

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 NASCITA DELLA EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY (EASA)

SALVATORE SCIACCHITANO

Il 7 Settembre scorso è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea il Regolamento n. 1592 del 15 Luglio 2002 che istituisce l'Agenzia comunitaria per la Sicurezza del Volo (European Aviation Safety Agency - EASA).

Questa Agenzia nasce sulla base della esperienza del JAA (Joint Aviation Authorities), l'organismo europeo composto da trentasei Autorità dell'Aviazione Civile europee avente la finalità di armonizzare le regole di sicurezza dell'Aviazione Civile e condurre processi certificativi univoci finalizzati a prevenire duplicazioni.

Continua a pagina 2

RECENTI INTERVENTI COMUNITARI IN MATERIA DI SICUREZZA MARITTIMA E NUOVI SPUNTI DI RIFLESSIONE IN UN CONVEGNO DI STUDI A RAVENNA

GRETA TELLARINI

In questi ultimi anni è andata progressivamente acquisendosi la consapevolezza del ruolo centrale che assumono le problematiche relative alla sicurezza in ambito portuale e marittimo e della necessità di predisporre al riguardo strumenti di intervento più incisivi ed idonei ai mutamenti ed ai nuovi assetti che si stanno profilando in questo settore.

Il naufragio della petroliera Erika al largo delle coste francesi nel dicembre 1999 ha riproposto con estrema drammaticità il problema della sicurezza nella navigazione marittima, fornendo la prova che l'attuale quadro normativo, inadeguatamente applicato dagli Stati membri, necessita di essere rafforzato e prevedere a livello internazionale l'adozione di idonei strumenti di controllo sulle modalità di applicazione della regolamentazione, nonché di un efficace sistema sanzionatorio in caso di violazione degli obblighi imposti in materia di sicurezza.

Nonostante l'ampia e consistente produzione normativa che si è avuta in questi ultimi anni a livello internazionale, comunitario e nazionale in materia di sicurezza marittima e di

Continua a pagina 7

FINALMENTE UNA DECISIONE SUGLI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA SARDEGNA

SIMONA MORELLI

Di recente, il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio si è pronunciato con sentenza su una serie di ricorsi incrociati presentati, a distanza di tempo tra loro, da Meridiana, Airone, Alitalia e Volare Airlines, ed aventi ad oggetto, in parte i decreti ministeriali con i quali sono stati imposti oneri di servizio pubblico sulle rotte da e per la Sar-

degna, in parte il contenuto del bando e lo svolgimento della gara d'appalto per l'assegnazione di tali rotte.

Nonostante da tempo si attendesse tale pronuncia nella speranza che essa facesse chiarezza in ordine all'assegnazione delle rotte onerate da e per la Sardegna, bisogna, purtroppo, rilevare l'incapacità della decisio-

Continua a pagina 4

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

www.ingfo.unibo.it



SOMMARIO

L'Agenzia comunitaria per la sicurezza del volo pagg. 2 - 4	Recenti interventi comunitari in materia di sicurezza marittima pagg. 6 - 9
Oneri di servizio pubblico pag. 4	Osservatorio legislativo marittimo pag. 10
Osservatorio legislativo aereo pagg. 5 - 6	Giurisprudenza marittimo pagg. 10 - 13
Giurisprudenza aereo pag. 6	Osservatorio europeo pagg. 13 - 16

Last minute pag. 16



LA NASCITA DELLA EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY (EASA)

(Continua dalla prima pagina...)

In circa trenta anni di attività il JAA ha prodotto un gran numero di regolamenti e condotto un elevato numero di processi di omologazione (il più recente ancora in corso l'Airbus A380), ma allo stesso tempo ha mostrato i limiti di carattere giuridico che lo hanno caratterizzato sin dall'inizio e che consistono nel non avere sia il potere di rendere direttamente efficaci le norme elaborate sia il potere di emettere direttamente le certificazioni.

In questo quadro, in questi anni è emersa la necessità di costituire una Autorità Europea che superi i limiti delle JAA e che quindi diventi una vera e propria Autorità europea supranazionale con poteri Regolamentari e Certificativi, l'EASA (European Aviation Safety Agency).

Dopo un primo mandato nel Giugno 1998 alla Commissione da parte del Consiglio dei Ministri dei Trasporti per elaborare uno schema di Convenzione paneuropea cioè comprendente anche Paesi non comunitari, si decideva nel 1999 di procedere alla costituzione di una Agenzia comunitaria, limitata ai 15 Paesi dell'Unione, essendo questo obiettivo più facilmente raggiungibile.

In concreto il Regolamento:

- attribuisce la competenza in materia di regolamentazione e certificazione nel campo della sicurezza del volo alla Unione Europea (sottraendola quindi agli Stati membri);

- costituisce l'Agenzia medesima dettando le regole principali di funzionamento.

Per quanto attiene il primo aspetto vengono individuati 3 livelli di potere regolamentare in ambito comuni-

tario.

Il primo è quello legislativo vero e proprio della Comunità esercitato attraverso l'adozione del regolamento medesimo in cui vengono definiti gli obiettivi di sicurezza che si vogliono garantire nella Comunità.

Detti obiettivi vengono chiamati nel Regolamento "essential requirements" e sono sostanzialmente derivati dagli Annessi ICAO. Per inciso questa diventa una nuova via per il recepimento degli Annessi ICAO.

Il secondo livello è quello regolamentare vero e proprio che la Commissione ha ritenuto, sulla base del Trattato di Roma, attribuibile a se stessa e non trasferibile alla Agenzia. In tale ambito rientreranno quei regolamenti, già esistenti sotto forma di JAR, che hanno impatto sulle organizzazioni e sulle persone. Questi regolamenti vengono chiamati Implementing Rules (IR).

Il terzo livello di potere regolamentare è attribuito all'Agenzia medesima, e più precisamente al suo Executive Director, e si riferisce al potere di adottare le norme strettamente tecniche come ad esempio i codici di navigabilità.

Il regolamento introduce al momento esclusivamente gli essential requirements relativi alla aeronavigabilità (Annesso 8 ICAO). Gli "essential requirements" relativi alle operazioni di volo (Annesso 6 ICAO) ed al personale di volo (ANNESSE 1) sono in una fase di elaborazione e richiederanno almeno due anni per essere a loro volta inseriti nel Regolamento comunitario. Ciò significa che l'EASA avrà competenza, nella sua fase di avvio, solo in materia di navigabilità. Più in particolare a partire dal

27 Settembre 2003, cioè 12 mesi dopo l'entrata in vigore del Regolamento, EASA diventerà responsabile di condurre i processi di omologazione degli aeromobili e di emettere i relativi certificati.

Per quanto riguarda le altre funzioni della sicurezza del volo, cioè la regolamentazione sulle operazioni di volo e sul personale di volo, l'Agenzia assumerà formalmente la competenza quando verranno inseriti nel Regolamento comunitario gli "essential requirements" relativi. Ciò non vieta comunque che l'Agenzia assuma da subito le funzioni di coordinamento di dette regolamentazioni, cosa attualmente svolta dal JAA, lasciando comunque agli Stati il compito di adottare a livello nazionale detti regolamenti fino a quando l'Agenzia non sarà legittimata. Va inoltre rilevato che il mandato iniziale del Consiglio alla Commissione prevede che in tempi successivi, stimati in circa 5 anni, l'Agenzia debba assumere le funzioni di regolamentazione nei settori del Traffico Aereo e degli aeroporti.

L'Agenzia ha come organo di indirizzo e controllo il Management Board, composto da un rappresentante per Paese membro e da uno della Commissione. Esso ha le funzioni tipiche di un Consiglio di Amministrazione. Il Management Board si è insediato il 16 Ottobre scorso.

La gestione vera e propria verrà affidata all'Executive Director e gli altri direttori. L'Executive Director, oltre ad essere il rappresentante dell'Agenzia, sarà il responsabile della adozione della normativa.

A controbilanciare il potere dell'Executive Director viene costituito un Board of Appeal cui possono fare ricorso le organizzazioni che dovessero ritenere aver subito un danno

(...Continua)

DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

COMITATO DIRETTIVO:

Anna Masutti
Franco Persiani
Greta Tellarini
Stefano Zunarelli

HA COLLABORATO:

Davide Gennari, Alfredo Roma, Salvatore Sciacchitano,

REDAZIONE :

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

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

AEROPORTO

FRIULI-VENEZIA GIULIA

LA NASCITA DELLA EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY (EASA)



(Continua...)

dalle decisioni dell'Executive Director.

Per quanto riguarda la sede, appare ormai certo che essa sarà ospitata a Colonia. Purtroppo, però, una decisione formale non è stata ancora presa, essendo la stessa collegata alla decisione sulla collocazione di numerose altre Agenzie comunitarie, quale ad esempio, quella sulla alimentazione. In assenza di tale decisione, pertanto, l'Agenzia inizierà ad operare in via provvisoria a Bruxelles.

L'organizzazione dell'Agenzia è ovviamente ancora da definire, ma è pressoché certo che ci saranno delle sedi periferiche, che dipenderanno direttamente dalla sede centrale dell'EASA e non dalla locale Autorità Aeronautica. Questi uffici periferici avranno lo scopo di condurre attività certificative in relazione alle presenze di realtà industriali significative.

In tal senso, l'Italia è candidata ad ospitare un ufficio periferico dell'EASA con particolare riferimento alla produzione elicotteristica.

In buona sostanza si può dire che il processo di trasferimento dai Paesi membri alla Unione Europea delle competenze in materia di sicurezza del volo si è ormai avviato con il risultato di avere creato in Europea, finalmente, una Federal Aviation Administration europea comparabile a quella statunitense.

S. Sciacchitano

Vice Direttore Generale ENAC e
Chairman JAA Committee

UNA BREVE RIFLESSIONE SUL PROGETTO "ATM REGIONAL COOPERATION IN SOUTH-EAST EUROPE"

di Alfredo Roma

La recente approvazione da parte del Parlamento Europeo del Progetto "Single Sky" porterà nel prossimo futuro alla creazione di un meccanismo di coordinamento della gestione del traffico aereo, che prevede l'aggregazione di spazi aerei in modo da diminuire i centri di controllo e di conseguenza la frammentazione in un settore così delicato del mondo dell'aviazione, sia civile che militare.

L'idea di un Cielo Unico era già stata oggetto di considerazione in Italia, che si è fatta promotrice di un progetto teso alla creazione di un unico centro di controllo che coordini l'attività di gestione del traffico aereo di Bulgaria, Albania, Grecia, Romania, Macedonia, Malta, Repubblica Federale di Jugoslavia ed appunto parte dell'Italia centro meridionale.

L'esigenza di unificare in un unico centro il controllo sullo spazio aereo di questi Paesi nasce non solo dalla necessità, oggi sempre maggiormente sentita soprattutto dopo il tragico incidente avvenuto la scorsa estate sopra il lago di Costanza, di dare soluzione ai problemi che derivano da differenti modelli organizzativi dello spazio aereo e dalla conseguente carenza di interoperabilità legata alla frammentazione delle strutture e alle diverse tecnologie e protocolli impiegati, ma anche per fornire una risposta al fenomeno dei ritardi che ha assunto dimensioni quasi drammatiche in Europa.

Se è vero che i ritardi non sono imputabili unicamente alle disfunzioni

della gestione del traffico aereo, dipendendo in buona misura anche da fattori legati alle compagnie aeree ed agli aeroporti, va sottolineato come la capacità dell'attuale sistema di controllo dello spazio aereo non riesce più ad assorbire l'aumento del traffico e della susseguente domanda di servizi.

Non va, infatti, dimenticato che il traffico aereo viene tutt'ora gestito in un contesto che risale agli anni '60 ed i tentativi di armonizzazione ed integrazione svolti da Eurocontrol non hanno portato ai risultati sperati, soprattutto per quel che concerne l'armonizzazione di un settore caratterizzato da una estrema frammentazione.

L'iniziativa italiana, denominata "Cooperazione regionale per la gestione del traffico aereo nell'Europa sud-orientale", prevede di unificare le *flight information regions* (FIR) dei Paesi coinvolti nel progetto alle quote che vanno da Flight Level 200 (ventimila piedi) in su, con l'impiego di tecnologie che riguardano tutti gli aspetti tecnici del programma (sistemi radar, di comunicazione, reti per scambio dati) nonché la formazione del personale ed il mantenimento dei livelli di professionalità mediante continuo aggiornamento.

La struttura proposta, in analogia con quanto previsto nel Programma CE-ATS con il suo centro di Vienna, prevede di individuare un unico Centro di controllo da posizionare a Brindisi, che dovrebbe operare come sistema prevalente nell'area di riferimento, connesso a raggiera con gli altri centri nazionali

dei Paesi interessati mediante scambio di dati radar, dei piani di volo e di tutte quelle informazioni ausiliarie necessarie al buon funzionamento del sistema stesso.

Nel progetto i centri locali continueranno ad esercitare il controllo del traffico aereo nell'ambito dei rispettivi spazi nazionali ai livelli di quota inferiori ai ventimila piedi.

Riassunta in maniera necessariamente schematica e certamente non esaustiva la finalità del progetto, meritano di essere notati gli effetti che deriveranno, sia dal punto di vista occupazionale sia economico, dalla sua implementazione.

Infatti, per la realizzazione di tale progetto, che dovrebbe iniziare nel 2004, per funzionare a pieno regime nel 2008, è previsto un investimento iniziale di circa 3,5 milioni di euro con un successivo costo stimato di circa 25 milioni di euro per l'ammodernamento delle strutture presenti in alcuni dei Paesi interessati.

Si configura, pertanto, una opportunità unica per le imprese italiane ed europee del settore che possiedono la capacità tecnica ed economica per poter partecipare alla fase realizzativa degli aspetti infrastrutturali, ottenendone i conseguenti benefici.

Inoltre, non va sottovalutato l'aspetto occupazionale: infatti, per assicurare la piena funzionalità del centro di controllo di Brindisi il personale operativo addetto non potrà essere inferiore a

(...Continua)



UNA BREVE RIFLESSIONE SUL PROGETTO "ATM REGIONAL COOPERATION IN SOUTH-EAST EUROPE"

(Continua...)

addeito non potrà essere inferiore a 350 persone, con un indubbio effetto indotto positivo sull'economia e sullo sviluppo non solo della città pugliese, ma di tutta la regione nel suo complesso.

Tale iniziativa, infatti, si colloca nel contesto degli interventi strutturali volti a stimolare lo sviluppo economico del meridione d'Italia ed in tal senso ha fin da subito ottenuto il pieno e totale appoggio da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Altro aspetto che merita di essere segnalato riguarda la previsione delle en-

trate, in termini di tasse di sorvolo che saranno pagate dagli utilizzatori dello spazio aereo: le stime elaborate in base ai dati in possesso di Eurocontrol indicano una somma complessiva annuale di circa 500 milioni di Euro.

Tale ricavato, dedotte le spese di funzionamento del sistema e degli organi direttivi, nonché quelle concernenti gli ammodernamenti tecnici necessari anno per anno, sarà suddiviso tra i Paesi che parteciperanno al progetto in ragione delle quote attribuibili a ciascuno, in relazione all'iniziale investimento.

Il progetto, che per quanto ambizioso risulta concretamente fattibile nei tempi precedentemente indicati, costituisce sicuramente un'occasione per ribadire il ruolo primario che l'Italia da qualche anno a questa parte sta svolgendo nel settore dell'aviazione civile e che ha portato il nostro Paese in una posizione attiva e propositiva a livello internazionale sia nel settore tecnico sia in quello della regolazione normativa.

A. Roma
Presidente ENAC e ECAC

FINALMENTE UNA DECISIONE SUGLI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA SARDEGNA

SENTENZA DEL TAR DEL LAZIO, SEZ. III, 3 AGOSTO 2002

(Continua dalla prima pagina...)

ne in oggetto a definire una volta per tutte la situazione. Infatti, l'aspetto operativo più rilevante che emerge dalla sentenza rimette in discussione l'intera procedura di assegnazione delle rotte, annullando *ab origine* la gara di appalto relativa alla rotta Cagliari - Milano a causa della mancata previsione nel bando di gara dei criteri di attribuzione del punteggio, elemento che, peraltro, accomuna in tale vicenda tutti i bandi coinvolti. Attualmente tale annullamento comporta, da un lato, la necessità di svolgere nuovamente, e d'accapo, la gara d'appalto per la tratta Cagliari - Milano, dall'altro, ha l'effetto di cristallizzare, per il momento, la situazione antecedente la pronuncia, che vedeva assegnataria della rotta la compagnia aerea Airone.

Sotto il profilo più strettamente giuridico, vale la pena sottolineare che con tale pronuncia il giudice amministrativo ha colto l'occasione per dettare alcuni principi interpretativi della disciplina comunitaria e nazionale in materia di oneri di servizio pubblico.

Innanzitutto, il TAR ha affermato in maniera decisa che, per quanto si possa discutere sul contenuto dell'onere in questione e sulla necessità di limitarlo alla Sardegna, di certo non è in discussione la *funzione* di tale istituto, ed è da ritenersi opportuna la scelta del legislatore nazionale di garantire la continuità con la Sardegna attraverso di esso: *"l'imposizione*

dell'onere rappresenta rebus sic stantibus l'unica seria risposta normativa alle esigenze ed alle peculiarità dei territori considerati e, in particolare, della Sardegna".

Il giudice amministrativo ha voluto, inoltre, precisare che *"il meccanismo degli oneri s'appalesa più completo ed efficace dei meri aiuti sociali"*.

Gli aiuti sociali costituiscono anch'essi una forma di intervento statale prevista direttamente dal Trattato istitutivo della Comunità economica europea (art.92, par.2, ora art. 87, par.2), in deroga al divieto di aiuti di stato, e aventi portata generale, cioè non limitata al settore del trasporto.

Gli aiuti sociali consistono in sovvenzioni erogate dagli Stati membri a particolari categorie di viaggiatori (ad esempio minori, anziani, portatori di handicap, studenti, lavoratori a basso reddito). Come ha rilevato la Commissione CE in una comunicazione del 1994, nel mondo del trasporto aereo gli aiuti sociali svolgono funzione analoga a quella degli oneri di servizio pubblico: evitare che i vettori aerei abbandonino determinate rotte non convenienti per loro da un punto di vista commerciale e, a tal fine, gli aiuti sociali sono riscontrabili *"qualora si tratti di rotte che attuano un collegamento con regioni sfavorite, principalmente regioni insulari"* e in questo caso con riferimento *"all'intera popolazione della regione in causa"*.

Il giudice amministrativo ha così inteso distinguere nettamente gli aiuti sociali dagli oneri di servizio pubblico, attribuendo a questi ultimi un ruolo più efficace nel garantire la continuità territoriale, poiché mentre i primi *"agiscono solo sul piano delle tariffe, in fondo non risolvono i disagi e riducono la questione della continuità territoriale al mero trasporto dei soggetti agevolati, gli oneri di servizio pubblico intervengono a governare il servizio nel suo complesso"*.

Tale pronuncia costituisce, dunque, un plauso complessivo alle modalità scelte dal legislatore italiano per garantire il diritto di mobilità e la continuità territoriale verso regioni periferiche e svantaggiate, sostenendo così tra l'altro il più recente intervento normativo che ha imposto oneri di servizio pubblico anche sulle linee di collegamento con le isole minori della Sicilia.

S. Morelli

OSSERVATORIO LEGISLATIVO



PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE *in merito alla "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comunitarie in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato"* COM (2001) 784 definitivo (in G.U.C.E. del 7 ottobre 2002, 241, 29)

In data 17 luglio 2002, il Comitato economico e sociale ha espresso il proprio parere sulla Proposta di Regolamento che istituisce regole comunitarie in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o di ritardo prolungato. In tale occasione, l'organo consultivo ha convenuto su tutte le innovazioni di maggior rilievo che la Proposta di Regolamento ha inteso apportare all'attuale regime normativo risultante dal Regolamento n. 295/91, formulando soltanto alcune riserve su aspetti secondari e raccomandando alla Commissione di apportare lievi ritocchi alla Proposta del 2001.

In particolare il Comitato accoglie l'iniziativa della Commissione di elaborare un Regolamento completamente riveduto, diretto a garantire una tutela più forte agli utenti del trasporto aereo ed auspica che, in considerazione degli importi di compensazione particolarmente elevati fissati nella nuova proposta, il negato imbarco venga entro breve praticato con minore frequenza dalle compagnie aeree.

L'organo consultivo conviene, altresì, con la proposta di adeguamento e regolare revisione degli importi dovuti per overbooking e con quella di estendere il Regolamento ai voli cancellati, ai ritardi prolungati e ai trasporti non regolari.

Le uniche disposizioni, con riferimento alle quali l'organo consultivo ha espresso i propri dubbi e riserve, sono rispettivamente quelle che fanno riferimento alla tariffa della "business class" per determinare l'entità della compensazione e quelle che prevedono la riduzione del 50 % dell'indennizzo, nel caso in cui la compagnia aerea garantisca al passeggero un volo con identica destinazione e con orario d'arrivo entro le

due o quattro ore rispetto a quello originario, a seconda del carattere comunitario o extracomunitario del volo medesimo.

Sotto il primo profilo, il Comitato economico e sociale invita la Commissione a modificare la Proposta nel senso di contemplare diverse entità di compensazione per i voli di linea, per quelli non di linea e per quelli regionali. In particolare l'organo consultivo osserva che, essendo il prezzo del biglietto in questi due ultimi casi nettamente inferiore a quello delle tariffe di business class, l'entità di compensazione pari al doppio di dette tariffe fissata nella Proposta di Regolamento risulta eccessivamente penalizzante per le compagnie che non operano trasporti di carattere regolare.

Con riferimento alla riduzione dell'indennizzo, nell'ottica di una più significativa tutela del passeggero in caso di negato imbarco, volo cancellato o ritardo prolungato, il Comitato ha proposto di modificare il Regolamento nel senso che detta riduzione operi allorché il nuovo orario di arrivo sia previsto entro una o due ore rispetto a quello originario e non più entro le due o quattro ore.

Ad ogni buon conto, al di là di dette modifiche di stile che rivestono un'importanza pratica marginale, il Comitato economico e sociale ha sostanzialmente accolto il testo di Regolamento elaborato dalla Commissione, favorendo in tal modo l'affermazione di un nuovo regime normativo in materia di compensazione per negato imbarco, volo cancellato e ritardo prolungato, in grado di garantire forme di tutela adeguate agli utenti del trasporto aereo.

F. Rossi

REGOLAMENTO CE 1592/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 15 luglio 2002 *recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea* (in G.U.C.E. 7 settembre 2002, 240, 1).

PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE *in merito alla "Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari"* COM (2002), 8 definitivo (in G.U.C.E. del 7 ottobre 2002, 241,

33).

Conformemente al disposto dell'articolo 80 del Trattato CE, il Comitato economico e sociale è stato consultato in merito alla Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari. Nel parere reso in data 17 luglio 2002, il Comitato ha, in particolare, accolto con favore la Proposta della Commissione diretta a rafforzare la sicurezza dei viaggiatori europei ed ha considerato quanto mai necessaria la formalizzazione in documento ufficiale della nuova normativa, che consente ai paesi dell'Unione europea di ispezionare gli aeromobili di paesi terzi (il loro funzionamento e l'equipaggio) e di adottare le misure necessarie ogniqualvolta sia lecito presumere che le norme internazionali di sicurezza non siano rispettate. Il Comitato economico e sociale è consapevole del fatto che i vettori comunitari sono i più sicuri del mondo (dovendo rispettare oltre ai livelli minimi di sicurezza imposti dalla Convenzione di Chicago, anche quelli stabiliti dalla normativa sopranazionale) e che, anche dopo l'entrata in vigore della nuova normativa, i livelli di sicurezza degli operatori extracomunitari resteranno inferiori a quelli delle compagnie europee. Ciononostante l'organo consultivo, in considerazione del fatto che il sistema proposto dalla Commissione risponde alla crescente preoccupazione dei passeggeri (aumentata in seguito a fatti non attinenti alle condizioni degli aeromobili, quali ad esempio gli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti) auspica massimamente l'entrata in vigore della nuova normativa. L'organo consultivo osserva, inoltre, che la fissazione a livello comunitario di misure relative all'informazione, ai controlli, al fermo di aeromobile e concernenti restrizioni nell'uso degli aeroporti risponde ad esigenze di armonizzazione ed uniformità ed è funzionale ad evitare che gli aeromobili extraeuropei con carenze operative accertate in uno Stato europeo possano prestare servizio in altri aeroporti comunitari. A tal proposito, l'organo evidenzia che l'elaborazione di norme comuni può contribuire a rendere più difficile il ri-

(...Continua)

OSSERVATORIO LEGISLATIVO



(Continua...)

corso a rappresaglie da parte di paesi terzi, nel caso in cui uno Stato membro adotti una misura contro un determinato operatore di specificare le modalità di controllo degli aeromobili extracomunitari da parte di paesi europei e su quella di imporre, come condizione di

sicurezza, che tutti gli equipaggi abbiano buona conoscenza della lingua inglese.

Per il resto il testo di Direttiva licenziato dalla Commissione in data 30 aprile 2002 viene accolto dal Comitato.

F. Rossi

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

SUL PRINCIPIO DI APERTURA GRADUALE DEL MERCATO ALLA CONCORRENZA

(Corte giust., VI sez., C – 18/00, 9 luglio 2002)

In data 17 luglio 2002, il Comitato economico e sociale ha espresso il proprio parere sulla Proposta di Regolamento che istituisce regole comunitarie in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

In tale occasione, l'organo consultivo ha convenuto su tutte le innovazioni di maggior rilievo che la Proposta di Regolamento ha inteso apportare all'attuale regime normativo risultante dal Regolamento n. 295/91, formulando soltanto alcune riserve su aspetti secondari e raccomandando alla Commissione di apportare lievi ritocchi alla Proposta del 2001.

In particolare il Comitato accoglie l'iniziativa della Commissione di elaborare un Regolamento completamente riveduto, diretto a garantire una tutela più forte agli utenti del trasporto aereo ed auspica che, in considerazione degli importi di compensazione particolarmente elevati fissati nella nuova proposta, il negato imbarco venga entro breve praticato con minore frequenza dalle compagnie aeree. Il *Supremo Tribunal Administrativo* del Portogallo aveva, infatti, presentato, in via pregiudiziale, alla Corte di giustizia una questione avente ad oggetto la possibilità che, sulla base dei succitati articoli, uno Stato membro, nel caso in cui istituisca oneri di servizio pubblico

su rotte che collegano aeroporti situati entrambi sul proprio territorio senza che i servizi aerei insistenti su tali rotte presentino i requisiti del cabotaggio consecutivo, sia costretto a rinunciare alla facoltà di limitare, fino al 1° aprile 1997, i diritti di cabotaggio all'interno del proprio territorio.

In pratica, si chiedeva alla Corte se un vettore comunitario di un altro Stato membro (nella fattispecie in causa la Flightline Ltd. avente sede in Gran Bretagna), che, ex art. 4, n. 1, lett. d) Reg 2408/92, ha diritto di partecipare alla gara d'appalto per l'assegnazione di rotte onerate, sia titolare del medesimo diritto anche qualora la rotta onerata riguardi servizi di trasporto aereo svolgentisi completamente all'interno del proprio territorio.

La Corte in tale sede ha riconosciuto prevalente l'interesse dello Stato membro di limitare la concorrenza nei servizi di cabotaggio, secondo quanto previsto dall'art. 3, n. 2, Reg. 2408/92 (cabotaggio consecutivo e determinati limiti quantitativi) quantomeno fino al 1° aprile 1997, rispetto al diritto di libero accesso alle rotte sottoposte ad oneri

di servizio pubblico attribuito ai vettori comunitari dall'art. 4.

In tale prospettiva, essa ha inoltre precisato che il bando di gara per l'assegnazione delle rotte onerate può addirittura richiedere ai vettori aerei offerenti il possesso dei requisiti fissati dall'art. 3, n.2, purchè gli effetti di tale gara non si estendano a data successiva al 1° aprile 1997.

Appare, dunque, chiaro che in tale occasione la Corte ha voluto ribadire l'importanza – dimostrata anche dal fatto che tale principio è stato applicato anche in altri settori, quale ad esempio il comparto postale - del principio secondo cui è essenziale che i processi di liberalizzazione di un mercato si realizzino attraverso un'apertura graduale dell'accesso al mercato stesso che consenta alle imprese operanti nel settore di adeguare la propria attività e struttura ai cambiamenti a ciò conseguenti, senza, dunque, provocare stravolgimenti difficilmente controllabili.

S. Morelli



Alenia

AERONAUTICA

A FINMECCANICA COMPANY

RECENTI INTERVENTI COMUNITARI IN MATERIA DI SICUREZZA MARITTIMA E NUOVI SPUNTI DI RIFLESSIONE IN UN CONVEGNO DI STUDI A RAVENNA



(Continua dalla prima pagina...)

salvaguardia della vita in mare, permane tuttora costante la consapevolezza della necessità di intervenire, a diversi livelli di competenze, per garantire una concreta applicazione della regolamentazione disposta in materia.

Ne è un esempio il “*Plan of Implementation*” pubblicato al termine del Summit mondiale sullo sviluppo sostenibile, tenutosi a Johannesburg alla fine di agosto, in cui all’art. 33 viene sottolineata la necessità di incrementare la sicurezza marittima e la prevenzione dell’inquinamento marino, invitando gli Stati a ratificare ed implementare le convenzioni, i protocolli e qualsiasi altra misura adottata dall’*International Maritime Organization* (IMO) in materia di sicurezza ed inquinamento marino e sollecitando lo stesso IMO ad adottare misure più severe per garantire la implementazione di tali strumenti da parte degli Stati di bandiera.

Analogamente, nel Parere del Comitato economico e sociale, adottato il 18 luglio scorso e pubblicato nella GUCE C241/168 del 7.10.2002, in merito al “Libro bianco – La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”, il Comitato si esprime sui punti fondamentali della strategia dei trasporti, indicando fra questi l’esigenza di una “applicazione rigorosa, dal momento stesso dell’adesione e senza alcun tipo di periodo transitorio, della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e di controllo portuale”.

La recente adozione da parte dell’Unione Europea del Pacchetto Erika I, contenente una serie di provvedimenti volti a rafforzare sul piano comunitario l’attuale quadro regolamentare in materia di controllo dello Stato di approdo, di attività svolte dalle società di classificazione e dalle amministrazioni marittime, di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo, ha già costituito un momento di riflessione per il primo numero di questa Newsletter (v. editoriale di G. Tellarini, num. 1, anno I - Gennaio-Marzo 2002). L’adozione, solo qualche mese fa, infine, di due ulteriori provvedimenti, contenuti nel Pacchetto Erika II e relativi alla istituzione di un’Agenzia europea per la sicurezza marittima, nonché di un sistema comu-

nitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione, ripresenta l’occasione per un aggiornamento sull’evoluzione della disciplina in materia, anche alla luce di un convegno di studi marittimi, che si è tenuto a Ravenna, il 27 e 28 settembre scorsi, in tema di “La sicurezza nella navigazione marittima: controllo pubblico e responsabilità”.

La prima sessione di questo convegno, svoltasi venerdì 27 settembre e presieduta dal Prof. Elio Fanara dell’Università di Messina, ha inteso appunto soddisfare la necessità di una articolata analisi dell’attuale assetto normativo nazionale, comunitario ed internazionale in materia di sicurezza portuale e marittima, nonché di un’attenta valutazione delle problematiche giuridiche e degli aspetti pratici connessi all’esecuzione dei trasporti marittimi e all’espletamento dei servizi portuali. Tali aspetti sono stati degnamente delineati ed approfonditi nelle relazioni di Gilles Bergot della Commissione Europea DG Tren, del Prof. Ignacio Arroyo della Universidad Autonoma di Barcellona e del Prof. Mauro Casanova dell’Università di Genova.

Le problematiche connesse agli obblighi di ispezione delle navi ed ai controlli imposti agli Stati di bandiera ed agli Stati di approdo, di cui si è occupato nella sua relazione Blanco Bazan, Capo dell’Ufficio Legale dell’*International Maritime Organization* (IMO), e quelle connesse alle eventuali responsabilità delle società di classificazione delle navi, oggetto dell’intervento del Prof. Michele Comenale Pinto dell’Università di Sassari, continuano ancora oggi a riproporsi con troppa frequenza all’attenzione dell’opinione pubblica, oltre che del mondo giuridico, evidenziando con estrema gravità la questione della inadeguatezza del sistema delle visite sulle navi e la necessità di un rafforzamento dei controlli sulle attività svolte dalle società di classificazione. Si pensi alla più recente vicenda dell’incendio ed arenamento della portacontainer Jolly Rubino al largo delle coste sudafricane ed alle forti polemiche suscitate in merito alla inadeguatezza dei sistemi di controllo, a cui hanno fatto seguito, forse opportunamente, le reazioni di Confitarma.

In questo scenario un dato che potrebbe apparire confortante, pubblicato qualche mese fa, è quello che nel 2001

l’Italia avrebbe consolidato il primo posto in Europa per numero di navi ispezionate – una percentuale del 42,8% rispetto al limite minimo del 25% imposto a livello comunitario – oltre che per navi fermate, cioè trattentate all’ormeggio fino all’avvenuta eliminazione dei vizi riscontrati.

Dato apparentemente confortante, in quanto non certamente sufficiente a rassicurare e ad eliminare situazioni di rischio o forme di responsabilità per le società di classificazione, dal momento che l’attività delle stesse risulta in concreto particolarmente complessa e delicata. Basti pensare alla opportunità di dover distinguere giuridicamente fra errori che possono essere commessi nel compimento di attività (*come rilevazione di dati obiettivi*), errori di valutazione dei dati (*come sottovalutazione della gravità di una deficienza*) ed errori di previsione (*come prorogare la classe fino a una determinata data...*), in quanto ciò non può che riflettersi inevitabilmente sulle forme di responsabilità in cui la stessa può incorrere.

La seconda sessione del convegno, che si è svolta il 28 settembre in forma di tavola rotonda, presieduta dall’On. Giancarlo Tesini, Presidente di Federtrasporto e con l’introduzione del Prof. Stefano Zunarelli dell’Università di Bologna, ha inteso, invece, dare ampio spazio al dibattito ed al confronto fra interessi contrapposti, prevedendo interventi del Comandante generale delle Capitanerie di Porto, del Presidente di Confitarma, di un funzionario dell’Unità di gestione del trasporto marittimo e per vie d’acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di una rappresentanza della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati; ciò nell’intento di sollecitare l’individuazione dei problemi più emergenti in materia di sicurezza nell’ambito dei servizi portuali, nel trasporto di merci pericolose e nel trasporto passeggeri e di favorire la ricerca delle soluzioni più rispondenti alle esigenze avvertite nei diversi settori coinvolti.

Lo scorso giugno il Consiglio europeo ha adottato due ulteriori provvedimenti in materia di sicurezza marittima, che fanno parte delle misure contenute nel c.d. Pacchetto Erika II, oramai quasi integralmente approvato,

(...Continua)



RECENTI INTERVENTI COMUNITARI IN MATERIA DI SICUREZZA MARITTIMA E NUOVI SPUNTI DI RIFLESSIONE IN UN CONVEGNO DI STUDI A RAVENNA

(Continua...)

ad eccezione soltanto della proposta di istituire un fondo europeo di risarcimento delle vittime di danni connessi al trasporto via mare di sostanze pericolose o nocive o di danni derivanti da inquinamento marino (c.d. COPE) (v. *Osservatorio Europeo pag. 14—Sezione Trasporto Marittimo*).

Il Parlamento e il Consiglio europeo hanno adottato il Regolamento (CE) n. 1406/2002 del 27 giugno 2002 (G.U.C.E. del 5.8.2002 L 208/1), che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Al fine di dare corretta applicazione alla legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento causato da navi e valutare l'efficacia delle misure in vigore, si è avvertita la necessità di istituire, nell'ambito delle esistenti strutture istituzionali comunitarie, un organismo con solide e qualificate competenze, idoneo a fornire un sostegno tecnico e scientifico. L'istituzione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima dovrebbe, infatti, *“assicurare un livello elevato, efficace ed uniforme di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi nella Comunità”*. Infatti, *“l'Agenzia fornisce agli Stati membri e alla Commissione l'assistenza tecnica e scientifica necessaria, nonché le capacità di alto livello per coadiuvarli nel dare corretta applicazione, nel settore della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, alla legislazione comunitaria, nel monitorare tale applicazione e nel valutare l'efficacia delle misure in vigore”* (art. 1).

All'Agenzia viene, pertanto, attribuito il compito di assistere la Commissione nei lavori preparatori per aggiornare e sviluppare la legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato da navi e nell'efficace attuazione in tutto il territorio comunitario della legislazione comunitaria; di collaborare con gli Stati membri per fornire assistenza tecnica nell'attuazione della legislazione comunitaria ed organizzare

bandiera; di facilitare la cooperazione fra gli Stati membri e la Commissione nei settori cui si applica tale direttiva, oltre che nell'individuazione di una metodologia comune di indagine sugli incidenti marittimi; di fornire alla Commissione ed agli Stati membri informazioni e dati oggettivi, attendibili e comparabili sulla sicurezza marittima e sull'inquinamento causato da navi (art. 2).

Perché possa adempiere correttamente i suddetti compiti, si riconosce all'Agenzia la facoltà di effettuare, conformemente ad un orientamento che dovrà essere definito dal consiglio di amministrazione della stessa, visite presso gli Stati membri, le cui autorità dovranno provvedere ad agevolare, al fine di tenere monitorato il funzionamento del sistema comunitario in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato da navi (art. 3). L'Agenzia dovrà fornire al pubblico e a chiunque interessato informazioni oggettive, affidabili e facilmente comprensibili in merito alla propria attività, attraverso l'applicazione della legislazione comunitaria in tema di accesso pubblico ai documenti e di protezione dei soggetti nel trattamento dei dati personali (art. 4).

L'Agenzia è istituita come organismo della Comunità dotato di personalità giuridica e di piena autonomia di bilancio. Il consiglio di amministrazione dell'Agenzia, che sarà composto di un rappresentante di ogni Stato membro e quattro rappresentanti della Commissione, dovrà predisporre il bilancio, verificarne l'esecuzione, adottare l'appropriato regolamento finanziario, fissare procedure di lavoro trasparenti, approvare il programma di lavoro, esaminare richieste di assistenza tecnica da parte degli Stati membri e definire un orientamento per le visite da effettuarsi presso questi ultimi. Esso dovrà, infine, nominare, in base al merito e a documentate capacità amministrative e gestionali, il direttore esecutivo dell'Agenzia, che avrà il potere di agire con totale indipendenza e flessibilità per l'organizzazione del funzionamento interno dell'Agenzia. Entro cinque anni dalla data in cui l'Agenzia ha assunto

le proprie funzioni, il consiglio di amministrazione dovrebbe commissionare una valutazione indipendente esterna per valutare l'attuazione del presente regolamento ovvero l'impatto che l'Agenzia e i suoi metodi di lavoro hanno avuto nel garantire un elevato livello di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato da navi (art. 22).

L'esigenza di adottare misure di prevenzione degli incidenti e degli inquinamenti marini e ridurre al minimo le loro conseguenze sull'ambiente marino e costiero, sulla salute e sulla economia ha indotto ad elaborare, a livello comunitario, un efficiente sistema di organizzazione del traffico marittimo.

La Direttiva 2002/59/CE del 27 giugno 2002 (G.U.C.E. del 5.8.2002 L 208/10), relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio, ha lo scopo di garantire migliori condizioni di sicurezza ed efficienza del traffico navale, una più adeguata risposta delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e di soccorso, un concreto ed efficace contributo alla prevenzione ed all'individuazione dell'inquinamento causato da navi (art. 1).

La conoscenza esatta delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo delle navi e di altre informazioni relative alla sicurezza costituisce un presupposto necessario per poter predisporre in modo adeguato ed efficiente le operazioni di intervento in caso di inquinamento o di rischio di inquinamento in mare. Pertanto, le navi dirette ai porti degli Stati membri o che escono dagli stessi devono notificare queste informazioni alle autorità competenti o alle autorità portuali di tali Stati membri. Tali informazioni dovranno essere trasmesse, qualora ciò sia possibile, per via elettronica all'autorità competente o all'autorità portuale interessata al fine di semplificare ed accelerare l'utilizzazione delle

(...Continua),

RECENTI INTERVENTI COMUNITARI IN MATERIA DI SICUREZZA MARITTIMA E NUOVI SPUNTI DI RIFLESSIONE IN UN CONVEGNO DI STUDI A RAVENNA



(Continua...)

sudette informazioni (artt. 13 ss.).

La Direttiva prevede, inoltre, che gli Stati membri prestino particolare attenzione al monitoraggio delle navi che presentino, in ragione del loro comportamento o delle loro condizioni, rischi potenziali per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente, adottando le misure più appropriate per evitare l'aggravamento di tali rischi e trasmettendo agli Stati membri interessati le informazioni relative alle suddette navi (art. 16 ss.).

Qualora si verificano condizioni meteorologiche o del mare particolarmente sfavorevoli e tali da creare un grave rischio per la sicurezza della vita umana o un grave rischio di inquinamento, l'autorità competente designata da uno Stato membro dovrà informarne il capitano di una nave che intende entrare o uscire dal porto e

adottare qualsiasi altra misura che ritenga appropriata, compreso il divieto di entrare o uscire dal porto, fatto salvo il dovere di assistenza alle navi in difficoltà (art. 18). Al fine di sopperire alla mancanza di disponibilità di luoghi di rifugio, gli Stati membri dovranno elaborare piani per consentire, se la situazione lo richiede, di accogliere nelle migliori condizioni possibili le navi in difficoltà nei loro porti o in ogni altra zona protetta. Tali piani dovrebbero comprendere, ove necessario e praticabile, la fornitura di mezzi e strutture adeguati in ordine all'assistenza, al salvataggio e all'intervento antinquinamento (art. 20).

La Direttiva evidenzia, altresì, la necessità di creare un quadro di cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione, al fine di migliorare la realizzazione del sistema di monitoraggio ed informazione sul traffico marittimo,

dando vita a canali di comunicazione adeguati tra le autorità competenti e i porti degli Stati membri (art. 23).

L'efficacia della presente Direttiva sarà tanto più garantita quanto più rigoroso sarà il controllo sulla sua applicabilità esercitato dagli Stati membri.

A tal fine, questi ultimi dovranno effettuare regolarmente ispezioni idonee a verificare il corretto funzionamento dei canali di comunicazione istituiti dalla presente disciplina e predisporre un regime di sanzioni per le violazioni delle disposizioni adottate in attuazione della presente direttiva, nonché tutte le misure necessarie per assicurare che dette sanzioni siano applicate (art. 25).

G. Tellarini

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

LEGGE 1 AGOSTO 2002, N.166,
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI INFRA-
STRUTTURE E DI TRASPORTI
(G.U. n. 181 del 3 agosto 2002 –
Suppl. ord. N. 158)

Con riguardo al settore marittimo, la presente normativa stabilisce alcune disposizioni in materia di capitanerie di porto e guardia costiera (art. 33), la previsione di benefici per le imprese armatoriali che esercitano il cabotaggio e di contributi per la eliminazione del naviglio, nonché la modifica dell'art. 318 cod. nav. con l'inserimento del comma 2 bis (*"I certificati dei primi ufficiali di coperta non italiani, imbarcati in virtù degli accordi collettivi nazionali di cui al comma 2, sono soggetti a riconoscimento da parte dell'amministrazione competente, ai sensi dell'art. 3 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324"*) e dell'art. 319 cod. nav.

(al primo comma, dopo le parole: *"navigazione marittima o interna"* sono inserite le seguenti: *"e nei porti nazionali"* e al secondo comma, dopo le parole: *"l'autorità consolare"* sono inserite le seguenti: *"o la capitaneria di porto"*) (art. 34).

La suddetta normativa (art. 35) autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a concedere, nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e allo sviluppo, al Centro per gli studi di tecnica navale spa di Genova, un contributo sulle spese sostenute per uno specifico programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo, delle autostrade del mare e della navigazione a corto raggio.

La legge in esame prevede, altresì, ulteriori limiti di impegno quindi-cennali, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti individuati con decreto del Ministro

sono autorizzati ad effettuare, al fine del proseguimento del programma di ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture portuali, nonché, ai fini dell'art. 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la classificazione del porto di Oristano a porto di rilevanza economica nazionale, inserito nella categoria II, classe II (art. 36).

L'art. 37 della suddetta normativa contiene una serie di disposizioni in materia di interporti, riguardante, in particolare, l'inserimento nell'ambito degli interventi da ammettere a finanziamento dei centri merci, magazzini generali, piattaforme logistiche, compresi quelli multimodali, i terminali intermodali e quelli dedicati al transito ed allo stazionamento delle merci pericolose, nonché il completamento funzionale degli interporti già individuati e ammessi al finanziamento nell'ambito del Sistema nazionale integrato dei trasporti.

G. Tellarini



OSSERVATORIO LEGISLATIVO

REGOLAMENTO (CE) N. 1406/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 27 giugno 2002 *che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima* (in G.U.C.E. del 5.8.2002 L 208/1)

DIRETTIVA 2002/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 27 giugno 2002 *relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio* (in G.U.C.E. del 5.8.2002 L 208/10)

(v. editoriale G. Tellarini pag. 1)

ASSOCIAZIONE AGENTI
MARITTIMI RACCOMANDATARI E
MEDIATORI MARITTIMI
RAVENNA



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

IL CONSIGLIO DI STATO SI ESPRIME A FAVORE DELLA NATURA PUBBLICISTICA DELLE AUTORITÀ PORTUALI.

(Consiglio di Stato, sez. III,
9 luglio 2002)

Con parere reso dalla III Sezione lo scorso 9 luglio, il Consiglio di Stato è intervenuto sulla questione relativa alla natura giuridica delle Autorità Portuali. A tale riguardo, il Consiglio di Stato ha innanzitutto rilevato che la norma istitutiva di cui all'art. 6, comma 1, della Legge n. 84 del 1994 attribuisce alle Autorità Portuali una serie di compiti in vista del perseguimento di specifiche finalità di pubblico interesse, quali quelle relative all'adeguamento della disciplina delle attività portuali, agli obiettivi del piano generale dei trasporti e dei relativi strumenti attuativi.

Il Supremo consesso di giustizia amministrativa, inoltre, ha evidenziato che per l'attuazione di tali compiti sono stati attribuiti alle Autorità Portuali poteri anche di natura autoritativa, oltre ad un'ampia autonomia amministrativa, contabile e finanziaria, pur nel rispetto dei vincoli con l'amministrazione centrale pubblica. La conclusione, pertanto, è nel senso che *"dall'insieme delle disposizioni anzidette emerge che le Autorità Portuali, sia per la configurazione formale ad esse attribuita dalla legge, sia per l'attività svolta sia, ancora, per le modalità di finanziamento, svolgono funzioni che solo in minima parte po-*

trebbero ricondursi alla prestazione di servizi a terzi, dietro pagamento di un corrispettivo, risultando, invece, nel complesso preordinate al perseguimento di specifiche finalità di pubblico interesse".

La connotazione da attribuirsi a detti organismi, quindi, è di natura spiccatamente pubblicistica, come tale nettamente diversa rispetto a quella che caratterizzava i preesistenti organismi portuali (gli ex Enti Porto). Parametro di positivo riscontro si ha anche dalla disposizione della stessa legge istitutiva delle *Authorities* portuali, nella quale è previsto l'obbligo di "dismissione delle attività operative delle organizzazioni portuali" da parte delle Autorità in parola entro il termine, non prorogabile, di sei mesi dal loro insediamento. Né a posizione diversa, aggiunge il Consiglio di Stato, può giungersi richiamando il regime di "diritto privato" che caratterizza il rapporto di impiego del personale dipendente, atteso che detta circostanza si conforma pienamente a un più generalizzato indirizzo volto a "privatizzare" la disciplina del pubblico impiego.

La posizione assunta dal Consiglio di Stato trova concorde anche la migliore dottrina, la quale ha più volte ribadito che *"a seguito dell'entrata in vigore della l. 84 del 28 gennaio 1994 ... sono state costituite, in numerosi porti italiani, in sostituzione delle precedenti organizzazioni, le Autorità portuali, enti pubblici non economici con attribuzioni prevalentemente pubblicistiche. Le funzioni pubbliche cui*

le Authorities portuali sono preposte appaiono radicalmente difforni rispetto a quelle di spettanza delle organizzazioni preesistenti: infatti, mentre gli enti portuali, aventi natura di enti pubblici economici, erano attribuiti compiti di gestione delle operazioni e dei servizi nell'ambito portuale, per le Autorità sono previsti compiti di indirizzo, programmazione, promozione e controllo". Da parte sua, la stessa giurisprudenza amministrativa ha, anche di recente, ricordato che con l'entrata in vigore della Legge 28 gennaio 1994 n. 84 i pregressi Enti Portuali hanno cessato di esistere come tali, essendo in loro sostituzione stati *"istituiti organismi del tutto diversi, per natura e funzioni, denominati autorità portuali"*. Conferma di quanto sopra, si può ricavare anche dalla normativa di derivazione comunitaria in materia di appalti. Ai sensi di quest'ultima, infatti, le Autorità Portuali sono espressamente qualificate quali *"organismi di diritto pubblico"*

A tale riguardo, come ha avuto modo di ricordare il Consiglio di Stato, la stessa giurisprudenza europea ha messo più volte in rilievo la circostanza che un organismo di diritto pubblico, dotato di personalità giuridica, ma sottoposto alla vigilanza di organi statali o di altri enti pubblici – circostanze tutte che si riscontrano puntualmente nelle Autorità Portuali – è istituito per soddisfare specificamente bisogni di interesse generale, per cui è sostanzialmente irrilevante che oltre a tale compito esso possa svolgere pure al-

(...Continua)

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE



(Continua...)

tre attività, eventualmente di carattere commerciale o industriale. In ultima analisi, non sembra più dubitabile che la natura delle Autorità Portuali sia quella di ente pubblico non economico.

D. Gennari
Autorità Portuale di Ravenna

IL TRASFERIMENTO DEI RISCHI IN UNA VENDITA CON TRASPORTO EFFETTUATO DALLO STESSO VENDI- TORE

(Trib.Genova 3 luglio 2001)

Con la sentenza in questione il Tribunale di Genova ha inteso confermare ulteriormente il principio, sancito dall'art.1510 cod. civ., secondo cui l'effetto traslativo della vendita si produce, in mancanza di una diversa volontà delle parti, al momento dell'individuazione della merce.

Viene infatti negata la legittimazione attiva del venditore-vettore che intendeva rivolgersi alla compagnia assicuratrice per ottenere il risarcimento dei danni causati dal furto di parte della merce durante le operazioni di trasporto.

In realtà la fattispecie oggetto di commento meriterebbe qualche ulteriore considerazione resa necessaria dalla circostanza che, in questo specifico e piuttosto insolito caso, il trasporto della merce doveva essere effettuato appunto dallo stesso venditore.

L'art.1378, 2 comma cod. civ. enuncia infatti che l'individuazione e la conseguente liberazione del venditore avvengono mediante la consegna della merce al vettore o allo spedizioniere, e mancando in questo caso tale specifica consegna, essendovi come detto identità soggettiva tra venditore e vettore, andrà probabilmente ricercato altrove lo spartiacque relativo al passaggio dei rischi.

Sembra infatti un controsenso che il vettore possa liberarsi degli obblighi e dei rischi che gli fanno carico consegnando la merce...a se stesso!!!

Ponendosi, a questo punto, nell'ottica di una vendita con consegna all'arrivo in cui, nonostante l'effetto traslativo della proprietà si produca all'atto della individuazione della merce, la stessa resta comunque, per un certo lasso di tempo, nella sfera di disponibilità del venditore, il passaggio dei rischi andrebbe a mio avviso individuato nell'atto della riconsegna della merce a destinazione, atto che costituisce, ex art.1476, 1 comma n.1 cod. civ., un preciso obbligo del venditore.

N. Ridolfi

L' INVALIDITA' DELL'AVVISO DI PRONTEZZA PUO' ESSERE SANATA CON CONSEQUENTE DECORRENZA DEL TER- MINE DI STALLIA

(Glencore Grain Ltd. c. Flacker Shipping Ltd. "The Happy Day", Potter J. Court of Appeal; July 2002)

Le Corti inglesi si sono pronunciate in appello sul caso "The Happy Day" in una recente sentenza, che capovolge l'orientamento seguito nel giudizio di primo grado, su cui era già stato pubblicato un commento sul numero I, anno I (Gennaio-Marzo 2002) di questa Newsletter.

Nel caso di specie, noleggiata la nave "The Happy Day" per il trasporto di un carico di grano da Odessa a Cochin (India), la stessa arrivò a destinazione alle 16.30 del 25 settembre 1998 e provvide ad inoltrare l'avviso di prontezza, nonostante non potesse entrare in porto a causa della bassa marea e dare inizio, quindi, alle operazioni di scaricazione della merce. Gli agenti dei ricevitori apposero la dicitura "received" sull'avviso di prontezza così ricevuto.

Il giorno 26 settembre 1998 alle 13.15 la nave "The Happy Day" poté entrare in porto, approdare alla banchina ed iniziare le operazioni di scaricazione della merce, che ebbero termine soltanto tre mesi più tardi, oltre il periodo di stallia convenuto. A conclusione del giudizio di primo grado, il giudice Langley sosteneva che, in assenza di un valido avviso di prontezza, non era dovuto alcun compenso di stallia agli armatori e che l'inizio delle operazioni di imbarco o sbarco non era sufficiente per dare inizio al periodo di stallia.

Nel caso di specie, il giudice Langley riteneva invalido l'avviso di prontezza sulla base dei precedenti giurisprudenziali ("The Agamemnon", 1998 e "The Mexico I", 1990), secondo i quali l'avviso di prontezza inoltrato quando la nave non è ancora giunta nel luogo convenuto nel contratto di *charter party* deve ritenersi invalido e non acquista automaticamente validità nel momento in cui la nave giunge in tale luogo.

Nel caso di specie, dal momento che il contratto di noleggio si configurava come *berth charter*, gli armatori avevano inoltrato un avviso di prontezza in sé invalido, in quanto comunicato prima che la nave raggiungesse la banchina.

Nel giudizio di appello il giudice Potter si discosta dal precedente orientamento favorevole ai noleggiatori, facendo richiamo alla teoria della "*inchoate notice*" di matrice dottrinale, secondo la quale un avviso invalido diventa automaticamente valido, qualora le circostanze che lo rendono invalido cessino di esistere.

Il giudice osserva che l'avviso di prontezza trasmesso quando la nave non era ancora ormeggiata alla banchina, alla luce del *berth charter* stipulato dalle parti, doveva sì configurarsi come avviso invalido; ma una volta giunta la nave all'ormeggio ed iniziate le operazioni di scaricazione della merce, senza che intervenisse alcuna obiezione o riserva da parte dei noleggiatori, tale silenzio-assenso sanava il vizio di invalidità del suddetto avviso, consentendo la decorrenza del termine di stallia a partire dal giorno 29 settembre.

Nella sua motivazione la Corte accoglie il principio generale della conservazione dell'atto e della sua sanatoria per raggiungimento dello scopo.

Pertanto, in un contratto di noleggio di nave, qualora venga inoltrato un avviso di prontezza invalido, ossia, nella specie, prima che la nave abbia raggiunto l'ormeggio, il termine di stallia inizia a decorrere solo dal momento in cui la nave sia successivamente giunta nel luogo convenuto, sia pronta ad effettuare le operazioni di scaricazione della merce e tali operazioni abbiano realmente inizio, senza alcuna obiezione

(...Continua)



(Continua...)

ne o riserva dei noleggiatori o dei loro agenti.

In conclusione, nel giudizio di appello in esame viene accolta la pretesa avanzata dagli armatori, consistente nella corresponsione di un compenso per il periodo di controstallia maturato.

A. Pracucci

QUESTIONI

SULLA NATURA GIURIDICA DELLA "STRAIGHT BILL OF LADING": DUE SENTENZE A CONFRONTO.

(JT Mac William co c. Mediterranean Shipping co "The Rafaela's", Langley J., High Court, Commercial Division, April 2002;

Parsons Corporation & Others c. CV Scheepvaartonderneming "The Happy Ranger", Aldous, Rix and Tuckey L.J.J., Court of Appeal, May 2002.)

Le Corti inglesi, a distanza di pochi mesi (aprile e maggio 2002), hanno affrontato il problema della natura giuridica della "straight B/L" ed, in particolare, della eventuale applicazione alla stessa delle Regole *Hague-Visby*, con riferimento al regime di limitazione della responsabilità vettoriale. Le decisioni in esame non sono uniformi ed offrono il quadro di un mutevole orientamento giurisprudenziale in progressiva evoluzione.

Nel caso deciso dalla *High Court* nell'aprile 2002 era stata emessa una "straight bill of lading" per il trasporto marittimo di quattro containers, caricati nel porto sudafricano di Durban e destinati a Boston (Stati Uniti), con un trasbordo da effettuarsi a Felixstowe (Regno Unito), durante il quale il carico a bordo della nave "The Rafaela's" veniva danneggiato.

Nel lodo arbitrale, pronunciato nel maggio 2001, era stata riconosciuta la responsabilità del vettore, la *Mediterranean Shipping co-Rafaela's* (la MSC).

Si trattava, nel caso di specie, di determinare entro quale somma la MSC potesse limitare la propria responsabilità ed, in particolare, se la polizza di carico fosse soggetta alle Regole *Hague-Visby* (mediante il ri-

chiamo contenuto nell'*UK COGSA* del 1971), il cui regime di limitazione della responsabilità vettoriale risulta meno rigoroso di quello previsto dall'*US COGSA*, che avrebbe altrimenti trovato applicazione.

Il collegio arbitrale, configurando il documento di trasporto come "straight B/L", aveva escluso l'applicazione della normativa contenuta nell'*UK COGSA* e, quindi, delle Regole *Hague-Visby*, in quanto sulla facciata della polizza (box 9) si trovava l'indicazione "polizza di carico non negoziabile a meno che 'all'ordine'" ("*B/L not negotiable unless 'order of'*"), non contenendo la polizza, in alcuna altra parte, la indicazione "all'ordine", ma presentando, invece, solo la designazione del destinatario del carico.

Sulla base dell'esistenza di questi due elementi, ovvero la non negoziabilità della polizza e l'indicazione specifica del soggetto destinatario, la *High Court* nega la natura di polizza di carico al documento di trasporto in oggetto, sottolineando che, secondo l'art. 1(b) delle Regole *Hague-Visby* (richiamate dal *UK COGSA*), la polizza di carico è un titolo di credito (Art. 1(b): "*Contract of Carriage applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title*").

Quindi, la polizza di carico deve qualificarsi come titolo di credito, negoziabile o trasferibile, nel senso che la proprietà dei beni può essere trasferita tramite girata o consegna del documento.

Nel caso di specie, il documento emesso non presentava tali caratteristiche, quanto, invece, la non negoziabilità dello stesso e la determinazione del soggetto destinatario dei beni. In conclusione, la Corte sostiene che una "straight B/L", ovvero un documento in cui il destinatario del carico è espressamente designato, non è giuridicamente configurabile come polizza di carico ex *UK COGSA*, con conseguente esclusione dell'applicabilità della normativa in materia di limitazione della responsabilità del vettore, secondo le *Hague-Visby Rules*.

Esattamente un mese più tardi, la *Court of Appeal* nel caso "The Happy

Ranger" si trova ad affrontare incidentalmente un problema analogo, relativo alla natura giuridica della "straight B/L".

La conclusione, cui perviene la suddetta Corte, appare in contrasto con quella precedentemente accolta dalla *High Court*, di cui sopra.

Nel caso "The Happy Ranger", stipulato un contratto per il trasporto via mare di tre reattori da Porto Marghera fino ad Al Jubail in Arabia Saudita, durante le operazioni di imbarco uno dei ganci della gru posta sulla nave si rompeva, determinando ingenti danni al carico in oggetto.

La Corte esclude che la polizza di carico emessa nella specie possa qualificarsi come "straight B/L"; dal momento che quest'ultima, pur non essendovi alcuna definizione nel diritto inglese, ma solo nella legislazione americana più datata, si configura come una polizza di carico, in cui i beni risultano destinati ad un soggetto specificamente menzionato nel documento stesso, in contrapposizione ad una polizza emessa all'ordine o al portatore.

Nel caso di specie, sulla facciata della polizza di carico era indicato che la consegna dovesse essere effettuata "to the consignee or his assigns" e, contrariamente alla decisione della *High Court*, il giudice ritiene in questo caso che una polizza con tali caratteristiche non deve necessariamente considerarsi non negoziabile o non trasferibile. Viene, pertanto, negata una caratteristica essenziale della "straight B/L", come delineatasi, invece, nel caso precedente, ovvero quella della non trasferibilità o non negoziabilità della "straight B/L".

(...Continua)



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(Continua...)

La *Court of Appeal* ritiene, altresì, corretto includere la “*straight B/L*” tra i titoli di credito, ai quali si riconosce l’applicazione delle *Hague-Visby Rules*: il destinatario del carico, indicato nella “*straight B/L*”, rientra nella categoria dei soggetti che le Regole si propongono di proteggere, in quanto la polizza di cari-

co è il solo titolo che vale a legittimarli al possesso dei beni (“...*any similar document of title...*”, art 1(b) *Hague-Visby Rules*).

La pronuncia della *Court of Appeal* si distacca dall’orientamento precedentemente seguito ed accolto dalla *High Court* e ciò a comprova della incerta natura giuridica della “*straight B/L*”.

A. Pracucci



OSSERVATORIO EUROPEO

di Marianna Tranchida

SEZIONE AEREA

A fianco della consueta rassegna delle principali proposte legislative al vaglio dell’ultimo Consiglio dei Ministri europei dei trasporti, nella presente rubrica s’intende attirare l’attenzione del lettore sulla recentissima costituzione di due Agenzie europee, rispettivamente nel settore della sicurezza marittima e della sicurezza aerea.

Come anticipato nelle precedenti edizioni di questo Osservatorio, gli attentati terroristici dell’11 settembre dello scorso anno hanno comportato l’adozione, con sorprendente rapidità ed efficacia, di una serie di misure volte a prevenire e reprimere l’insorgere di analoghi atti di terrorismo.

A livello comunitario si è, infatti, pervenuti ad aggiungere alla normativa esistente in materia di requisiti per il sicuro esercizio della navigazione marittima ed aerea (insieme di disposizioni di natura fondamentalmente tecnica, che rientrano nell’accezione del termine inglese “*safety*”), alcune misure specifiche, relative, in particolare, ai controlli di passeggeri, bagagli e merci trasportate, precipuamente indirizzate a fronteggiare l’allarme-terrorismo (“*security issues*”).

Nel campo del trasporto aereo è di particolare rilievo l’avvenuta costituzione dell’Agenzia europea per la sicurezza del trasporto aereo.

Il Reg. (CE) n.1592/02, del 15 luglio 2002, pubblicato nella GUCE

L/240 del 9 settembre 2002, ha sancito l’avvio della fase di costituzione di tale organismo che, con ogni probabilità, sarà ospitato insieme alla costituenda Agenzia per la sicurezza marittima.

La scelta provvisoria di Bruxelles rappresenta, anche in questo contesto, un sottile *escamotage* per eludere il problema relativo alla designazione delle sedi istituzionali delle nuove Agenzie europee; si ricordi, a titolo esemplificativo, il dibattito aperto nel Consiglio di Laeken circa l’opportunità di eleggere Parma (in opposizione, in particolare, alla candidatura di Helsinki) quale sede dell’Agenzia per la sicurezza dell’alimentazione.

L’EASA (European Agency for Safety in Aviation) è costituita con lo specifico scopo di garantire l’uniforme applicazione della legislazione europea in materia di sicurezza e di fornire agli Stati membri l’ausilio tecnico specialistico di cui abbisognano.

Prossimamente dovrà essere nominato il direttore esecutivo dell’organismo che sarà affiancato da un Consiglio di Amministrazione e da un Presidente, eletti secondo un principio di piena rappresentatività dei governi nazionali (15 rappresentanti per ciascuno Stato dell’Unione, rappresentanti della Commissione ed esperti nazionali designati da quest’ultima).

L’indipendenza e l’autonomia dell’Agenzia sono assicurate attraverso la redazione di un bilancio se-

parato le cui entrate sono costituite dai contributi comunitari.

In aggiunta a quanto sopra enunciato, dev’essere segnalata la formale adesione della Comunità a Eurocontrol avvenuta l’8 ottobre scorso.

Detto evento si inserisce fra i principali obiettivi del progetto teso a realizzare il “cielo unico” europeo entro il 2004. In base a tale proposta i centri di controllo aereo dei 15 Stati membri saranno riuniti in un unico sistema.

Aderendo ad Eurocontrol, organismo che coordina le attività di controllo aereo dei 31 Paesi che vi aderiscono, la Comunità si prefigge di introdurre gradualmente regole comuni obbligatorie, per migliorare e rendere più sicura la gestione del traffico aereo in Europa in una prospettiva a lungo raggio, ottenendo, nell’immediato, un livello di monitoraggio e di sicurezza più elevato per i voli diretti verso l’Est europeo.

In linea generale, il Consiglio dei ministri europei dei trasporti, tenutosi a Lussemburgo il 3 e 4 ottobre, ha preso atto degli sviluppi relativi al progetto del “cielo unico”, ed ha incaricato il Comitato dei Rappresentanti Permanenti degli Stati membri (COREPER) di risolvere alcuni degli aspetti più delicati, quali, ad esempio, i rapporti esistenti con le attività di controllo svolte dalle autorità militari, auspicando il definitivo accordo politico sulla proposta già in

(...Continua)





OSSERVATORIO EUROPEO

(Continua...)

occasione della prossima sessione del Consiglio, prevista per il 5 e 6 dicembre.

All'ordine del giorno dell'ultimo Consiglio Trasporti sono state, inoltre, discusse una proposta relativa alla fissazione di nuove regole circa il risarcimento dei passeggeri in caso di mancato imbarco o di cancellazione del volo ed una proposta relativa alla determinazione di requisiti minimi in materia di assicurazione obbligatoria.

Allo stato attuale occorre, inoltre, segnalare che la disciplina relativa all'adempimento dell'obbligazione del vettore aereo per la mancata esecuzione del contratto di trasporto non trova una regolamentazione generale né a livello internazionale, né a livello comunitario.

In argomento si suole rinviare alle normative nazionali, tranne per quanto concerne alcuni settori particolari come quelli coperti dalla direttiva comunitaria sui pacchetti turistici (Direttiva 90/314/CEE) o dal regolamento in materia di "overbooking" (Reg. CE n. 295/91).

Con riferimento, invece, alla seconda delle sopra citate misure, occorre osservare che con l'adeguamento della normativa comunitaria alla disciplina in materia di responsabilità civile del vettore aereo contenuta nella Convenzione di Montreal del 1999, si è avvertita l'esigenza di uniformare le obbligazioni assicurative gravanti sulle compagnie aeree alle nuove regole in materia di risarcimento del danno.

La proposta di regolamento, presentata il 24 settembre 2002 dalla Commissione [COM (2002) 521 final, 2002/0234(COD)], tiene conto della situazione che si è venuta a creare nel mercato delle assicurazioni in seguito all'11 settembre 2001.

Detto documento prevede che le compagnie aeree si assicurino per essere in grado di risarcire somme di ammontare minimo di 250.000 DSP in relazione ai danni occasionati durante il trasporto aereo ai passeggeri od ai loro bagagli registrati.

In caso di trasporto di merci, il

limite da assicurare è, invece, pari a 17 DSP per chilogrammo di merce perduta o avariata, mentre per quanto concerne il trasporto aereo di posta, la fissazione di tali requisiti minimi resta ad appannaggio dei governi nazionali.

Per i danni causati a terzi sulla superficie o a quelli che sono conseguenza di attacchi terroristici o fatti di guerra sono previsti dei massimali che fanno riferimento alle caratteristiche dell'aeromobile.

L'ulteriore proposta discussa in seno all'ultimo Consiglio è quella relativa alla nota necessità di modifica del Reg. CE n. 95/93, testo di legge che attualmente disciplina la "slot allocation" in ambito comunitario.

Relativamente a detta vertenza si ricorda che è stata prevista una riforma articolata in due fasi.

In una prima fase si prevede di apportare alcune correzioni e specificazioni tecniche relativamente al contenuto del Regolamento, in particolare all'attuale definizione di "slot", in una seconda fase si dovrebbe giungere alla regolamentazione del c.d. "secondary trade" (mercato nel quale le bande orarie vengono vendute ed acquistate illegalmente).

A tal fine è stata commissionata ad una società di consulenza indipendente un'analisi dell'attuale fisionomia di questo mercato parallelo.

Il rapporto definitivo è previsto entro la prima metà del 2003. Infine, per quanto attiene ad alcune vicende più strettamente connesse al nostro Paese, deve essere rilevato, da un lato, il formale deposito innanzi alla Corte di Giustizia del ricorso presentato contro la Repubblica Italiana per l'inadempimento degli obblighi discendenti dalla direttiva 96/67/CE (in materia di liberalizzazione dei servizi di handling) e, dall'altro, la richiesta di modifica avanzata dal Commissario Monti dell'accordo di cooperazione siglato tra Alitalia ed Airfrance.

Relativamente alla prima delle suddette questioni, si dirà che la presentazione del ricorso risale allo scorso giugno e conclude la fase preliminare della procedura di infrazione avviata nei confronti dell'Italia.

La Commissione, in ossequio dell'articolo 226 del trattato, aveva

inviato al Governo italiano una lettera di messa in mora datata 3 maggio 2000. In tale lettera venivano contestati alcuni aspetti del decreto legislativo di attuazione della direttiva (D.lgs. n.18 del 1993).

In particolare, si evidenziava che un effettivo accesso al mercato dei servizi di handling non era stato garantito e veniva constatato il mantenimento di una situazione di *status quo* nei principali scali italiani, ove continuavano ad operare società controllate da compagnie aeree o da gestori aeroportuali.

Inoltre, l'obbligo per un nuovo operatore di assumere personale alle dipendenze del gestore aeroportuale, veniva ritenuto in contrasto con le regole di concorrenza.

Ritenute insoddisfacenti le repliche presentate dal Governo, la Commissione, con lettera del 24 luglio 2001, intimava all'Italia di adottare le misure necessarie alla corretta implementazione della normativa comunitaria.

Evidentemente tali suggerimenti non sono stati tenuti in debita considerazione dal nostro Paese con la conseguenza che la Commissione ha ritenuto di porre la questione all'esame della Corte CE.

Con riferimento all'intesa Alitalia-Airfrance notificata l'8 maggio 2002, la Commissione ha eccepito il probabile insorgere di problemi sulla concorrenza nelle rotte tra Parigi, Milano, Roma e Venezia.

Il Commissario Monti ha invitato le due compagnie aeree a rivedere l'alleanza alla luce delle indicazioni fornite, in maniera da renderla rispettosa dei concorrenti e non lesiva degli interessi dei passeggeri.

Come avvenuto per altri accordi bilaterali in passato, anche in questo caso, l'intesa avrà per oggetto il "code sharing", la condivisione degli utili e delle strategie di fidelizzazione della clientela, comportando una comune politica tariffaria e commerciale relativamente a rotte sulle quali i due vettori detengono la quasi totalità del mercato. Una tale evenienza porterebbe alla prevedibile conseguenza della creazione di un mono-

(...Continua)

OSSERVATORIO EUROPEO



(Continua...)

polio che difficilmente renderebbe accessibile l'entrata di nuovi operatori su dette rotte.

SEZIONE MARITTIMA

Per quanto concerne il trasporto marittimo, si deve ricordare che in seguito al tragico incidente della petroliera "Erika", avvenuto al largo delle coste bretoni nel dicembre 1999, è stato adottato, lo scorso dicembre 2001, il c.d. Pacchetto "Erika I" che ha reso obbligatorio il ritiro dal mercato delle petroliere non munite di doppio scafo, nonché di un gran numero di imbarcazioni fatiscenti che venivano ancora diffusamente utilizzate nei traffici internazionali. Oltre al generale rinnovo della flotta europea, il Pacchetto "Erika I" ha avviato l'armonizzazione degli standards europei in materia di sicurezza, ha rinforzato il sistema dei controlli nei porti di approdo ed ha reso più elevati i requisiti qualitativi e di affidabilità a cui deve conformarsi l'attività svolta dalle società di classificazione.

Al suddetto Pacchetto se ne è affiancato un secondo le cui misure sono state quasi interamente approvate.

Del Pacchetto "Erika II" fanno parte: la proposta di costituire un'Agenzia Europea per la sicurezza marittima, la proposta di istituire un sistema europeo di informazione e di monitoraggio del traffico marittimo e la proposta di creare un fondo europeo di risarcimento delle vittime di danni connessi al trasporto via mare di sostanze pericolose o nocive o di danni derivanti da inquinamento marino.

Le prime due misure sopra citate sono state adottate dal Consiglio dei Ministri europei riunitosi lo scorso giugno, mentre la proposta relativa alla istituzione del fondo dell'ammontare di 1 miliardo di Euro (il c.d. COPE) è stata discussa,

ma non ancora approvata, nell'ambito dell'ultimo Consiglio tenutosi a Lussemburgo il 3 e 4 ottobre. In tale sede si è confermata la decisione di attendere la conclusione delle discussioni che si stanno svolgendo in seno all'IMO (International Maritime Organization).

Il nodo da sciogliere per la creazione di suddetto fondo è rappresentato dal novero dei potenziali partecipanti. Attualmente la proposta presentata a livello comunitario prevede che a finanziare il fondo siano armatori ed esercenti di navi battenti bandiera di uno degli Stati dell'Unione, oltre a quanto può essere raccolto tramite l'imposizione di una sanzione pecuniaria su tutti i soggetti coinvolti in un sinistro marittimo.

I rappresentanti dei governi nazionali hanno auspicato che la lista dei membri del fondo venga stilata su base internazionale, una tale eventualità avrebbe l'immediato vantaggio pratico di ridurre la quota contributiva di ciascuno dei partecipanti.

Il Consiglio dei Ministri dei trasporti attende, pertanto, che un Protocollo modificativo della Convenzione internazionale in materia di responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da combustibili di stiva venga presentato dall'IMO. E' probabile che il documento sarà già redatto per la sessione del prossimo dicembre e se i Ministri raggiungeranno l'accordo politico in relazione allo stesso, il contenuto del testo internazionale sarà integralmente trasposto in una misura comunitaria.

L'attuale proposta del Pacchetto "Erika II", relativa alla costituzione del fondo, potrebbe essere modificata per attuare il recepimento del suddetto protocollo oppure potrebbe accadere che un ulteriore atto venga adottato *ad hoc*.

Quest'ultima soluzione consisterebbe in un risultato del tutto analogo a quello a cui si è giunti in materia di responsabilità civile del vettore aereo. In tale settore, infatti, al fine di allineare la disciplina comunitaria contenuta nel Reg. CE n.2027/97 con quella dettata dalla Convenzione di Montre-

al del 1999, è stato approvato il recente Reg.CE n. 889/02. Detto regolamento riprende integralmente l'insieme delle disposizioni della Convenzione internazionale e sarà applicabile in tutti gli Stati membri non appena entrerà in vigore quest'ultima, depositate le trenta ratifiche a tal uopo necessarie.

La Commissaria Loyola De Palacio ha, tuttavia, puntualizzato che, qualora non fosse istituito un regime appropriato di responsabilità e di risarcimento a livello internazionale, la Commissione presenterà una nuova proposta legislativa che introduca un regime di responsabilità e di risarcimento per i danni da inquinamento marino valido per tutta l'Unione Europea.

Il Regolamento CE n. 1406/2002, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale delle Comunità Europee L/208 del 5 agosto 2002, istituisce, invece, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima. Tale Agenzia, la cui data ufficiale di nascita è il 25 agosto scorso, avrà come sede provvisoria Bruxelles (fintanto che non sarà raggiunto l'accordo su quella definitiva da designarsi tra le candidate: Genova, Lisbona, Nantes, Stoccolma ed Atene). Attualmente sono in corso le ricerche per l'individuazione dello stabile che ne ospiterà gli uffici ed è stato bandito un concorso per la nomina del direttore esecutivo.

Nella medesima Gazzetta Ufficiale del 5 agosto 2002 è stata, inoltre, pubblicata la Direttiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, la quale istituisce, adottando la seconda delle misure contenute nel Pacchetto "Erika II", un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione che abroga la precedente direttiva 93/75/CEE del Consiglio, prefiggendosi di coordinare le azioni nazionali e di garantire un adeguato sistema informativo per potenziare le attività di indagine a seguito di gravi incidenti marittimi, di coordinare le azioni nazionali e di garantire un ade-

(...Continua)



OSSERVATORIO EUROPEO

(Continua...)

guato sistema informativo per potenziare le attività di indagine a seguito di gravi incidenti marittimi.

In conclusione si deve ag-

giungere che in occasione del Consiglio dei Ministri, tenutosi a Lussemburgo gli scorsi 3 e 4 ottobre, la Comunità ha stipulato un accordo internazionale con la Repubblica

cinese, al fine di incrementare il volume dei traffici marittimi commerciali intercorrenti tra i due Paesi e di rendere libero il reciproco accesso nei rispettivi mercati.



LAST MINUTE

GLI ACCORDI "OPEN SKY" STIPULATI TRA TALUNI STATI MEMBRI E GLI STATI UNITI D'AMERICA CONTENGONO ALCUNI ASPETTI CONTRARI AL DIRITTO COMUNITARIO

(SENTENZE DELLA CORTE DI GIUSTIZIA DELLA COMUNITA' EUROPEA NELLE CAUSE C- 466, 468, 469, 471, 472, 475, 476/98 COMMISSIONE/REGNO UNITO, DANIMARCA, SVEZIA, FINLANDIA, BELGIO, LUSSEMBURGO, AUSTRIA, GERMANIA DEL 5 NOVEMBRE 2002)

Lo scorso 5 Novembre, la Corte di Giustizia si è pronunciata sugli accordi bilaterali conclusi nei primi anni '90 tra Stati Uniti ed alcuni Stati comunitari, stabilendo che alcuni aspetti relativi all'impossibilità per i vettori comunitari di ricevere lo stesso trattamento riservato alle compagnie aeree detenute e controllate dallo Stato membro parte dell'accordo, o da cittadini dello stesso, nonché relativi alla fissazione delle tariffe sulle rotte intracomunitarie, così come gli impegni in materia di sistemi telematici di prenotazione, sono contrari al diritto comunitario.

(Per un commento a tali sentenze si rinvia al prossimo numero di News Letter)

NUOVE REGOLE PER GLI AIUTI VISIVI NEGLI AEROPORTI CIVILI (CIRCOLARE ENAC DEL 28 OTTOBRE 2002)

E' stata emanata dall'ENAC in questi giorni la circolare relativa agli impianti AVL, alla segnaletica orizzontale e a quella verticale.

Con tale circolare l'ENAC rende noti i requisiti che tali impianti devono possedere e fornisce i criteri, nonché le procedure che i soggetti che hanno la titolarità degli impianti AVL e della segnaletica verticale ed orizzontale negli aeroporti civili devono applicare per la progettazione, la messa in opera di nuovi impianti e le modifiche a quelli esistenti. Il gestore aeroportuale, come precisato in detta circolare, è tenuto a richiedere l'approvazione dei progetti inerenti la menzionata segnaletica, nonché gli impianti AVL. Ad un analogo adempimento è tenuto l'ENAV in relazione agli impianti AVL e alla segnaletica verticale di sua proprietà.

All'ENAC è devoluta la competenza in materia di sorveglianza: ogni anno, l'Area Infrastrutture Aeroportuali provvede ed elaborare un programma nazionale delle ispezioni codificando gli interventi e la loro frequenza su ogni aeroporto, in relazione alla rilevanza dell'aeroporto stesso ed alla tipologia di impianti di cui esso è dotato. L'Area Infrastrutture Aeroportuali deve altresì elaborare un'azione di monitoraggio, mediante appositi team ispettivi centrali, sulla effettiva ed efficace applicazione del programma nazionale delle ispezioni.



AGENDA

22 Novembre 2002

**XIV Conferenza annuale E.A.L.A.
(European Air Law Association)**

*"Recent Developments in European
Air Transport Law and Policy"*

Organizzato a Stoccolma (Svezia)

Berns, Berzelli Park

Informazioni:

tel. +45 33414141,

fax +45 33414133