanno adottato il Regolamento n. 889/2002 che modifica il Regolamento n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti. Un nuovo intervento in materia era del resto già stato preannunciato dagli organi comunitari e si è reso necessario per effetto dell'adesione della Comunità europea alla Convenzione di Montreal del 1999. L'esigenza di realizzare un sistema normativo uniforme su scala mondiale del regime di responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti che ha spinto la Comunità a decidere di ratificare la Convenzione di Montreal, ha imposto un intervento finalizzato ad allineare la normativa sopranazionale di cui al Regolamento n. 2027/97 con le nuove disposizioni internazionali.

Questo è l'obiettivo principale del Regolamento n. 889/2002, come traspare dai considerando (5-6) e come emerge dalla nuova formulazione dell'articolo 1 per cui "il presente Regolamento attua le disposizioni di Montreal...", obiettivo quest'ultimo che gli organi comunitari intendono perseguire nel quadro di una più consistente protezione degli utenti del trasporto aereo. Infatti nonostante la normativa comunitaria (Regolamento n. 2027/97) e quella internazionale coincidano in linea di principio sotto il profilo della responsabilità vettoriale, la Convenzione di Montreal fissa in materia un regime maggiormente protezionistico per il passeggero.

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO



Mentre infatti il Regolamento n. 2027/97 contempla una forma di responsabilità oggettiva dei vettori fino a 100.000 DSP e, con riferimento al danno eccedente, detta misura prevede la possibilità per i medesimi di liberarsi fornendo la prova di aver adottato tutte le misure idonee per evitare il danno, la Convenzione di Montreal richiede agli stessi per liberarsi di fornire la prova puntuale che il danno non è dipeso da negligenza propria o degli ausiliari o, in alternativa, il danno che è dipeso esclusivamente da fatto di un terzo.

Il Regolamento n. 889/2002 abroga espressamente il regime di responsabilità meno garantistico di cui al Regolamento n. 2027/97 ed estende ai vettori comunitari quello di Montreal, accollandosi ai medesimi un onere probatorio particolarmente complesso ed il rischio delle cause ignote, ma riconoscendo in tal modo agli utenti del trasporto aereo margini di tutela maggiormente significativi.

Questo intervento riveste senz'altro un'importanza fondamentale nel processo di omogeneizzazione del regime di responsabilità del vettore aereo. Ciò eliminando lo scarto principale esistente tra la precedente regolamentazione comunitaria e quella internazionale che ha indubbiamente rallentato la formalizzazione del processo di adesione della Comunità europea alla Convenzione di Montreal.

I tempi sono allo stato maturi per l'entrata in vigore di un unico regime di responsabilità del vettore aereo su scala mondiale e tra poco si potrà finalmente assistere alla caduta della disorganica regolamentazione di cui alla Convenzione di Varsavia.

F. Rossi

**REGOLAMENTO (CE) 980/2002 DELLA COMMISSIONE del 4 giugno 2002 che modifica il regolamento CE 2082/2000, che adotta le norme Eurocontrol.**

Con il regolamento n. 980, la Commissione CE ha inteso modificare il regolamento (CE) n. 2082/2000 in conseguenza delle innovazioni apportate alle norme Eurocontrol a seguito dell'emanazione della norma OLDI (On-Line Data Interchange) edizione 2.2 e della norma ADEXP (ATS Data Exchange Presentation) edizione 2.0.

Le norme suddette rappresentano l'evoluzione delle regolamentazioni tecniche attinenti l'interscambio di dati in linea e lo scambio di dati per i servizi di traffico aereo, e rientrano nel campo di applicazione della Direttiva 93/65/CEE contribuendo all'armonizzazione dei sistemi nazionali di gestione del traffico aereo degli Stati Membri, soprattutto voli tra centri di controllo del traffico

per quanto concerne il trasferimento dei voli tra centri di controllo del traffico aereo (OLDI) e la gestione del flusso di traffico aereo stesso (ADEXP).

In virtù del Regolamento n. 980/2002, gli allegati tecnici al Regolamento 2082/2000 vengono modificati conformemente a quanto disposto negli annessi al Reg. 980/2002.

A. Totaro

## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

### COEFFICIENTE DI DILUIZIONE DEI MOTORI E SALVAGUARDIA DELL'AMBIENTE

(Corte Giust., cause riunite c – 27/00 e c – 122/00, 12 marzo 2002)

La Corte di Giustizia, chiamata a decidere su una questione pregiudiziale sottoposta al suo giudizio, ai sensi dell'art. 234 CE, dalla High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) e dalla High Court (Irlanda), ha riconosciuto la validità dell'art. 2, punto 2), del Regolamento (CE) n. 925/1999, su cui vertevano le domande pregiudiziali.

Tale articolo vieta l'immatricolazione e l'impiego nella Comunità di velivoli subsonici civili a reazione interamente riepquipaggiati con motori aventi un coefficiente di diluizione inferiore a 3, nonostante essi siano ricertificati in conformità alle norme del volume I, parte II, capitolo 3, dell'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione (1993).

In tale pronuncia, la Corte di Giustizia ha ritenuto che la scelta del legislatore comunitario di limitare l'uso dei vecchi velivoli solamente a quelli che, a seguito di modifiche, risultano possedere un coefficiente di diluizione pari o superiore a 3 appare adeguatamente dalle esigenze di salvaguardia dell'ambiente.

Secondo la Corte, è stato ampiamente dimostrato dal Consiglio che l'impiego di motori con un alto grado di coefficiente di diluizione, possibile grazie ai più recenti sviluppi tecnologici, consente una complessiva riduzione del rumore, delle emissioni gassose e del consumo di combustibile con innegabili benefici per l'ambiente.

S. Morelli

### UNA RECENTE INTERPRETAZIONE DELLA NOZIONE DI AIUTI DI STATO DA PARTE DEI GIUDICI COMUNITARI

(Corte Giust., causa C-53/00, 22 novembre 2001)

La Corte di giustizia ha avuto modo, con la pronuncia in esame, di risolvere la questione relativa alla possibilità che i vantaggi finanziari concessi dalle autorità di uno Stato membro per compensare i costi degli obblighi di servizio pubblico che esse impongono a talune imprese costituiscono "aiuti" di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato.

Ancorchè il caso sottoposto al giudizio della Corte abbia ad oggetto un contributo fiscale istituito dalle autorità francesi sulle vendite di medicinali effettuate dai laboratori francesi, la sentenza in oggetto merita un breve cenno in questa sede, poiché introduce principi generali in materia di aiuti di Stato suscettibili di essere invocati anche relativamente ad altri settori, tra i quali quello dei trasporti.

Il principio cardine introdotto dalla Corte prevede che debba essere esclusa la natura di "aiuto di Stato", vietati ai sensi dell'art. 92, n. 1, (ora art. 87, n.1) del Trattato CE con riferimento alle sovvenzioni erogate dagli Stati membri "per soddisfare specifici obblighi di servizio pubblico".

La Corte ha, infatti, dichiarato in tale occasione che quando l'entità dei vantaggi finanziari conferiti dalle autorità pubbliche non supera quella dei costi connessi agli obblighi di servizio pubblico, la misura controversa non può essere qualificata come aiuto ai sensi dell'art. 92, n.1, Trattato CE. Per contro se i vantaggi sono superiori ai

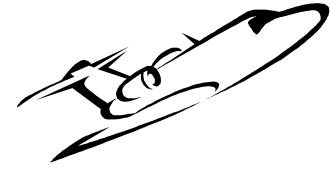
## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

costi, essi ricadono nell'ambito di applicazione dell'art. 92 per la parte che eccede il detto costo degli obblighi di servizio pubblico.

*Si tratta di una posizione, dunque, che favorisce un'interpretazione non obiettiva della nozione di "aiuto*

*di stato" che tiene, cioè, conto non solo degli effetti che essi possono produrre in termini distortivi sul piano della concorrenza, ma anche della causa o dello scopo perseguiti con interventi statali di tale natura.*

S. Morelli



## LA RIFORMA DELL'AVIAZIONE CIVILE E LA POSIZIONE DELL' "IBAR"

In veste di Presidente dell'IBAR, organizzazione che rappresenta 76 vettori nazionali ed esteri operanti in Italia, mi accingo ad esaminare le linee guida della riforma elaborate dalla Commissione presieduta dall'on.le prof. Riggio, così come quelle del documento elaborato dalla Commissione interparlamentare presieduta dall'on.le Romani, linee che non sembrano cogliere i nodi irrisolti del sistema dell'aviazione civile.

Ciò che, ad avviso di IBAR, appare da correggere nel sistema non è tanto la distribuzione delle competenze fra i vari organi, oppure la modalità della loro costituzione od organizzazione, ma piuttosto la loro funzionalità effettiva. Su questa vorrei soprattutto soffermarmi, prima di suggerire alcuni mutamenti istituzionali che sarebbero certamente proficui, ma che non sono altrettanto indispensabili quanto l'assicurare che gli organi esistenti abbiano l'indispensabile qualificazione professionale per espletare i loro compiti ed assicurare che essi abbiano poteri coercitivi reali ed esercitabili in concreto.

Le due commissioni che ho menzionato, quella presieduta dal prof. Riggio e quella presieduta dall'on.le Romani, sono nate entrambe dall'enorme allarme suscitato dalla tragedia di Linate dell'ottobre 2001. Sono nate, dunque, con la finalità di esaminare cosa non avesse funzionato nel sistema per rendere possibile un disastro di tal fatta, che cosa non funzionasse per rendere possibile un palleggio delle relative responsabilità come quello cui tutti abbiamo assistito e che ha trovato piena conferma nelle audizioni della commissione parlamentare d'inchiesta, di cui abbiamo letto i verbali.

Ebbene, non mi sembra che vi siano sovrapposizioni di responsabilità fra i vari organi cui quel disastro aereo sia imputabile. Direi, piuttosto, che ciò che è mancato è stato sia un controllo effi-

cace sulle attività degli organi del sistema sia l'intervento che ne sarebbe dovuto seguire e che poi risultava sostanzialmente precluso dall'assenza di capacità sanzionatoria concreta nell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile. Le indicazioni luminose a terra non erano a norma, il radar di terra non funzionava da tempo (si tratta in realtà di una struttura di sicurezza ridondante, non obbligatoria, ma che avrebbe presumibilmente evitato il disastro), ma l'organo deputato al controllo ed alle sanzioni non avrebbe potuto sanare questa situazione anomala con un intervento diretto ed efficace.

Per quanto ne so, la situazione di Linate si riproduce in altri aeroporti italiani. La soluzione che viene adottata a tutela della sicurezza è la drastica riduzione dei decolli e degli atterraggi in condizioni di bassa visibilità. Il che significa che alle deficienze degli organi preposti alla disciplina ed al buon funzionamento dell'aviazione civile sopprime la pesante penalizzazione economica e di immagine dei vettori.

Se l'incidente di Linate è stato un magnete per l'attenzione pubblica, vi sono tuttavia profili non di sicurezza, ma di grande rilevanza economica che confermano come il sistema non funzioni non già per carenze normative, ma perché le norme non vengono applicate. E ricordo in proposito i corrispettivi aeroportuali, che, fin dal 1999, data di recepimento della direttiva europea sulla liberalizzazione dell'assistenza a terra negli aeroporti, sarebbero dovuti essere commisurati ai costi di produzione e che ad oggi, 18 giugno 2002, non lo sono ancora. E non si tratta di questione di minore importanza, perché i costi dei nostri aeroporti sono fra i più alti del mondo e questo fa sì che gli aeroporti italiani abbiano avuto, nel corso dell'ultimo decennio, uno sviluppo molto ridotto in comparazione con gli altri

aeroporti europei. Londra Heathrow ha sessanta milioni di passeggeri/anno; Fiumicino ne ha venticinque, per limitarci a due esempi. Molti altri ne potrei citare, quali quello di Amsterdam, aeroporto di una città di un milione di abitanti, che fra il 1992 ed il 2001 è passato da diciotto milioni di passeggeri/anno a trentanove e mezzo.

In quest'ottica pragmatica, le linee guida della riforma dell'aviazione civile che si sono delineate nella maggioranza di Governo non possono trovare accordi i vettori. E' chiaro che qualche aggiustamento di competenze va fatto, quali ad esempio quelle certificatorie che correttamente si vogliono sottrarre all'ENAV ed attribuire all'ENAC; ma è soprattutto evidente, ad avviso dei vettori, che qualsiasi riforma che rivoluzioni l'attuale sistema porterà con sé un periodo di assestamento che può apparire pericoloso per la sicurezza, per quella finalità cioè per cui le due commissioni sono state istituite. Ne è prova l'inattività forzata dell'ENAC dalla sua costituzione nel 1997 al suo effettivo funzionamento nel 1999.

E' altrettanto evidente che l'attribuzione ai gestori di poteri autoritativi pubblici volti a garantire la sicurezza, con la correlata soppressione del direttore d'aeroporto e quindi della presenza in aeroporto della vigilanza statale, è un errore, da un lato perché i gestori sono imprese con fini di lucro e dall'altro, proprio l'incidente di Linate ha dimostrato che la garanzia della sicurezza deve essere affidata allo Stato, perché è suo compito precipuo e perché lo Stato deve intervenire imperativamente e, ove necessario, anche finanziariamente, affinché tutte le prescrizioni internazionali emanate dall'ICAO che l'Italia, in quanto firmataria della Convenzione di Chicago, è tenuta ad applicare, vengano rigorosamente applicate.

Se una modifica del sistema deve

## LA RIFORMA DELL'AVIAZIONE CIVILE E LA POSIZIONE DELL' "IBAR"



essere fatta, ai vettori sembra che essa debba svolgersi in parallelo con quelle già effettuate in altri settori dei servizi di pubblica utilità, con l'istituzione, cioè, di una Autorità al di sopra delle parti, cui sia demandato il compito di sostituirsi gradualmente all'ENAC, assorbendone le funzioni regolatrici.

A questa Autorità, la nomina dei cui membri dovrebbe essere affidata al Parlamento, vanno assegnati membri dotati delle necessarie specifiche competenze (si pensi alle specifiche competenze in tema di vigilanza sull'applicazione delle norme ICAO per la sicurezza – complesse, minuziose e redatte in una lingua i cui significati non sono sempre traducibili con esatti paralleli-; si pensi ancora alle specifiche competenze contabilistiche e di revisione in tema di determinazione dei corrispettivi aeroportuali). A questa Autorità dovrebbero essere affidati poteri sanzionatori nominati e graduati a seconda della gravità delle infrazioni, per dotarla di strumenti inderogabili per l'efficacia dei suoi interventi. Siamo tutti testimoni dell'efficacia che hanno avuto le Autorità per la Concorrenza ed il Mercato per le Comunicazioni, per il Gas e l'Energia elettrica, per correggere e sanzionare comportamenti non conformi alla normativa vigente e per calmierare il mercato. Perché non completare il quadro in un settore di servizi di pubblica utilità di importanza strategica per l'economia nazionale quale quello del trasporto, e del trasporto aereo in particolare?

L'istituzione di questa Autorità non sovverte il sistema, creando dei vuoti di attività, come potrebbe avvenire con la realizzazione delle linee guida indicate dalle due commissioni; può gradualmente sostituire organi esistenti non appena messa a regime e può completare il sistema nelle parti che si sono rivelate carenti, che sono il controllo e la sanzione. Per il resto va bene scindere chiaramente le funzioni di regolatore e quelle di operatore, sicché i compiti di certificazione oggi dell'ENAV passino all'ENAC. Va bene, ma deve farsi anche nei riguardi dell'ENAC, cui restano ancora, pur nell'ottica della riforma, molti compiti operativi.

L'Ente li può conservare, ma a condizione che sia istituita, per la regolamentazione, la nuova Autorità del tra-

sporto.

Vorrei completare il quadro delle riforme proposte dicendo che non è accettabile la frantumazione del controllo aereo, sottraendo all'ENAV i suoi compiti in fase terminale, perché i regolamenti sul Cielo unico europeo inducono piuttosto a concentrare piuttosto che spezzettare fra più soggetti il controllo sul traffico aereo. E la previsione di un unico operatore europeo induce a rafforzare l'operatore nazionale, per renderlo competitivo con quelli degli altri Paesi

membri, non certo a pregiudicarne la funzionalità sottraendogli parte delle sue attività e precludendogli delle strategie globali d'impresa che la sua nuova veste di società per azioni gli impone di adottare. Ciò senza voler approfondire, come pure si dovrebbe fare, ulteriori considerazioni sui costi dell'espletamento di tali compiti da parte delle gestioni aeroportuali e sulla loro capacità di farvi fronte.

Claudio Balzarini  
Presidente IBAR

## MATERIALI

Corte Giust. C-82/01 P – Le conclusioni dell'avvocato generale J. Mischo, 21 febbraio 2002.

Nella controversia relativa all'imposizione di canoni commerciali discriminatori ai prestatori dei servizi di assistenza a terra da parte dell'ente di gestione degli aeroporti parigini (Aeroports de Paris), l'Avvocato Generale Jean Mischo propone alla Corte di Giustizia di respingere il ricorso presentato da Aeroports de Paris (ADP).

Quest'ultimo era stato condannato per abuso di posizione dominante dalla Commissione CE e, successivamente, si era visto respingere il ricorso avverso tale decisione dal Tribunale di primo grado delle Comunità europee. L'ente gestore del sistema aeroportuale parigino adiva, dunque, la Corte di giustizia per ottenere l'annullamento di entrambi i succitati provvedimenti.

In tale procedimento, l'Avvocato Generale, nel consigliare alla Corte il rigetto del ricorso, conferma il giudizio espresso sia dalla Commissione che dal Tribunale di primo grado delle Comunità europee. In primo luogo, l'Avv. Gen. ritiene evidente che ADP, "in forza degli artt. 251-2 del code de l'aviation civile, dispone del monopolio legale della gestione degli aeroporti parigini. In virtù di tale posizione, ADP è il solo in grado, come esso stesso peraltro riconosce, di autorizzare e, quindi, se del caso, negare l'accesso alle installazioni aeroportuali e, in particolare, di determinare le condizioni di tale accesso, senza il quale, per definizione, una prestazione di servizi di assistenza a terra è impossibile.

Secondo l'Avv. Gen., dunque, (il potere e) la scelta scelta di ADP di praticare ai prestatori di assistenza a terra in autoproduzione un canone ridotto e diverso rispetto a quello praticato ai prestatori per conto terzi integra abuso di posizione dominante nella forma contemplata dalla lett. C), 2° comma, dell'art. 86 Trattato CE. Ai sensi di quest'ultimo, infatti, "è vietato ad un'impresa in posizione dominante su una parte sostanziale del mercato comune -come lo è ADP- applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza".

S. Morelli

### MASTER IN SCIENZE DELL'AVIAZIONE

La seconda Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna con sede a Forlì ha attivato per il prossimo anno accademico il Master in Scienze dell'Aviazione.

I Master costituiscono un progetto formativo ad alto profilo, volto a creare figure professionali dell'aviazione civile, secondo modelli già presenti nei paesi più avanzati nel settore.

In particolare, la prima specializzazione attivata in "Sicurezza del volo" intende formare una figura professionale innovativa capace di divenire punto di riferimento per la sicurezza per enti ed operatori aeronautici.

Il Master avrà inizio nel novembre 2002, per terminare alla fine di luglio 2003.

Maggiori dettagli verranno forniti nel prossimo numero di questa Rivista.

Segreteria Facoltà di Ingegneria (sede di Forlì) tel. 0543.374419; e-mail filippo.pigliacelli@mail.ingfo.unibo.it



## GLI INTERVENTI IN MATERIA DI "MARITIME SECURITY" PREDISPOSTI A LIVELLO INTERNAZIONALE

(Continua dalla prima pagina...)

milioni di containers e che, comunque, circa il 90% dei carichi containerizzati mondiali viene movimentato via mare, è naturale che l'attenzione degli USA, fin dal mese di gennaio del 2002, si sia subito concentrata, attraverso una mirata iniziativa, denominata "Customs Container Security Initiative", al raggiungimento di elevati standards di sicurezza su una parte abbastanza vulnerabile nella catena del traffico marittimo, quale quella dei containers trasportati attraverso *carriers* oceanici.

La Dogana statunitense, al fine di rendere più efficaci i controlli sui containers in entrata nel Paese, ha messo a punto una serie di azioni preventive mirate ad accertamenti da effettuare nei porti di partenza dei containers, individuando, in particolare, quali elementi indispensabili e prioritari: 1) attrezzature dei porti con tecnologie per uno screening veloce dei containers; 2) classificazione dei containers in base a coefficienti di pericolosità, prima che arrivino nei porti USA, sulla base di criteri definiti; 3) progettazione ed utilizzazione di containers con metodologie più sicure ed intelligenti.

In realtà obiettivo prioritario degli Stati Uniti è quello di coinvolgere, in tempi brevi, in questo progetto, tutti i porti del mondo che hanno consistenti volumi di traffico containers con i porti statunitensi. A questo proposito, sulla base del volume di traffico containers gli Usa hanno individuato una decina di porti Hub in tutto il mondo, richiedendo alle locali Autorità Portuali una specifica collaborazione per la realizzazione di una intensa attività di prevenzione, legata alle attività di *intelligence*, applicate all'esame delle merci e dei traffici marittimi.

La possibilità che gli Usa definiscano una lista di porti "sicuri", in grado cioè di garantire il traffico commerciale tra quel Paese e il mondo intero, ha allarmato gli operatori portuali di molti Stati, tra cui anche quelli di alcuni porti italiani, in particolare Genova, Gioia Tauro, La Spezia e Livorno, che detengono la *leadership*

nei traffici con gli Stati Uniti.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta seguendo l'evolversi della situazione con vivo interesse, viste le gravi ripercussioni di carattere economico che potrebbero derivare da azioni unilaterali da parte degli USA che andrebbero ad individuare scali preferenziali, arrecando evidenti effetti distorsivi nei traffici marittimi, nella concorrenza tra porti e nei rispettivi terminali.

La Commissione Europea sulla base di forti pressioni da parte di alcuni Paesi, tra cui l'Italia, in data 2-4.06.2002, ha chiesto a tutti i membri di voler fornire informazioni concernenti i porti interessati a programmi di collaborazione con le Dogane USA ed il tipo di collaborazione richiesto, al fine di definire una strategia comune, nonché di evitare effetti discriminatori e distorsivi in ambito comunitario. A questo proposito, il Commissario europeo per i trasporti, Loyola de Palacio, ha sottolineato in più occasioni l'importanza che le decisioni sul grado di sicurezza negli scali portuali vengano esaminate e varate nel quadro delle Organizzazioni internazionali (IMO e WTO), al fine di dare le giuste garanzie a tutti i Paesi del mondo.

L'Italia, che ha contribuito a definire in sede comunitaria questa posizione, ha tra l'altro sostenuto con forza nelle sedi UE, IMO ed OCSE la tesi che la regolamentazione che si sta predisponendo a livello internazionale debba assumere anche un certo grado di flessibilità, al fine di adattarsi concretamente alle differenti realtà portuali di tutto il mondo.

Questa posizione è stata sostenuta anche dalla IAPH (*International Association of Port and Harbours*), che ha esaminato il problema della sicurezza per un'intera sessione, tenutasi all'indomani della approvazione da parte degli Usa del "National Maritime Transportation Antiterrorism Plan", avvenuta l'11 aprile 2002, condividendo pienamente l'idea, tra l'altro approvata anche nel gennaio 2002 in sede di *Maritime Transport Committee* (OCSE), che debba essere compito di un organismo internazionale come l'IMO dettare regole per

l'antiterrorismo in ambito marittimo.

Anche in quella occasione è stata espressa la grave preoccupazione in merito ad una probabile ed ingiustificata distorsione alla concorrenza, in relazione a norme volte ad imporre agli esportatori/importatori da e per gli Usa di utilizzare solo alcuni porti del mondo.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fortemente sostenuto queste posizioni nelle sedi internazionali proposte (IMO, UE, OCSE), fin dai primi mesi del 2002 ovvero fin dal momento in cui l'IMO (*International Maritime Organization*) si è occupato intensamente delle problematiche relative alla "maritime security", con il dichiarato scopo di apportare emendamenti ad alcune Convenzioni internazionali, in particolare alla Convenzione SOLAS, al fine di regolamentare la prevenzione di atti di terrorismo contro lo *shipping*. Inoltre, proprio in vista delle modifiche alle predette Convenzioni internazionali, su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata temporaneamente sospesa l'adozione da parte dell'Amministrazione dell'Interno di un piano già elaborato sulla *security* nei porti, in considerazione che alla luce della nuova normativa internazionale sarà necessario adottare conseguenti azioni organizzative, non disgiunte dalla individuazione di idonee attrezzature per gli scali italiani e di eventuali risorse finanziarie necessarie per adeguarli ai nuovi standard di sicurezza internazionali. A questo proposito, è necessario ricordare che anche a livello comunitario è in fase di elaborazione un nuovo documento in materia, ispirato alle posizioni comunitarie precedentemente indicate, che sarà presentato nel prossimo Gruppo di Lavoro sulla *security* (ISWG), che si riunirà in ambito IMO nel prossimo mese di settembre.

Nel corso della riunione della 88<sup>a</sup> sessione del Consiglio IMO, tenutasi a Londra dal 10 al 14 giugno scorso, sono stati esaminati diversi documenti riguardanti la prevenzione e repressione degli atti di terrorismo in ambito marittimo, elaborati in sede di

(...Continua)





## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

(Continua...)

Comitato Sicurezza Marittimo MSC7-5, FAL, Comitato Giuridico e Comitato di Cooperazione tecnica, ed è stata espressa all'unanimità piena soddisfazione per l'intensa attività svolta dall'IMO nei primi mesi del 2002, sottolineando gli importanti risultati raggiunti, in particolare per gli emendamenti proposti alla Convenzione SOLAS, relativamente alle misure per la sicurezza della nave e dei porti, che saranno, peraltro, oggetto di apposita Conferenza Diplomatica, prevista per il prossimo mese di dicembre.

Allo stesso tempo il Consiglio IMO ha approvato l'istituzione di un Memorandum d'intesa con l'Organizzazione Mondiale delle Dogane (WCO) per la definizione a livello internazionale di determinate procedure operative. Nella stessa sessione del Consiglio sono state approvate anche le misure adottate dal Segretariato Generale per l'avvio di un programma iniziale di assistenza tecnica sulla sicurezza nei mari e nei porti ai Paesi che ne facciano richiesta ed, al riguardo, sono stati invitati gli Stati membri e le Organizzazioni interessate a comunicare al Segretariato qualsiasi informazione sugli esperti incaricati per la *security*. Inoltre, in vista dei numerosi impegni, che hanno intensificato l'agenda dei lavori dell'IMO ed in considerazione dell'enorme mole di lavoro arrecato alle strutture dell'Organizzazione stessa, il Consiglio ha concesso al Segretariato Generale l'autorizzazione a creare, ove necessario, un fondo speciale destinato alla *security*, nonché ad istituire un apposito Ufficio con competenza esclusiva in questa materia.

In vista dei prossimi impegni, l'IMO sta attualmente definendo: a) le questioni connesse all'installazione del AIS (Sistema Automatico di Identificazione); b) il quadro delle regole in materia di sicurezza ed, in particolare, l'incorporazione di quelle relative alla *security* nel capitolo XI della Convenzione SOLAS, completato dalle parti A e B del Codice Internazionale sulla Sicurezza delle Navi e delle Installazioni Portuali ISPS; c) l'incorporazione delle regole relative alla sicurezza della nave e della compagnia nel capitolo IX della Conv.

SOLAS e nel codice ISM; d) l'incorporazione delle regole relative alla sicurezza portuale disposte nel Cap.IX e nel codice ISPS; e) l'individuazione degli obblighi da attribuire ai singoli Governi e la definizione del livello di pericolosità.

Particolare attenzione sarà rivolta alla definizione di "Agente di sicurezza della nave"(SSO), "Agente di sicurezza della Compagnia" (CSO) ed "Agenti di sicurezza portuale" (PSO), relativamente alle prescrizioni per la formazione nel codice ISPS da parte del sottocomitato STW sulla formazione di detti agenti, con particolare riguardo alla identificazione della gente di mare o marittimo. Sono in fase di perfezionamento anche le questioni attinenti le prescrizioni in materia di sicurezza portuale, contenute nella convenzione SOLAS, integrata dal codice ISPS, nonché le definizioni di interfaccia Nave/Porto e di interfaccia nave/piattaforma, completate dalla valutazione della vulnerabilità dei porti e dalla applicazione della stessa alle unità mobili di perforazione al largo ed alle piattaforme.

E. M. Pujia

Ministero delle Infrastrutture e  
dei Trasporti

ASSOCIAZIONE AGENTI  
MARITTIMI RACCOMANDATARI E  
MEDIATORI MARITTIMI  
RAVENNA



PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO *concernente specifici requisiti di stabilità per le navi Ro/Ro da passeggeri*, COM (2002) 0158 (01) definitivo.

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO *che modifica la direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri*, COM (2002) 0158 (02) definitivo.

PARERE DELLA COMMISSIONE *a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c) del Trattato CE sugli emendamenti del Parlamento europeo alla posizione comune del Consiglio riguardante la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione per il traffico marittimo, che abroga la direttiva 93/175/CEE recante modificazione della proposta della Commissione a norma dell'articolo 250, paragrafo 2 del Trattato CE*, COM (2002) 0312 definitivo.

La proposta di Direttiva, presentata dalla Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo (COM (2000) 802 def. – COD 2000/0325 del 6.12.2000), riguarda l'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio, di controllo e di informazione sul traffico marittimo, che contribuirebbe nel contempo a migliorare la sicurezza del traffico marittimo, a prevenire l'inquinamento causato dalle navi e ad agevolare le operazioni di ricerca e di salvataggio in caso di incidente.

Tale proposta, come emendata dal Parlamento Europeo, prevede, in sintesi, un obbligo per le navi di conformarsi ai sistemi di organizzazione del traffico, di notifica e di assistenza al traffico marittimo, nonché di installare a bordo determinate attrezzature (sistemi di identificazione automatica – AIS e registratori dei dati di viaggio – VDR o "scatole nere").

La proposta in esame intende perseguire un'armonizzazione delle procedure di trasmissione alle autorità nazionali competenti mediante l'uso di

(...Continua)



(Continua...)

strumenti telematici delle informazioni riguardanti le merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo ed un miglioramento delle operazioni di individuazione e di monitoraggio delle navi che presentino un rischio per la sicurezza o l'ambiente, attraverso il rafforzamento degli obblighi imposti alle navi di segnalare gli incidenti, oltre che i casi di inquinamento marino, e di cooperare con le autorità a terra, nonché la predisposizione di un divieto di lasciare il porto, così come di ingresso nel porto, in caso di condizioni meteorologiche avverse ed a rischio di inquinamento.

La suddetta proposta di direttiva prevede, altresì, ad imporre agli Stati membri l'obbligo di elaborare piani di emergenza per accogliere in aree di rifugio lungo la zona costiera le navi in stato di pericolo e di cooperare attivamente allo sviluppo futuro della rete comunitaria del traffico marittimo.

Tali piani di accoglienza dovranno contenere, ove gli Stati membri lo ritengano necessario e possibile, disposizioni riguardanti l'attrezzatura dei luoghi di rifugio con idonei mezzi di assistenza, salvataggio e lotta contro l'inquinamento ed essere resi noti alla Commissione entro i 18 mesi successivi all'entrata in vigore della direttiva.

Infine, in considerazione dei lavori attualmente in corso in sede IMO (International Maritime Organization) nell'ambito della lotta anti-terrorismo, al fine del miglioramento degli strumenti di localizzazione ed individuazione delle navi, il calendario contenuto nella proposta della Commissione, inerente alla istituzione dei sistemi di identificazione automatica (AIS) a bordo della navi (Allegato II della direttiva), potrebbe essere anticipato sul piano internazionale.

Infatti, gli emendamenti presentati dal Parlamento alla presente proposta di direttiva tengono conto di una probabile decisione dell'IMO, volta ad accelerare il calendario di introduzione dei sistemi di individuazione automatica per ciascuna delle categorie di navi, per cui sono previsti.

G. Tellarini

## OSSERVATORIO EUROPEO

Il 18 giugno scorso si è concluso a Lussemburgo il Consiglio dei Ministri Europei dei Trasporti e delle Telecomunicazioni, nel corso del quale sono stati evidenziati i progressi ed i risultati ottenuti in questo primo semestre sotto l'egida della presidenza di turno, assunta dalla Spagna.

I temi all'ordine del giorno in materia di trasporti erano molteplici e particolare importanza hanno rivestito alcune questioni, le c.d. questioni orizzontali, relative all'avanzamento dei lavori inerenti al Libro Bianco dei Trasporti, documento programmatico redatto dalla Direzione Trasporti ed Energia della Commissione Europea, in cui vengono fissate le priorità che dovranno orientare la politica europea dei trasporti nel prossimo decennio.

Ulteriore questione, che ha assunto in tale sede significativo rilievo e sulla quale la Commissaria Loyola de Palacio ha sempre mostrato particolare sensibilità, è quella di garantire uno sviluppo dei trasporti europei compatibilmente con le esigenze ambientali (che è alla base anche del progetto Marco Polo in materia di intermodalità).

Con riguardo al trasporto marittimo, l'accordo politico, relativo alla proposizione da parte della Commissione europea di una direttiva in materia di prestazione dei servizi portuali e siglato con una maggioranza qualificata dei Ministri presenti, pur dovendosi segnalare la ferma opposizione della delegazione svedese, rappresenta un importante avanzamento nella liberalizzazione di tali servizi a livello europeo.

Nel prossimo semestre verrà, pertanto, redatto dalla Commissione il testo definitivo di direttiva, su cui i Ministri nell'ambito del Consiglio previsto per il prossimo dicembre saranno chiamati ad esprimere il proprio consenso, necessario perchè il documento possa essere trasmesso al Parlamento europeo per la sua definitiva approvazione.

Il progetto di direttiva, la cui finalità generale è quella di prevedere una diminuzione dei costi dei servizi offerti, pur mantenendo un alto livello qualitativo degli stessi, individua so-

stanzialmente la durata massima delle autorizzazioni rilasciabili per la fornitura dei servizi nei vari porti dell'Unione Europea.

In considerazione delle esigenze particolari del settore, della situazione di monopolio naturale che caratterizza la prestazione di tali servizi e della conseguente necessità di mantenere un numero ridotto di operatori qualificati, la Commissione ha presentato un documento preliminare, in cui sono previste autorizzazioni della durata rispettiva di dieci, quindici e trentasei anni.

La previsione di una differente durata sarà subordinata all'esame degli investimenti effettuati e dei relativi periodi di ammortamento che gli operatori segnaleranno come necessari al momento della richiesta di autorizzazione.

Il progetto di direttiva prevede, altresì, la possibilità di ridurre, ove sussistano condizioni particolari e nel rispetto delle differenti normative nazionali in materia di impiego e di previdenza sociale, la durata delle autorizzazioni attualmente in vigore ad un massimo di quaranta anni.

Per quanto concerne la sicurezza marittima, i Ministri hanno raggiunto un accordo politico in merito all'esigenza di migliorare e semplificare le norme e le procedure previste dalla Direttiva (CE) n. 98/18, in vigore dal marzo 1998, in materia di trasporto marittimo di passeggeri.

Sono stati, altresì, presentati dalla Commissione due ulteriori progetti di direttiva, che andranno ad inserirsi nel pacchetto di misure sulla sicurezza marittima e che comporteranno, da un lato, la fissazione di norme minime di sicurezza, uniformemente applicabili a livello europeo e, quindi, anche in relazioni ad imbarcazioni registrate in Paesi terzi, la cui navigazione avvenga in acque territoriali ovvero in acque sottoposte alla sovranità di uno Stato membro e, dall'altro, il ritiro definitivo delle navi che non soddisfino gli standards di sicurezza ed i requisiti tecnici richiesti dalla normativa europea.

Sul piano internazionale, la Commissaria de Palacio ha autorizzato la

(...Continua)

## OSSERVATORIO EUROPEO



## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(Continua...)

Commissione ad aprire le negoziazioni per l'adesione della Comunità all'IMO (*International Maritime Organisation*), con sede a Londra.

Tale organismo, di cui fanno parte i Paesi membri dell'Unione, si è caratterizzato fin dalla sua costituzione per una vasta produzione normativa e regolamentare in materia di sicurezza del trasporto marittimo, trasporto di sostanze pericolose, risarcimento dei danni e disciplina applicabile in caso di incidenti marittimi e danni ambientali.

In considerazione di questa proliferazione normativa, che ha condotto spesso ad una duplice regolamentazione delle stesse materie, e nell'ottica di un allargamento delle competenze di attribuzione della Comunità, la Commissaria ha espresso la necessità di procedere al più presto ad una regolamentazione della posizione della Comunità rispetto all'IMO, in maniera tale da poter ottimizzare i risultati comuni della cooperazione tra le due organizzazioni nel settore del trasporto marittimo.

La Commissaria de Palacio ha, altresì, ribadito l'importanza della collaborazione inter-governativa nell'ottica della promozione del trasporto a corto raggio e di quello fluviale. Il rafforzamento di tali modalità di trasporto rappresenta una priorità fondamentale, al fine di garantire uno sviluppo sostenibile, in quanto compatibile con le esigenze ambientali del trasporto europeo (come, d'altronde, viene indicato nello stesso Libro Bianco).

Con riguardo alle principali tematiche affrontate in materia di trasporto aereo, oltre all'accordo politico raggiunto tra i Ministri dei quindici in ordine all'adesione della Comunità ad Eurocontrol (organismo europeo per la sicurezza della navigazione aerea civile, istituito il 13 dicembre 1960), sono state ribadite le linee direttrici adottate dal Consiglio dei Capi Stato e di Governo, riunitosi a Barcellona lo scorso marzo, in ordine alla realizzazione del "Cielo Unico" europeo.

In particolare, i Ministri hanno ribadito l'impegno dei propri Governi a favorire il pieno adeguamento delle

rispettive normative nazionali entro la fine del 2004, in modo da rendere possibile entro tale data l'adozione a livello europeo delle decisioni finali volte ad istituire il "Cielo Unico".

Dette misure saranno immediatamente applicabili per quanto concerne lo spazio aereo superiore e, successivamente, anche quello inferiore.

Più precisamente il progetto comporterà, oltre alla ridefinizione dei corridoi di sorvolo e delle rotte aeree, al fine di garantire un'utilizzazione flessibile ed efficace dello spazio aereo ed attenuare la congestione esistente, ed all'istituzione di un Comitato, composto dai rappresentanti delle autorità nazionali, con il compito di coadiuvare l'attività della Commissione e di Eurocontrol, la cooperazione con le autorità militari e la fissazione dei requisiti minimi richiesti per il conferimento delle licenze e delle autorizzazioni necessarie per l'esecuzione delle attività di controllo del traffico aereo.

Con riferimento a quest'ultimo punto, la Commissaria de Palacio ha sottolineato la ferma intenzione della Commissione di garantire un libero e più ampio accesso a tali servizi, tramite l'applicazione del principio della mutua riconoscibilità dei certificati che ciascuno Stato rilascerà sulla base delle condizioni fissate dalla normativa europea.

M. Tranchida



LA CASSAZIONE RIBADISCE  
L'AUTONOMIA DEL CONTRATTO DI  
TRASPORTO RISPETTO AL  
CONTRATTO DI VENDITA

(Corte di Cassazione, sez. III, 18 giugno 2001 n. 8212)

La decisione della Suprema Corte che, in senso contrario alle decisioni di merito, ha affermato la legittimazione del venditore-mittente ad agire nei confronti del vettore per i danni da trasporto, può apparire ad una prima - e superficiale - lettura in contrasto con il noto e consolidato principio secondo cui la legittimazione ad agire nei confronti del vettore spetta soltanto al destinatario. Con l'annotata sentenza, invero, la Suprema Corte ha precisato che nella vendita con spedizione, pur essendo il contratto di trasporto strumentale a quello di compravendita, tale contratto mantiene comunque la sua autonomia, per cui se la controversia insorge tra vettore e mittente deve farsi riferimento unicamente alla disciplina del trasporto.

Nel caso di specie, in cui l'acquirente-destinatario non aveva ancora richiesto la consegna della merce, ma l'aveva espressamente rifiutata e non aveva quindi aderito al contratto di trasporto, la legittimazione del venditore-mittente non poteva quindi ritenersi venuta meno.

La Suprema Corte ha infatti ribadito che "il potere di disporre del contratto di trasporto e delle cose trasportate durante l'esecuzione del contratto di trasporto e fino al momento in cui il destinatario non richiede la riconsegna, spetta esclusivamente al mittente, in virtù della disciplina propria del contratto di trasporto".

La sentenza de qua ha sostanzialmente individuato nel momento in cui il destinatario richiede la consegna o aderisce al trasporto, il momento decisivo per far scattare la legittimazione dello stesso ricevitore all'azione nei confronti del vettore, legittimazione che, prima di tale momento, spetta al venditore-mittente ex art. 1685 cod. civ.

La sentenza della Suprema Corte ha quindi puntualizzato e ribadito (...Continua)



(Continua...)

l'autonomia del contratto di trasporto rispetto a quello sottostante di compravendita, senza modificare il proprio orientamento costante e consolidato secondo cui, a norma dell'art. 1689 cod. civ., una volta avvenuta la riconsegna delle merci trasportate, l'azione per il risarcimento del danno può essere esercitata unicamente dal destinatario.

N. Ridolfi

**UNA "UNREASONABLE DEVIATION"  
DETERMINA L'OBBLIGO DI RISARCIMENTO DEI DANNI**

(Sea-Land Service c. Lozen International, US Court of Appeal, Florence-Marie Cooper, Aprile 2002)

Il caso in questione, recentemente affrontato dalle Corti americane, riguarda un carico di tre containers di uva, proveniente dal Messico e destinato in Gran Bretagna, da trasportarsi mediante modalità diverse: "by truck" da Hemosillo (Messico) a Long Beach (California), "by rail" da Long Beach fino ad Elizabeth (New Jersey), ove il carico viene, infine, imbarcato su una nave per la destinazione convenuta.

I containers, che vengono caricati dal vettore, la società Sea-Land, su un treno erroneo, non giungono ad Elizabeth in tempo utile per poter essere caricati a bordo della nave.

La società Lozen, proprietaria del carico, decide di vendere il carico negli Stati Uniti ad un prezzo inferiore rispetto a quello che avrebbe conseguito se avesse provveduto alla sua vendita nel Regno Unito, proponendo al vettore il pagamento di un nolo ridotto rispetto a quello originariamente pattuito, opportunamente decurtato del minor guadagno ottenuto a causa della vendita sottoprezzo del carico. Il vettore agisce in giudizio per ottenere il pagamento dell'intero ammontare del nolo, come pattuito nel contratto di trasporto.

Da un punto di vista giuridico, il caso viene esaminato dalla Corte sotto due diversi aspetti.

## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

A seguito della conclusione del contratto di trasporto, il vettore aveva emesso per via elettronica una polizza di carico, di cui non era stata consegnata copia alla società Lozen e nella quale la *shipping line company* si riservava un certo margine di tolleranza con riguardo alla data entro la quale la consegna sarebbe dovuta avvenire.

La società Lozen, tuttavia, sosteneva, pur in mancanza di prove, che il vettore si era verbalmente impegnato a consegnare i containers entro una determinata data, ma il vettore eccepeva che le condizioni contenute nella polizza di carico costituivano l'accordo contrattuale.

La Corte americana ritiene che il contratto di trasporto deve intendersi disciplinato dal regolamento contrattuale contenuto nella polizza di carico, emessa dal vettore, dovendosi conseguentemente rigettare la pretesa di risarcimento, avanzata dalla società Lozen e basata sulla ritardata consegna del carico rispetto agli accordi oralmente intervenuti.

La seconda questione presa in esame dalla Corte riguarda la pretesa del vettore ad ottenere il pagamento dell'intero ammontare del nolo originariamente pattuito, sulla base del fatto che la caricazione della merce, effettuata dal proprio agente, sull'erroneo mezzo di trasporto non poteva configurarsi come "unreasonable deviation" del tragitto, consentendo, quindi, l'operatività delle "liberty clauses", contenute nella polizza di carico e volte ad esonerare il vettore stesso da responsabilità per danni.

La Corte si sofferma, infine, sul significato che deve essere attribuito al concetto di "unreasonable deviation". Si configura come ipotesi di "deviation", secondo il diritto, una "voluntary departure without necessity, or any reasonable cause, from the regular and usual course of the voyage".

Perché essa possa considerarsi "irragionevole", il vettore deve avere intenzionalmente causato un danno ai beni del caricatore. (*Vision Air Flight serv. c. M/V Nat'l Pride*, 155 F.3d 11-65, 1175-76 n.12, 9th Circ. 1998). Nel

caso di specie, la Corte ritiene che il vettore, caricando la merce su un treno erroneo, aveva determinato una "deviazione irragionevole" del tragitto nel momento in cui, accortosi dell'errore, non aveva provveduto e cooperato alla sua risoluzione nella consapevolezza del danno che si sarebbe così verificato.

Per questo motivo le "liberty clauses", contenute nella polizza di carico, non trovano efficacia nel caso di specie, con la conseguenza che il vettore non può essere esonerato da responsabilità.

In conclusione, la Corte, accogliendo la pretesa avanzata dalla società Lozen, proprietaria del carico, si pronuncia a favore della riduzione del nolo originariamente pattuito, sostenendo non la tardività nella consegna della merce (secondo le *International Shipping Regulations* "a week's delay is not considered 'late'"), quanto piuttosto la "unreasonable deviation" del tragitto, con cui il vettore aveva intenzionalmente causato un danno ai beni del caricatore.

A. Pracucci

### AGENDA

26 - 30 agosto 2002

Convegno "Politiche europee delle infrastrutture dei trasporti e sviluppo del mezzogiorno", organizzato dal Centro universitario di studi sui trasporti - Università di Messina ad Acireale (CT).

27-28 settembre 2002

Convegno "La sicurezza nella navigazione marittima: controllo pubblico e responsabilità", organizzato dalla Facoltà di Giurisprudenza di Bologna sede di Ravenna, Corso di Laurea per Operatore Giuridico d'Impresa.