

NEWS LETTER

Università degli Studi di Bologna

Corso di Laurea in Ingegneria Aerospaziale
Corso di laurea per Operatore Giuridico d'impresa

Sede di Forlì
Sede di Ravenna



CONVEGNO SUL TEMA "SECURITY E TRASPORTO MARITTIMO",

ORGANIZZATO DALL'UNIVERSITÀ
DI BOLOGNA E DAL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

GRETA TELLARINI

Organizzato dalla Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Bologna e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è svolto lo scorso 7 aprile presso la Sala G.Prodi della stessa Università un Convegno in materia di "Security e Trasporto marittimo", sponsorizzato da Rina, Assoporti e Assologistica.

Il convegno ha affrontato un tema di estrema attualità, che si sta imponendo con urgenza nella realtà operativa, suscitando non poche preoccupazioni, a fronte degli sforzi compiuti in sede IMO e a livello comunitario per apprestare una serie di misure idonee a garantire standards più elevati di sicurezza per la prevenzione e repressione degli atti di terrorismo sia sulle navi, sia in ambito portuale.

(Continua a pag. 9)

RESPONSABILITÀ ESTERNE DELLA COMUNITÀ EUROPEA

GIORGIO CALLEGARI*

La reazione dei vettori comunitari, all'indomani della pronuncia della Corte di Giustizia Europea sul caso "Open Skies", è stata di grande preoccupazione, non tanto per i contenuti della pronuncia stessa già anticipati dalle conclusioni dell'Avv. generale la scorsa estate, quanto per la comunicazione che ne è seguita da parte della Commissione, in cui veniva chiesto agli Stati Membri di denunciare gli accordi di Open Skies con gli Stati Uniti, nonché astenersi dal contrarre nuovi impegni internazionali con Paesi terzi nel settore del trasporto aereo senza aver prima verificato con la Commissione la compatibilità delle future negoziazioni con la legge comunitaria.

Alitalia, come tutti gli altri vettori comunitari, ritiene che le richieste della Commissione non solo non trovino pieno fondamento nelle disposizioni della Corte, ma non tengano nel dovuto conto le realtà operative del business del trasporto aereo e la necessità di assicurare la continuità di queste attività ("business as usual"); tali richieste sono da considerarsi ancor più dannose in questo momento in cui l'industria aerea sta vivendo una prolungata crisi internazionale a seguito delle note vicende del settembre 2001, acuita dal nuovo conflitto in corso.

Nelle sentenze della Corte viene affermato

che solo alcuni aspetti degli accordi bilaterali sono di esclusiva competenza comunitaria – tariffe per rotte intra-comunitarie, slots e CRS – mentre restano di competenza esclusiva degli Stati Membri i diritti di traffico che sono l'essenza di tali accordi, siano essi di "Open Skies" o di altro tipo. Pertanto, in relazione a tutte le materie non riconosciute specificamente di esclusiva competenza della Commissione, l'accordo di "Open Skies" in vigore tra Italia e Stati Uniti, resta pienamente valido e compatibile con il diritto comunitario.

In nessun modo, infatti, le sentenze della Corte di Giustizia, come peraltro confermato dall'Avvocato generale Tizzano in occasione di un discorso tenuto all'Aviation Club, impongono agli Stati di affidare un mandato esclusivo alla Commissione né richiedono di attivare le clausole di denuncia degli accordi di "Open Skies".

Neanche per le clausole di "ownership and control" contenute negli accordi bilaterali, seppur valutate dalla Corte come incompatibili con il diritto comunitario, è stata indica-

(Continua a pag. 2)

* Vice Presidente Alleanze e
Relazioni Internazionali, Alitalia

SOMMARIO

Responsabilità esterne della comunità europea	1	Convegno sul tema "Security e trasporto marittimo"	1
Osservatorio legislativo	3	Osservatorio legislativo	10
Rassegna giurisprudenziale	4	Rassegna giurisprudenziale	11
Materiali.	6	Materiali.	14
		Osservatorio Europeo.	14



RESPONSABILITÀ ESTERNE DELLA COMUNITÀ EUROPEA

(Continua dalla prima pagina...)

ta un'esclusiva competenza comunitaria né previsto l'obbligo di denuncia degli accordi, ma solo un obbligo di modificare tali clausole affinché esse siano in linea con il diritto comunitario.

E' importante anche sottolineare come l'attivazione delle clausole per la denuncia dell'accordo "Open Skies" tra l'Italia e gli Stati Uniti verrebbe a creare una situazione di incertezza insostenibile sia da un punto di vista legale che da un punto di vista operativo, a detrimento delle relazioni tra i due Paesi nel settore del trasporto aereo.

Verrebbe inoltre messo a forte rischio anche lo sviluppo delle Alleanze globali che godono dell'immunità antitrust garantita dalle Autorità Statunitensi, che viene notoriamente condizionata all'esistenza di accordi di "Open Skies" tra Stati Uniti e i Paesi a cui appartengono i vettori dell'Alleanza stessa.

In tale contesto va sottolineato come Alitalia si sia dichiarata ed abbia sostenuto da tempo una posizione favorevole ad attribuire alla Commissione un mandato pieno per la negoziazione con gli Stati Uniti volta a creare un'area comune per il traffico transatlantico (TCAA - Transatlantic Common Aviation Area). La trattazione a livello comunitario dovrebbe garantire alla negoziazione un valore aggiunto volto ad assicurare parità di ruoli tra gli USA e la Comunità nell'ambito dell'aviazione, nonché consentire la definizione di regole comuni non solo attinenti ai diritti di traffico ed alle tariffe, ma anche per ciò che attiene alla concorrenza, alle attività ancillari, assicurazioni ed ai sussidi.

Il primo mandato conferito dal Consiglio alla Commissione nel 1996 escludeva in modo specifico il potere di negoziare i diritti di traffico in quanto ritenuti di competenza esclusiva degli Stati membri; tale mandato peraltro non ha conseguito alcun

risultato e oggi, alla luce delle sentenze della Corte, la Commissione ha chiesto un nuovo mandato sulla base di una proposta presentata nel 2000, rispetto al quale però molte tematiche andrebbero aggiornate ed approfondite alla luce degli sviluppi intervenuti nel business del trasporto aereo. Il conferimento di tale mandato, così come concepito, suscita ancora una volta la preoccupazione dei vettori comunitari a cui non è stata data la possibilità di esprimere ufficialmente e direttamente il proprio punto di vista e i propri dubbi sui contenuti.

Tre i principali aspetti della proposta di mandato in questione che richiederebbero una più attenta valutazione ed approfondimento, affinché gli interessi dell'intera industria del trasporto aereo comunitario possano realmente beneficiare dell'intervento della Commissione. In particolare la necessità di prendere in considerazione le modifiche intervenute nel settore del trasporto aereo internazionale con la crisi seguita ai noti avvenimenti dell'11 Settembre 2001, soprattutto in materia di *safety e security*; la necessità di predisporre una maggiore convergenza, soprattutto in materia di concorrenza, sussidi ed in ambito regolamentare; nonché l'urgenza di assicurare un coinvolgimento strutturato dell'industria nell'intero processo di negoziazione e definizione dell'accordo con gli USA.

Gli eventi dell'11 Settembre hanno significativamente modificato lo scenario del trasporto aereo internazionale sotto l'aspetto sia economico che operativo, senza sottovalutare tutti gli adempimenti legati alla sicurezza. Diventa pertanto necessario ed urgente che le negoziazioni con gli Stati Uniti tengano in considerazione la delicata situazione di crisi ed assicurino un "level playing field" per tutti i vettori.

Solo una piena e reale liberalizzazione può garantire una reale piattaforma com-

petitiva, ma affinché questa sia concretamente raggiunta è necessario che un elevato grado di convergenza delle norme regolamentari, soprattutto in materia di concorrenza, sia conseguito in fase di negoziazione e propriamente definito al momento dell'entrata in vigore dell'accordo.

Criticità che rendono evidente la necessità di un coinvolgimento diretto e coordinato dell'industria nel processo di negoziazione, coinvolgimento che il mandato oggi in discussione non prevede.

Nelle discussioni avvenute in ambito AEA è emersa inoltre la disponibilità a riconoscere alla Commissione il mandato per negoziare con gli USA, a fronte di un chiaro riconoscimento da parte della Commissione stessa della "libertà" per gli Stati Membri di proseguire le negoziazioni bilaterali nelle materie di loro competenza, in particolare i diritti di traffico, assicurando così la certezza del quadro giuridico.

In merito a queste tematiche delle relazioni esterne con Paesi terzi, affrontate dalla Commissione nella sua comunicazione del 19 Novembre 2002, rinnovate ed ampliate in quella recente del 26 Febbraio 2003, a cui viene allegata una proposta di regolamento, presentando il tutto come un pacchetto globale, ancor più forti sono le preoccupazioni dell'industria anche in considerazione della mancanza di linee guida definite e di una normativa giuridica certa.

Le richieste avanzate dalla Commissione e le procedure delineate disciplinanti l'informativa da parte degli Stati Membri circa ogni futura negoziazione di accordi bilaterali con Paesi terzi non solo è di difficile applicazione pratica ma rischia di determinare un forte rallentamento se non una stasi nell'ambito dell'evoluzione delle negoziazioni e nello sviluppo dei diritti di traffico, compromettendo pericolosamente l'attività operativa.

(...Continua)

DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

COMITATO DIRETTIVO:

Anna Masutti

Franco Persiani

Greta Tellarini Stefano Zunarelli

HANNO COLLABORATO:

Giorgio Callegari

Davide Gennari

REDAZIONE:

Andrea Giardini, Simona Morelli,

Annalisa Pracucci, Filippo Rossi,

Freya Tamburini, Alessio Totaro,

Marianna Tranchida

SEGRETERIA DI REDAZIONE:

Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì

E-mail: newsletter@ingfo.unibo.it

Registrazione presso il Tribunale di

Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002



RESPONSABILITÀ ESTERNE DELLA COMUNITÀ EUROPEA



(Continua...)

Il contesto competitivo in cui operano i vettori comunitari ed internazionali obbliga le compagnie aeree ad essere pronte a cogliere ogni nuova opportunità di mercato; spesso per poter sfruttare a pieno tali opportunità è necessario negoziare o rinegoziare i diritti di traffico con i Paesi terzi in modo tempestivo, e anche al di là di queste situazioni specifiche, il calendario delle negoziazioni aeronautiche è normalmente molto variabile e flessibile, pertanto risulta difficoltoso rispettare il processo delineato nelle richieste dalla Commissione,

soprattutto nel momento in cui si richiede che le intese eventualmente raggiunte vengano sottoposte al vaglio giuridico della Commissione prima di poter entrare in vigore.

Tali considerazioni fanno emergere l'esigenza di affiancare all'approccio legale seguito dalla Commissione, un approccio pragmatico e rispondente alle reali esigenze operative, nonché ai tempi e modi in cui le negoziazioni di accordi bilaterali con Paesi terzi si svolgono, prevedendo anche norme ben definite per il periodo di transizione, che assicurino certezza normativa

ed un trattamento equo per tutti i vettori europei fino al momento in cui il processo di modifica, che richiederà diverse fasi, non sia completato.

Le peculiarità del trasporto aereo impongono la definizione e la formalizzazione di un processo di consultazione e coinvolgimento dell'industria perché venga assicurato il rispetto delle specifiche esigenze del settore; in tal senso è indirizzata l'azione dei vettori AEA che, nei giorni scorsi, hanno inviato alle Istituzioni Comunitarie la richiesta di procedere all'istituzione di tale processo.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

**REGOLAMENTO (CE) N. 437/2003 DEL
PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO DEL 27 FEBBRAIO 2003
RELATIVO ALLE STATISTICHE SUI TRASPORTI
AEREI DI PASSEGGERI, MERCI E POSTA**
(in G.U.C.E. dell'11 marzo 2003, n. L 66)

Nel contesto della politica comunitaria dei trasporti aerei e del futuro sviluppo della politica comune dei trasporti, le istituzioni comunitarie hanno avvertito l'esigenza di disporre di dati statistici comparabili, coerenti, sincronizzati e regolari circa la portata e lo sviluppo dei trasporti aerei di passeggeri, merci e sul territorio della Comunità.

Di conseguenza, con tale provvedimento si è previsto che gli Stati membri debbano procedere all'elaborazione di statistiche sui trasporti di passeggeri, merci e posta per mezzo di servizi aerei commerciali nonché sui movimenti degli aeromobili civili a destinazione di o in provenienza da aeroporti comunitari, ad esclusione dei voli effettuati da aeromobili per motivi di Stato.

**DECRETO MINISTERIALE DEL 6 MARZO
2003 RELATIVO ALL'AFFIDAMENTO ALLA
SOCIETÀ S.E.A.P.
DELLA GESTIONE TOTALE DEL SISTEMA
AEROPORTUALE DELLA REGIONE PUGLIA**

In data 6 marzo 2003 è stato adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Ministero della Difesa) un decreto per l'assegnazione alla SEAP, società di gestione locale, di una concessione quarantennale con relativa cessione alla medesima delle aree demaniali essenziali agli aeroporti

pugliesi di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto.

Il decreto in questione, preceduto dalla presentazione di un disegno di legge da parte della Regione Puglia, con cui la stessa intendeva affidare in concessione alla SEAP la gestione totale del sistema aeroportuale pugliese, rappresenta una soluzione opportuna in termini di politica sia economica, sia giuridica.

Sotto il primo profilo occorre considerare che il provvedimento in esame apre la via ad un nuovo processo di privatizzazione e rafforza l'ipotesi della creazione di un ulteriore polo aeroportuale italiano dopo Milano e Roma, focalizzato al Sud. Un nuovo polo aeroportuale, in particolare, appare assolutamente idoneo a ridurre il gap allo stato esistente fra il Centro - Nord e il mezzogiorno e rappresenta indubbiamente una spinta per tutto il Sud, che potrebbe in tal modo trarre notevole vantaggio sia dalla crescita del turismo, motore dell'azienda del Mezzogiorno, sia da quella degli investimenti.

Nondimeno il decreto ministeriale in oggetto appare lo strumento giuridico ottimale per l'affidamento in concessione alla società di gestione locale dell'intero sistema aeroportuale pugliese, alla luce dei principi della Costituzione, delle norme che regolano il procedimento amministrativo e delle specifiche disposizioni che disciplinano il rilascio delle concessioni aeroportuali.

Sotto il primo profilo occorre infatti rilevare che l'utilizzo di una legge regionale per l'affidamento delle concessioni aeroportuali sarebbe stata con tutta probabilità tacciata di incostituzionalità, dal momento

che ai sensi dell'articolo 117 C., terzo comma, la potestà legislativa regionale in materia è concorrente e pertanto subordinata alla previa adozione da parte dello Stato di una legge cornice che fissi i principi generali regolatori, la quale non è stata adottata con riferimento al settore in questione.

Peraltro il disegno di legge regionale appariva illegittimo anche sotto altro profilo ponendosi, come anticipato, in contrasto con i principi che governano il procedimento amministrativo e in particolare destava perplessità l'affidamento della gestione di beni del demanio statale da parte della Regione, in assenza di una riserva esclusiva della stessa.

Ciononostante, seppure il decreto in oggetto nasca come strumento di risoluzione su un piano preventivo di problemi di costituzionalità e di legittimità in genere che sarebbero presumibilmente sorti nell'ipotesi di adozione di una legge - provvedimento regionale per l'affidamento della concessione, il medesimo desta a sua volta alcune perplessità. Innanzitutto non può negarsi che la sua formulazione

(...Continua)

AERNOVA[®] srl
Flight Training Organisation

- SCUOLA DI PILOTA ISTRUTTORE
- LAVORO AEREO - MONTESAPONE
- ISSA PER IL MARE
- CENTRO MANUTENZIONE AERONAVE ISTRUTTORE
- CORSO DI MANUTENZIONE TECNICA ISTRUTTORE

Aeroservizi
Eiservizi

Via E. di Vittorio, 74 • 41100 Folle
Ripa Cap. Aeroporto "L. Filippini" - Folle
Tel. 0543 76200 • Fax 0543 76203
http://www.aerovola.it
e-mail: aerovola@aerovola.it



OSSERVATORIO LEGISLATIVO

(Continua...)

sia in alcune parti oscura e che il medesimo presenti una discrasia logica (che emerge peraltro *ictu oculi*) tra le premesse e il dispositivo. Appare incoerente infatti il richiamo in premessa della Direttiva del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 30 Novembre 2000 n. 141 - T., la quale ha acconsentito per ragioni di urgenza l'affidamento temporaneo della gestione con la possibilità per l'ENAC di stabilire in un secondo momento la durata

definitiva della concessione, e la previsione della sua abrogazione al quarto comma dell'articolo unico. Inoltre pare irragionevole e scarsamente aderente al dato normativo la soluzione di approvare la convenzione stipulata dall'ENAC con la SEAP in data 25 gennaio 2002 che fa riferimento ad un rapporto di concessione della durata di tre anni e di prevedere un successivo intervento da parte dell'ENAC in via di urgenza per l'estensione della durata di detta convenzione a quaranta anni

decorrenti dalla data di sottoscrizione della postilla (12 febbraio 2003). Non può infatti negarsi che sarebbe stata maggiormente opportuna (anche per ragioni di trasparenza) l'adozione di una nuova convenzione tra SEAP ed ENAC e che la medesima avrebbe evitato i problemi di coordinamento e sovrapposizione di interventi (normativi e convenzionali) che invece discendono dalla soluzione adottata.

Filippo Rossi

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

PROFILI DI RESPONSABILITÀ DEL DIRETTORE D'AEROPORTO

(Sentenza della Corte di Cassazione del 21 novembre 2002)

In data 21 novembre 2002, la Corte di Cassazione si è pronunciata in merito al ricorso d'appello proposto dal direttore dell'aeroporto, dal capo-addetto al traffico aereo, da due dipendenti dell'aeroporto, nonché dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'Aeroporto di Verona, quali responsabili civili e, infine, da due parti civili, a seguito della sentenza della Corte d'Appello di Venezia del 9 luglio 2001, in merito all'incidente aereo, che si è verificato nel dicembre del 1995 durante la fase di decollo di un aeromobile della compagnia rumena Banat Air e che ha provocato la morte di tutte le persone a bordo.

Si ricorda che la Corte d'Appello aveva ritenuto di condannare il direttore dell'aeroporto, il capo-addetto al traffico aereo e i due dipendenti dell'aeroporto, in quanto erano venuti meno in concreto agli obblighi sugli stessi gravanti in tema di normativa nazionale ed internazionale sulla sicurezza del volo.

La Suprema Corte ha ritenuto in particolare di ravvisare nei confronti del direttore dell'aeroporto un comportamento negligente ed imprudente in violazione di alcune norme del codice della navigazione, che attribuiscono ad esso una competenza di carattere generale avente per oggetto tutte le funzioni amministrative attinenti alla navigazione e al traffico aereo. Nel caso di specie, ai sensi dell'art. 802 cod. nav., il direttore dell'aeroporto non doveva autorizzare il decollo dell'aereo se l'esercen-

te e il comandante non avevano attuato gli obblighi posti a loro carico per garantire la sicurezza della navigazione. Ciò che viene in rilievo attiene alla violazione, da parte del direttore dell'aeroporto, delle condizioni di sicurezza degli aeromobili sotto il profilo del peso e quindi della loro stabilità. Egli ha, infatti, emanato alcune direttive intese a consentire il recapito dei piani di carico anche in tempi successivi al decollo dell'aeromobile, così eliminando ogni possibilità di effettivo controllo delle condizioni di sicurezza del velivolo.

Da ultimo, occorre sottolineare come già nelle more del processo in questione il diretto coinvolgimento del direttore di aeroporto avesse dato avvio ad una fase di rimediazione di tale figura come risultante dalle norme del codice della navigazione che attribuirebbero allo stesso poteri (e conseguenti responsabilità) di controllo da realizzarsi con modalità tali che non tengono ormai più conto dell'evoluzione del trasporto aereo e del rilevante numero di voli quotidianamente effettuati in un aeroporto.

Freya Tamburini

LA COMMISSIONE EUROPEA RICORRE CONTRO L'ITALIA PER INADEMPIMENTO ALLA DIRETTIVA SULL'HANDLING AEROPORTUALE

(Ricorso del 19 dicembre 2002 - Commissione c. Repubblica italiana, Causa C-460/02, in G.U.C.E. dell'8 marzo 2003, C 55)

Il 19 dicembre 2002 la Commissione europea ha presentato alla Corte di giusti-

zia CE un ricorso contro l'Italia sulla base della considerazione che quest'ultima sarebbe venuta meno agli obblighi sanciti dalla Direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità per più ragioni. La Commissione europea osserva, in primo luogo, che il decreto legislativo n. 18/99 di recepimento della direttiva sull'handling aeroportuale non contiene l'indicazione del periodo di durata massima di sette anni per la selezione di prestatori di servizi di assistenza a terra di cui all'art. 11, par. 1, lett. d) della direttiva in parola. La Commissione, nel contestare tale violazione non ha ritenuto sufficiente, al riguardo, la giustificazione offerta dalle autorità italiane in base alla quale la carenza in parola potrebbe essere sanata attraverso il rinvio a provvedimenti amministrativi, da adottarsi in occasione dei bandi di gara per la selezione da effettuarsi in relazione ai principali scali nazionali, e contenenti la durata di affidamento dei servizi di assistenza. La Commissione, al fine di superare tali contestazioni, non ritiene, infatti, sufficiente rinviare ad una prassi amministrativa anche se consolidata.

In secondo luogo la Commissione contesta al Governo italiano che l'art. 14 del d.lgs. n. 18/99 risulta incompatibile con l'art. 18 della direttiva n. 96/67 poiché impone ai prestatori dei servizi di assistenza a terra obblighi di assorbimento di personale già alle dipendenze dell'ente gestore, in proporzione all'attività acquisita.

Al riguardo si ricorda infatti che l'art. 14 par. 1 del d.lgs. 18/99 fissa l'obiettivo di

(...Continua)

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE



(Continua...)

adottare misure per salvaguardare il mantenimento dei livelli di occupazione del personale dipendente dal precedente gestore, e della continuità del rapporto di lavoro. Il secondo comma della disposizione comporta l'obbligo di passaggio del personale ogniqualvolta vi sia un "trasferimento di attività", concernente una o più categorie di servizi di assistenza a terra, ad un prestatore di servizi.

In verità l'art. 14, sin dai tempi immediatamente successivi alla sua redazione, sollevò delle contestazioni da parte delle Autorità preposte al controllo delle regole di concorrenza. Infatti, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato già in sede di esame del disegno di legge di recepimento della disciplina comunitaria, rilevò come l'art. 14 travalicasse le finalità che l'art. 18 della direttiva mirava a perseguire, introducendo un vero e proprio ostacolo al prestatore del servizio che si determini ad intraprendere un nuovo servizio presso uno scalo nazionale.

Tale ostacolo secondo l'Antitrust è sicuramente rappresentato dall'obbligo di assorbire il personale già alle dipendenze degli enti gestori.

La Commissione Europea contesta al nostro Paese in definitiva che l'art. 14 favorisce le imprese già insediate negli aeroporti a discapito dei potenziali nuovi concorrenti. Ciò per la ragione che mentre le prime non sarebbero tenute ad accollarsi il personale di altre imprese ciò, come si è visto, non vale per coloro che entrano per la prima volta in un aeroporto liberalizzato.

I prestatori di servizi aspiranti ad accedere al mercato subiscono così il divieto di scegliere il proprio personale e conseguentemente il tipo di organizzazione dei servizi che intendono prestare per poter competere sul mercato. Di conseguenza la Commissione CE ritiene che l'art. 14 vada oltre quelle che sono considerate le misure ammissibili per garantire la tutela dei diritti dei lavoratori di cui all'art. 18 della Direttiva.

ANCORA IN MATERIA DI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E AIUTI DI STATO
(Conclusioni dell'Avvocato Generale Philippe Leger presentate il 14 gennaio 2003, Causa C - 280/00)

A seguito della riapertura della fase orale della causa in oggetto, disposta con ordinanza dalla Corte di giustizia per l'in-

tervenuta pronuncia nelle more del giudizio della sentenza "Ferring" atta ad influenziare, a giudizio della corte, la risoluzione delle questioni pregiudiziali in causa, l'Avvocato Generale Philippe Leger ha voluto integrare le precedenti conclusioni presentate il 19 marzo 2002 (*di cui in questa rivista, n. 2*), puntualizzando la sua posizione in merito alla portata della sentenza "Ferring".

A seguito delle osservazioni presentate su invito della Corte dalla parti in causa, dalla Commissione e da alcuni Stati membri e aventi ad oggetto la questione se – e in base a quali criteri – un vantaggio finanziario accordato dalle autorità di uno Stato membro per compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico da esse imposti ad un'impresa debba essere qualificato come aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato CE, l'Avvocato generale ha, innanzitutto, confermato con le presenti conclusioni le valutazioni giuridiche esposte nella precedente occasione ed, inoltre, si è soffermato ad esaminare le ulteriori questioni giuridiche poste dagli intervenienti al procedimento. In particolare, secondo l'Avvocato Generale i finanziamenti dei servizi pubblici devono essere qualificati come atti d'imperio. Da ciò consegue l'impossibilità di applicare a tale settore il *criterio dell'investitore privato*, elaborato dalla Commissione in materia di partecipazioni dello Stato al capitale di imprese private e secondo il quale non è qualificabile come aiuto di stato quello effettuato dalle autorità pubbliche alle stesse condizioni in cui lo effettuerebbe un investitore privato operante in normali condizioni di economia di mercato.

E' opportuno sottolineare, inoltre, che in tali conclusioni l'Avvocato Generale ha precisato come le norme del Trattato in materia di aiuti di stato siano basate su una concezione "lorda" di aiuto. Quest'ultima comporta che i vantaggi conferiti dalle autorità pubbliche e la contropartita posta a carico del beneficiario vadano esaminati separatamente. L'esistenza di tale contropartita non è, infatti, pertinente per stabilire se la misura statale costituisca un aiuto ai sensi dell'art. 92, n. 1. Essa viene, invece, presa in considerazione solo in una fase successiva dell'analisi, per valutare la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune, interpretazione questa in evidente contrasto con il principio espresso dai giudici comunitari nella sentenza "Ferring".

SULL'IMPOSIZIONE DI UN CANONE D'ACCESSO AL MERCATO DELL'HANDLING
(Conclusioni dell'Avvocato Generale Jean Mischo presentate il 28 gennaio 2003, Causa C - 363/01)

La questione, che la Corte di giustizia si trova a dover decidere in via pregiudiziale, nella causa intercorrente tra la società di gestione dell'aeroporto di Hannover-Langenhagen e la compagnia aerea Lufthansa, concerne l'esistenza del diritto dell'ente di gestione aeroportuale di pretendere dagli handlers (*self e/o third*), operanti nel proprio scalo, una "tassa di accesso agli impianti aeroportuali a titolo di corrispettivo di una opportunità di guadagno" (c.d. *canone d'accesso al mercato*). La tassa in discussione costituirebbe, secondo la società di gestione aeroportuale, un canone diverso e ulteriore rispetto a quello dovuto dagli handlers, quale corrispettivo per l'uso delle infrastrutture aeroportuali necessario per lo svolgimento dei servizi di assistenza a terra (c.d. *canone di locazione*).

Secondo l'Avvocato generale l'imposizione del c.d. canone d'accesso al mercato risulta chiaramente in contrasto con la "ratio" della direttiva 96/67, che è finalizzata, come noto, ad aprire ai meccanismi concorrenziali il mercato dell'assistenza a terra. Il diritto di restringere l'accesso al mercato subordinandolo a pagamenti in denaro avrebbe, difatti, come effetto la creazione di un nuovo ostacolo all'accesso al mercato, che proprio la direttiva dovrebbe invece facilitare. La considerazione da parte del legislatore comunitario del "buon funzionamento degli aeroporti", di cui al "nono" considerando della direttiva, non è sufficiente, infatti, per concludere che quest'ultima ammette una ponderazione globale degli interessi in gioco, tra cui, da un lato, gli interessi dell'aeroporto all'autofinanziamento e, dall'altro, quelli dei prestatori di servizi di assistenza a terra. L'interpretazione, suggerita dall'aeroporto di Hannover, dell'apertura dell'accesso al mercato come un aggravio imposto agli aeroporti, a corrispettivo del quale essi avrebbero dunque diritto ad un compenso da parte dei prestatori di servizi di assistenza a terra, non ha, pertanto, alcun fondamento.

In tale prospettiva, l'art. 16, n. 3, della direttiva 96/67, che si ricorda è relativo alla determinazione di un corrispettivo dovuto al gestore dell'aeroporto, deve essere interpretato unitamente ad altre disposi-

(...Continua)



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(Continua...)

zioni del testo comunitario, quali gli artt. 6 e 7, nonché in armonia con il venticinquesimo considerando della stessa. Quest'ultimo sottolinea in particolare la necessità di garantire alle imprese in causa "l'accesso agli impianti aeroportuali (...) nella misura necessaria all'esercizio dei loro diritti". Questi "diritti" non potrebbero consistere in altro che nel diritto di offrire i propri servizi, in base al fatto che, come precisa il detto 'considerando', i prestatori in causa sono "autorizzati" ad esercitare le loro attività. Tali imprese hanno dunque un diritto di accesso al mercato che, ai sensi di questo 'considerando', comporta la neces-

sità di accesso agli impianti e che non può essere subordinato al pagamento di alcuna somma dovuta a titolo diverso da quello per l'uso delle infrastrutture aeroportuali.

INAMMISSIBILITÀ DI TASSE AEROPORTUALI PIÙ ONEROSE SUI VOLI INTRACOMUNITARI RISPETTO AI VOLI NAZIONALI

(Corte di giustizia, VI Sez., Sentenza del 6 febbraio 2003 - Causa C - 92/01)

Con questa decisione la Corte di giustizia ha sostanzialmente confermato le conclusioni presentate in tale procedimento dall'Avvocato generale Siegbert Alber (di cui un commento in questa stessa rivista,

n. 4), affermando che "l'art. 3, n. 1, del regolamento n. 2408/92 osta ad una misura adottata da uno Stato membro che imponga essenzialmente sui voli a destinazione di altri Stati membri una tassa aeroportuale maggiore di quella applicata ai voli nazionali di detto Stato membro, a meno che si dimostri che tali tasse retribuiscono servizi aeroportuali necessari al trattamento dei passeggeri e che il costo dei detti servizi forniti ai passeggeri a destinazione degli altri Stati membri è superiore nella stessa proporzione al costo di quelli necessari al trattamento dei passeggeri dei voli nazionali".

Simona Morelli

MATERIALI

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO AI REQUISITI ASSICURATIVI APPLICABILI AI VETTORI E AGLI ESERCENTI DI AEROMOBILI (COM/2002/521 DEF., IN G.U.C.E. 28 GENNAIO 2003, N. C 20 E).

La proposta di regolamento in esame mira ad offrire una copertura assicurativa idonea ad indennizzare i danni ai passeggeri, ai bagagli, alle merci, alla posta e ai terzi, che i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili devono osservare per essere autorizzati a prestare i propri servizi all'interno, a destinazione o in provenienza dalla Comunità, ovvero a sorvolare il territorio degli Stati membri, allo scopo di garantire livelli assicurativi minimi tra i vettori aerei comunitari affinché all'interno della Comunità europea sussista lo stesso livello minimo (e lo stesso tipo) di requisiti assicurativi.

Il regolamento contempla, per il trasporto aereo di passeggeri, un obbligo assicurativo, a carico dei vettori aerei e, in quanto compatibile, agli esercenti, con coperture che prevedono un capitale minimo di 250 000 DSP per morte, ferite o qualsiasi altra lesione fisica subita dal passeggero, e distruzione, perdita o danneggiamento del bagaglio registrato.

Obblighi di coperture assicurative minime vengono introdotti anche per le merci (e pari a 17 DSP per chilogrammo, corrispondente alla responsabilità del vettore aereo per danni alle merci trasportate prevista dalla Convenzione di Montreal del 1999), mentre per la posta il regolamento

impone una copertura assicurativa minima, che le amministrazioni nazionali devono stabilire, tenendo conto della normativa nazionale in materia di trasporto postale.

Infine, per l'assicurazione danni a terzi, si prevede, coerentemente con le nuove preoccupazioni manifestate a livello comunitario dopo gli attacchi terroristici del 2001, che questa specifica assicurazione copra i danni subiti dai terzi in caso di incidenti, nonché per quelli provocati da atti di guerra e di terrorismo. A questo riguardo il regolamento prevede un obbligo assicurativo minimo secondo il tipo di aeromobile, e correlato, quindi, alla massa massima al decollo (MTOW) dell'aeromobile stesso, specificata nel certificato di navigabilità, e ritenuta capace di rispecchiare i rischi potenziali inerenti a ciascun tipo di aeromobile impiegato.

PROPOSTA MODIFICATA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RECANTE NORME COMUNI IN MATERIA DI COMPENSAZIONE ED ASSISTENZA AI PASSEGGERI DEL TRASPORTO AEREO IN CASO DI NEGATO IMBARCO, CANCELLAZIONE DEL VOLO O RITARDO PROLUNGATO (IN G.U.C.E. DEL 25 MARZO 2003, N. 71/E).

In data 4 dicembre 2002, la Commissione ha presentato al Parlamento europeo ed al Consiglio una proposta modificata di regolamento che istituisce norme comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato.

In particolare, sono state precisate le circostanze che escludono la responsabilità dei vettori in caso di cancellazione o di ritardo prolungato. Il nuovo testo contempla, infatti, alcuni esempi di forza maggiore, quali l'instabilità politica, le condizioni meteorologiche estreme, la sicurezza insufficiente nonostante tutta la necessaria diligenza, l'osservanza dei requisiti di sicurezza o gli scioperi di servizi essenziali.

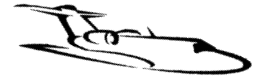
Sono state altresì previste forme di rimborso e penali a carico dei vettori in caso di overbooking o di cancellazione del volo. Nell'ipotesi di ritardo, si è stabilito che il vettore non sia tenuto a risarcire i passeggeri del danno arrecato, qualora riesca a dimostrare la forza maggiore.

Una modifica significativa apportata alla precedente proposta è ravvisabile nell'introduzione di nuovi obblighi a carico del vettore aereo in caso di negato imbarco. Al verificarsi di tale evenienza, infatti, il passeggero avrà diritto a titolo gratuito a pasti e rinfreschi in congrua relazione alla durata dell'attesa, alla sistemazione in albergo e, qualora se ne palesi la necessità, avrà altresì diritto ad uno o a più pernottamenti o ad un ulteriore soggiorno, nonché al trasporto gratuito o al rimborso delle spese di viaggio di andata e ritorno dall'aeroporto all'alloggio.

DECISIONE DELLA COMMISSIONE N. 2003/196/CE, DELL'11 DICEMBRE 2002, CONCERNENTE IL SISTEMA DI AIUTI DI STATO C 42/2002 CHE LA FRANCIA PREVEDE DI MET-

(...Continua)

MATERIALI



(Continua...)

TERE AD ESECUZIONE A FAVORE DELLE COMPAGNIE AEREE FRANCESI (IN G.U.C.E. DEL 24 MARZO 2003, N. L 77).

A causa degli attacchi terroristici verificatisi negli Stati Uniti l'11 settembre 2001, alcune parti dello spazio aereo sono state chiuse per molti giorni.

Di conseguenza le compagnie aeree comunitarie hanno dovuto annullare i voli nello spazio aereo interessato, così subendo ingenti danni economici, che hanno indotto gli Stati membri ad intervenire, disponendo misure eccezionali di compensazione.

Nel caso della Francia, il regime relativo a tali compensazioni per le perdite subite dall'11 al 14 settembre 2001 è stato oggetto di una decisione positiva della Commissione.

In data 11 dicembre 2002, la Commissione ha, invece, ritenuto incompatibile con il mercato comune l'aiuto di Stato che la Francia ha previsto di mettere ad esecuzione a favore delle compagnie aeree di bandiera e volto a compensare, *oltre il 14 settembre 2001*, le perdite che le compagnie aeree avessero subito a causa della chiusura parziale dello spazio aereo.

La Commissione ha stabilito che le misure previste dalla Francia fossero contrarie al disposto dell'articolo 87 del Trattato CE, che prevede che siano "incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza" e ha, altresì, rilevato che nessuna delle deroghe previste all'articolo 87, paragrafi 2 e 3, fosse applicabile al caso di specie.

In particolare, la Commissione ha ritenuto che le conseguenze indirette degli attentati dell'11 settembre 2001 non potessero rivestire il carattere di eventi eccezionali e permettere, quindi, l'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 2, lettera b), del Trattato CE.

SEGNALAZIONE DELL'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO DEL 20 FEBBRAIO 2003 IN MERITO AD UNA POTENZIALE RESTRIZIONE DELLA CONCORRENZA NEL SISTEMA AEROPORTUALE DI MILANO (IN BOLLETTINO 8/2003, AS 254).

Con riferimento alle modalità di applicazione del Decreto Ministeriale del 5 gennaio 2001, in merito alla ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con specifico riguardo ai criteri di assegnazione delle bande ora-

rie relativamente ai voli da e per l'aeroporto di Milano Linate ivi contenuti, ha svolto alcune considerazioni.

In particolare, il Decreto Ministeriale del 5 gennaio 2001 ha previsto che i vettori aerei possano operare collegamenti di linea «point to point» tra lo scalo di Linate ed altri aeroporti dell'Unione Europea entro i limiti quantitativi fissati ai sensi dell'articolo 1 del decreto medesimo, calcolati in termini sia di quantità di servizi di andata e ritorno giornalieri con uso delle relative bande orarie, sia di volumi di traffico passeggeri riferiti all'anno solare 1999.

Nel condividere le finalità delle misure normative introdotte, l'Autorità non ha espresso una valutazione di merito relativamente alle soglie quantitative fissate dal decreto citato quanto, piuttosto, ha auspicato che le modalità applicative del decreto siano tali da consentire il raggiungimento dell'obiettivo sotteso alla normativa, in linea con le indicazioni espresse dalla Commissione Europea in merito ad una ripartizione del traffico aereo del sistema aeroportuale di Milano idonea a realizzare un adeguato sviluppo dello scalo di Malpensa, garantendo, al contempo, un equo utilizzo dello scalo di Milano Linate.

In proposito l'Autorità ha ritenuto opportuno osservare come l'interpretazione, resa in sede di applicazione del decreto, da Assoclearance, ente deputato al coordinamento nell'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti italiani, avesse influito negativamente sull'assetto concorrenziale delle rotte che collegavano alcuni scali italiani con l'aeroporto di Milano Linate, favorendo ingiustificatamente alcuni vettori aerei a danno di altri. Secondo tale interpretazione, infatti, le bande orarie dovevano essere assegnate a società di volta in volta singolarmente considerate e ritenute, ciascuna di esse, un singolo vettore aereo, favorendo in tal modo i vettori aerei articolati in gruppi societari.

Pertanto, considerate le peculiari condizioni in cui si sono sviluppati gli assetti concorrenziali sulle rotte da e per Milano Linate, nel provvedimento di cui in epigrafe, l'Autorità ha espresso la necessità che l'assegnazione delle bande orarie, operata dalle autorità competenti (Assoclearance), sia effettuata seguendo criteri di proporzionalità e di coerenza con i principi volti alla tutela della concorrenza e del mercato, in modo tale da evitare una distribuzione delle bande orarie ingiustificatamente favorevole ad alcune compagnie.

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO CHE ABROGA IL REGOLAMENTO (CEE) N. 3975/87 E MODIFICA IL REGOLAMENTO (CEE) N. 3976/87 E IL REGOLAMENTO (CE)

N. 1/2003 RELATIVAMENTE AI TRASPORTI AEREI TRA LA COMUNITÀ E I PAESI TERZI (IN G.U.C.E. DEL 24 FEBBRAIO 2003, N. 38).

A seguito delle sentenze 'open skies' della Corte di giustizia CE, la Comunità europea ha sottolineato l'esigenza di una applicazione effettiva delle regole di concorrenza comunitarie al trasporto aereo. Un intervento in tale direzione è rappresentato dalla proposta di regolamento in esame che mira a rendere uniformi a livello comunitario le norme di concorrenza. Proprio le sentenze cd. 'open skies' hanno evidenziato, in proposito, il fatto che oramai non vi è più ragione che le norme di concorrenza applicate ai trasporti aerei nella Comunità siano diverse da quelle che disciplinano i trasporti aerei tra la Comunità e i paesi terzi.

Al riguardo è opportuno ricordare che il regolamento (CEE) 3975/87 del Consiglio relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporto aereo è limitato ai trasporti aerei tra gli aeroporti della Comunità. Il regolamento (CE) n. 1/2003, che sostituirà le regole di procedura di tale regolamento, lascia tuttavia immutato l'aspetto sopra evidenziato. Conseguentemente, in materia di trasporti aerei tra la Comunità e i paesi terzi, la Commissione dispone solo di poteri limitati per garantire l'applicazione delle regole di concorrenza quali, ad esempio, la conduzione di indagini e l'imposizione della cessazione delle infrazioni, nonché l'adozione di misure correttive e di sanzioni.

Sulla base di tale considerazione la Commissione europea ha, quindi, proposto di modificare il regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del trattato, che sostituirà, a partire dal 1° maggio 2004, le norme di procedura del regolamento (CEE) n. 3975/87. Le norme sostanziali di quest'ultimo regolamento (in particolare, l'art.2 che prevede un'eccezione per talune categorie di accordi tecnici) resteranno tuttavia applicabili.

(...Continua)





MATERIALI

(Continua...)

La Commissione europea auspica che le modifiche proposte, che consistono nell'estendere le norme di applicazione delle regole di concorrenza ai trasporti aerei tra la Comunità e i Paesi terzi, siano accompagnate dal conferimento alla Commissione del potere di accordare anche esenzioni per categoria per tali casi, potere di cui essa già dispone, come si è visto, relativamente ai trasporti aerei intracomunitari in virtù del predetto regolamento (CEE) n. 3976/87.

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE SULLE RELAZIONI TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E I PAESI TERZI NEL SETTORE DEI TRASPORTI AEREI DEL 26 FEBBRAIO 2003 (COM/2003/94 DEF.).

Con tale comunicazione, la Commissione ha riconosciuto la necessità di provvedere urgentemente a dettare regole chiare per la negoziazione e per l'applicazione di tutti gli accordi in materia di servizi aerei, nonché per delineare i confini della responsabilità tra la Comunità europea e gli Stati membri per quanto riguarda le relazioni internazionali nel settore del trasporto aereo.

La Commissione ha pertanto avanzato due proposte che, unitamente ad un mandato per i negoziati con gli Stati Uniti, formano un pacchetto di tre misure, volto a creare il necessario quadro di regole.

Per risolvere il problema delle violazioni del diritto comunitario negli accordi bilaterali, la Commissione ha previsto di avviare negoziati tra la Comunità europea e i Paesi terzi in materia di proprietà e controllo dei vettori aerei e relativamente alle questioni di competenza comunitaria esclusiva.

È in questo senso che la Commissione ha invitato il Consiglio ad autorizzare l'avvio di negoziati con tutti i partner bilaterali sulle questioni legate alla proprietà e al controllo. La Commissione ha previsto che il mandato si debba attenere alle procedure previste dall'articolo 300 del Trattato CE, con la creazione di uno speciale comitato di rappresentanti degli Stati membri che assistono e sostengono la Commissione nei suoi compiti.

Secondo le previsioni della Commissione, i risultati della negoziazione potrebbero assumere diverse forme. La più semplice sarebbe un breve accordo autonomo con il quale le parti accettano una ridefinizione dei beneficiari, la quale prevarrebbe sulle clausole pertinenti degli accordi bilaterali in vigore. L'accordo verrebbe concluso e firmato dalla Comunità europea. Gli Stati membri manterrebbero in vigore i propri accordi con il paese in questione per quanto riguarda le questioni di competen-

za nazionale. La situazione rimarrebbe tale fino alla concessione di un mandato per un negoziato completo in vista della conclusione di un accordo comunitario.

Seguendo tale procedura, secondo la Commissione, mentre molti paesi saranno probabilmente aperti al cambiamento, alcuni potrebbero trovare difficoltà ad accettare le modifiche richieste e una posizione comunitaria ridurrebbe questo rischio molto più efficacemente dell'iniziativa isolata di un singolo Stato membro.

Di conseguenza, poiché è probabile che nel prossimo futuro resti in vigore un notevole numero di accordi che non prevedono frequenze, capacità o diritti di designazione sufficienti per soddisfare tutti i vettori comunitari interessati, la Commissione ha auspicato la necessità che gli Stati membri instaurino procedure per la distribuzione non discriminatoria di diritti di traffico o di designazione, nel caso in cui questi siano limitati.

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO ALLA NEGOZIAZIONE E ALL'APPLICAZIONE DI ACCORDI IN MATERIA DI SERVIZI AEREI STIPULATI DAGLI STATI MEMBRI CON I PAESI TERZI (COM/2003/94 DEF.).

Per raggiungere gli obiettivi delineati nella Comunicazione sopra richiamata, unitamente ad essa, la Commissione ha presentato una proposta di regolamento, in cui ha chiarito gli obblighi degli Stati membri in merito alla negoziazione degli accordi in materia di servizi aerei conclusi con i Paesi terzi.

In particolare, la proposta di regolamento prevede che, in assenza di negoziati comunitari con un paese terzo, ovvero quando già esista un accordo comunitario relativo soltanto ad un numero limitato di argomenti, uno Stato membro può, senza pregiudizio delle competenze rispettive della Comunità e dei suoi Stati membri, avviare negoziati con tale Paese, al fine di concludere un nuovo accordo o modificare un accordo vigente in materia di servizi aerei, i suoi allegati o qualsiasi altro accordo bilaterale o multilaterale su tale materia. Lo Stato membro che desiderasse procedere in tal senso deve notificare per iscritto alla Commissione e agli altri Stati membri questa sua intenzione. Questi ultimi possono formulare osservazioni allo Stato membro che ha notificato le sue intenzioni. Una volta conclusi i negoziati, lo Stato membro interessato è tenuto a notificare alla Commissione il progetto di accordo e ogni altro documento pertinente. A seguito della notifica, la Commissione deve esaminare se il progetto di accordo sia compatibile con il diritto comunitario e con gli obiet-

tivi della Comunità in tale settore ed emette una decisione in merito.

DICHIARAZIONE DELLA COMMISSIONE SULLE RELAZIONI TRA LA COMUNITÀ EUROPEA, I SUOI STATI MEMBRI E I PAESI TERZI NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO (IN G.U.C.E. N. C 069 DEL 22 MARZO 2003).

Con tale dichiarazione, la Commissione ha sottolineato che le sentenze «Open Skies» della Corte europea di giustizia del 5 novembre 2002 comportano ripercussioni su tutti gli accordi bilaterali stipulati dagli Stati membri con Paesi terzi, in materia di servizi aerei.

A seguito delle sentenze della Corte, la Commissione ha, infatti, predisposto un pacchetto di misure finalizzate ad istituire un quadro normativo di riferimento in merito alle procedure da seguire nella negoziazione e nell'applicazione degli accordi bilaterali suddetti.

In attesa dell'adozione definitiva di tali misure, la Commissione ha ribadito che, ai sensi dell'articolo 10 del Trattato CE, gli Stati membri sono tenuti a garantire l'osservanza degli obblighi che ad essi derivano dal trattato e devono, altresì, agevolare la Comunità nel conseguimento dei suoi obiettivi. La Commissione ha invitato pertanto gli Stati membri a fornire alla Comunità un sostegno nelle sue iniziative, nei negoziati, nella definizione delle strategie e nel conseguimento dei suoi obiettivi.

Di conseguenza, gli Stati membri non potranno accedere a negoziati nelle materie di competenza comunitaria o nelle materie che, in virtù di un mandato specifico, sono già oggetto di negoziati comunitari e, in relazione agli accordi bilaterali di propria competenza, gli Stati membri saranno obbligati ad informare la Commissione di tutti i negoziati internazionali che intendono avviare e dell'esito di tali negoziati, allo scopo di consentirle di controllare e coordinare le relazioni con i Paesi terzi, nonché di assicurare l'osservanza del diritto comunitario.

Freya Tamburini



CONVEGNO SUL TEMA “SECURITY E TRASPORTO MARITTIMO”, ORGANIZZATO DALL’UNIVERSITÀ DI BOLOGNA E DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



(Continua dalla prima pagina...)

Le preoccupazioni relative agli atti illeciti che minacciano la sicurezza delle navi, dei passeggeri e degli equipaggi sono state sin dagli anni '80, a seguito del caso dell'Achille Lauro, al centro dei lavori dell'IMO. Ciò ha portato all'adozione nel 1988 della Convenzione per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima e del Protocollo per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse situate nella piattaforma continentale (Convenzione e Protocollo SUA), entrati in vigore il 1° gennaio 1992. Questa normativa, che è attualmente oggetto di revisione in sede IMO, trova applicazione ad un'ampia gamma di atti di violenza compiuti in mare e fa obbligo allo Stato nel cui territorio i responsabili si vengano a trovare di sottoporli a processo o di estradarli in altri Stati determinati.

A seguito dei tragici eventi accaduti l'11 settembre 2001 e dell'esigenza avvertita dalla comunità marittima internazionale di intensificare le vigenti misure di sicurezza, l'adozione della Risoluzione IMO A.924(22) nel novembre 2001 imponeva a tutte le organizzazioni internazionali l'impegno di provvedere urgentemente alla revisione e all'aggiornamento dell'attuale stato di regolamentazione in materia di *security* e di rielaborare quanto prima una serie di misure, idonee ad estendere ed incrementare la protezione contro gli atti di terrorismo a tutti i tipi di nave (e non solo a quelle passeggeri), al carico, alle aree portuali, ai passeggeri, al personale marittimo e portuale.

La Conferenza diplomatica, tenutasi a Londra lo scorso dicembre 2002 in materia di “*Maritime Security*”, è intervenuta con una serie di emendamenti al Cap. V (*Safety of Navigation*) della Solas e al Cap. XI della Solas, rinominato Cap. XI-1 ed intitolato “*Special Measures to enhance Maritime Safety*”, con la redazione del Cap. XI-2 della Solas, intitolato “*Special Measures to enhance Maritime Security*”, con l'adozione del ISPS Code (Part A e Part B), nonché di una serie di Resolutions nn. 3-11, concernente alcuni aspetti relativi alla implementazione della normativa disposta dal Cap. XI-2 e dal ISPS Code.

L'*International Maritime Organization* ha introdotto nel Cap. V della Solas nuove misure per accelerare l'installazione su tutte le navi di portata lorda pari o superiore alle 300 tonnellate dell'*Automatic Information System* (AIS), un sistema in

grado di fornire automaticamente alle altre navi o alle autorità costiere informazioni specifiche riguardanti la nave.

Il Cap. XI-1 della Solas, rinominato “*Special Measures to enhance Maritime Safety*”, introduce l'obbligo di un numero di identificazione della nave (*Ship's Identification Number*), da collocarsi permanentemente in un luogo visibile e facilmente accessibile della nave, nonché di un *Continuous Synopsis Record*, ossia di un registro della nave, che costituisca una documentazione di bordo relativa alla storia della nave.

Il nuovo Cap. XI-2 della Solas, intitolato “*Special Measures to enhance Maritime Security*”, così come il nuovo ISPS Code, contiene una serie di disposizioni applicabili sia alle navi destinate ai trasporti internazionali, sia alle installazioni portuali (*Port facilities*). Esse impongono alle navi una serie di requisiti minimi di *security*, quali la valutazione di sicurezza della nave (*Ship Security Assessment*), il sistema di allarme di sicurezza (*Ship Security Alert System*), il piano di sicurezza della nave (*Ship Security Plan*), il consulente per la sicurezza della nave (*Ship Security Officer*), il consulente per la sicurezza della compagnia (*Company Security Officer*). Ulteriori requisiti minimi di *security* sono richiesti per i cosiddetti *Port facilities*, imponendo anche in questo caso l'obbligo della valutazione di sicurezza del porto (*Port Facility Security Assessment*), del piano di sicurezza del porto (*Port Facility Security Plan*), del consulente per la sicurezza del porto (*Port Facility Security Officer*).

Il convegno che si è tenuto a Bologna lo scorso aprile ha costituito un importante momento di riflessione ed approfondimento del complesso quadro normativo, approvato in sede IMO ed in vigore dal prossimo 1° Luglio 2004, delle problematiche applicative ad esso connesse, anche alla luce della futura adozione del regolamento comunitario, dell'efficacia che le nuove misure in materia di *security* potranno garantire, nonché degli oneri anche in termini di costi che queste comporteranno a carico degli operatori del trasporto.

Il convegno, che si è aperto con l'introduzione del Preside della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Bologna, Prof. Stefano Zunarelli, ha affidato al Dott. Cosimo Caliendo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il delicato compito di delineare le varie fasi evolutive che hanno interessato la politica marittima

internazionale in materia di *security*. A ciò hanno fatto seguito una relazione dell'autrice di questa nota, che ha proposto un inquadramento generale della normativa internazionale adottata in sede IMO, attraverso un'analisi delle nuove misure di *security* in vigore già dal prossimo anno e degli ulteriori e gravosi obblighi che le stesse pongono a carico sia delle compagnie, sia degli Stati membri, ed un successivo intervento della Dott.ssa Alessandra Zampieri (DG Tren – Commissione UE) sulle prospettive future di una regolamentazione comunitaria in materia di *security*.

Le nuove disposizioni IMO sembrano realizzare un equilibrio soddisfacente tra la necessità di garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e l'esigenza di fornire un livello di sicurezza quanto più possibile elevato contro gli attentati terroristici in mare. Tuttavia, a fronte dell'impegno della Comunità Europea di varare in tempi brevissimi un regolamento in materia di *security*, si impone comunque la necessità di garantire un coordinamento dei processi decisionali negli ambiti internazionali e a livello comunitario, al fine di evitare eventuali incongruenze tra le norme internazionali e quelle comunitarie.

Non solo il ritardo con cui la Comunità Europea ha affrontato queste problematiche è stato recentemente oggetto di aspre critiche da parte della comunità internazionale, ma, in particolare, la decisione della stessa UE di avviare una procedura di infrazione contro i paesi membri (Italia compresa), che hanno siglato accordi bilaterali con gli Stati Uniti nell'ambito della “*Container security initiative*” (Csi), un nuovo programma per il rafforzamento dei controlli e delle ispezioni sui container.

Il convegno ha poi affrontato le numerose problematiche connesse all'applicazione della normativa in esame, registrando interventi, egregiamente coordinati e moderati dal Dott. Bruno Dardani (Inviato speciale Sole24ore), del Presidente di Confitarma (Dott. Giovanni Montanari), del Presidente di Assoport (Dott. Tommaso Affinita), di Assologistica (Dott. Daniele Ciulli), del Rina (Ing. Fabio Ziliotto), del Comando Generale delle Capitanerie di Porto (Amm. Isp. Sergio De Stefano), del Ministero dell'Interno (Dott. Luigi Mone e Dott. Luigi Calzoni).

La parte finale del convegno si è incen-

(...Continua)



CONVEGNO SUL TEMA "SECURITY E TRASPORTO MARITTIMO", ORGANIZZATO DALL'UNIVERSITÀ DI BOLOGNA E DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(Continua...)

trata sul ruolo assunto dalle dogane nel mantenimento e nello sviluppo della *security* nel trasporto marittimo, mettendo a confronto le posizioni dell'Agenzia delle Dogane (sono intervenuti, al riguardo, la Dott.ssa Cinzia Bricca e il Dott. Salvatore Piccirillo) e delle Dogane statunitensi (Robert S. Stiriti - *Customs Attaché Office - American Embassy*).

Nel corso di tali interventi è emerso

con chiarezza lo stato di disorientamento e di preoccupazione e diffidenza, in cui sembrano attualmente versare sia gli operatori marittimi, sia gli operatori della *security*, a fronte dell'adozione e della prossima entrata in vigore della normativa internazionale.

Ciò che, infatti, pare preoccupare maggiormente la realtà operativa sono, da un lato, la sensazione di una sottovalutazione dei costi di adeguamento ai requisiti di si-

curezza richiesti dalla normativa IMO sia per le navi, sia per le infrastrutture portuali, dall'altro, la carenza di risorse professionali, destinate ad essere impiegate nella progettazione e realizzazione dei piani operativi di sicurezza, come nell'addestramento e nella formazione di personale qualificato, in grado di gestire i sistemi di sicurezza e far fronte alle emergenze.

Greta Tellarini

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DI CONCERTO CON IL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO DECRETO 18 APRILE 2003

DISPOSIZIONI RECANTI IL DIVIETO DI ACCESSO DI ALCUNE NAVI NEI PORTI NAZIONALI PER LA SALVAGUARDIA DELLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE (G.U. N. 100 DEL 2 MAGGIO 2003)

Nelle more dell'adozione della normativa comunitaria in materia di divieto di trasporto di idrocarburi pesanti in petroliere a scafo singolo dirette ai o provenienti dai porti comunitari, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ha vietato l'accesso ai porti, ai terminali off-shore ed alle zone di ancoraggio nazionali delle navi cisterna a scafo singolo di qualsiasi nazionalità di età superiore ai quindici anni e di portata lorda superiore alle 5.000 tonnellate che trasportano prodotti petroliferi pesanti, individuati nel successivo comma 2 del decreto in oggetto quali petroli greggi, oli combustibili pesanti, bitume, catrame e relative emulsioni.

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO 2001/25/CE CONCERNENTE I REQUISITI MINIMI DI FORMAZIONE PER LA GENTE DI MARE, COM/2003/0001 definitivo

La presente proposta contiene una serie di modifiche alla Direttiva 2001/25/CE

intese a: 1) migliorare, rafforzare e semplificare l'attuale procedura di riconoscimento dei certificati rilasciati da paesi terzi istituendo un sistema comunitario di riconoscimento di paesi terzi conforme ai requisiti minimi stabiliti dalla Convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di certificati e ai servizi di guardia del 1978 (Convenzione STCW); 2) introdurre procedure specifiche per la proroga e la revoca del riconoscimento comunitario di paesi terzi, nonché per la sorveglianza continua della conformità di tali paesi terzi ai pertinenti requisiti della Convenzione STCW; 3) adeguare la direttiva per quanto riguarda il regime linguistico applicabile ai certificati della gente di mare e alle comunicazioni tra la nave e le autorità di terra, conformemente ai pertinenti requisiti della Convenzione STCW e della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, 1974 (Convenzione SOLAS); 4) disporre specifiche procedure di modifica per adeguare la direttiva alle future evoluzioni della legislazione comunitaria.

La nuova procedura proposta dalla Commissione si basa sul principio del riconoscimento di un paese terzo, previa valutazione dei sistemi di formazione e di abilitazione dei marittimi, piuttosto che sul riconoscimento di ogni singolo certificato, come previsto dall'attuale procedura. In base alla proposta la valutazione delle domande di riconoscimento degli Stati membri sarà effettuata dalla Commissione con l'ausilio dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Il riconoscimento consisterà pertanto in un riconoscimento comunitario generale dei sistemi e delle procedure del paese

terzo in questione, evitando una duplicazione delle attività di valutazione e garantendo al contempo un esame di livello professionale della conformità ai requisiti internazionali.

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA ALL'INQUINAMENTO PROVOCATO DALLE NAVI E ALL'INTRODUZIONE DI SANZIONI, COMPRESSE SANZIONI PENALI PER I REATI DI INQUINAMENTO, COM/2003/0092 definitivo

La Commissione ritiene necessario introdurre un provvedimento di natura penale a livello di UE per integrare l'attuale sistema di responsabilità civile ed indennizzo dei danni da inquinamento, introducendo un meccanismo della responsabilità diretta per tutti i soggetti coinvolti nell'incidente ed istituendo un regime che preveda adeguati effetti punitivi e preventivi.

La proposta in esame stabilisce che gli scarichi effettuati in violazione delle normative comunitarie costituiscono un reato penale e che devono essere applicate sanzioni, anche penali, se le persone coinvolte vengono ritenute responsabili di aver causato l'evento o di avervi partecipato deliberatamente o per negligenza grave.

Essa si propone, quindi, di incorporare nel diritto comunitario le norme internazionali applicabili sugli scarichi per l'inquinamento causato dalle navi, regolamentando dettagliatamente le modalità per garantire l'osservanza di tali norme, nonché di stabilire che ogni violazione delle norme sugli scarichi deve essere considerata un reato penale, provvedendo a definire la natura delle sanzioni da comminare.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO



**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
RELATIVA ALLE UNITÀ DI CARICO
INTERMODALI,
COM/2003/0056 definitivo**

La presente proposta intende promuovere la standardizzazione delle nuove

unità di carico intermodali, al fine di garantire in futuro attrezzature ed equipaggiamenti standardizzati, sicuri ed efficienti che consentiranno un più facile trasferimento dei carichi da una modalità di trasporto ad un'altra.

Tale proposta prevede, inoltre, che le unità di carico intermodali circolanti in

Europa siano sottoposte periodicamente a controlli previsti anche dall'*International Convention for Safe Containers* dell'IMO.

Greta Tellarini

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

**LA CASSAZIONE CONFERMA LA NATURA
DI CLAUSOLA DI SPESA DEL TERMINE FOB
(FREE ON BOARD)**

(Corte di Cassazione, Sez. III civile, sent. n. 15389 del 4 novembre 2002)

Con la pronuncia che qui si commenta la Suprema Corte conferma un orientamento ormai invalso nella giurisprudenza italiana, consistente nell'attribuire alle clausole Incoterms (e in particolare alle più frequentemente utilizzate FOB e CIF) la natura di clausole di "spesa", deputate, quindi, solamente a stabilire la ripartizione delle spese di trasporto tra le parti di un contratto di compravendita internazionale di merci.

La clausola FOB (*Free on board*) contraddistingue una tipica vendita "all'imbarco", in cui il venditore adempie la propria obbligazione di consegna della merce nel momento in cui essa supera la murata della nave designata dal compratore nel porto di imbarco convenuto. Il compratore deve stipulare a proprie spese il contratto per il trasporto dei beni a partire dal porto di imbarco, sopportando dal momento in cui la merce oltrepassa la murata della nave tutte le spese ed i rischi di perdita o danneggiamento della merce.

Secondo l'orientamento ormai consolidatosi della giurisprudenza italiana l'inserimento di una clausola FOB in una compravendita internazionale non comporta alcuna deroga alla previsione dell'art.1510, comma 2 cod. civ., per il quale "salvo patto o uso contrario, se la cosa venduta deve essere trasportata da un luogo all'altro, il venditore si libera dall'obbligo della consegna della cosa rimettendo la cosa al vettore o allo spedizioniere": la consegna dovrà dirsi allora adempiuta con la rimessione dei beni al vettore o al

lo spedizioniere e, quindi, in un momento anteriore al passaggio della murata della nave.

Le Corti italiane sono, inoltre, assai riluttanti ad ammettere che la presenza di una clausola FOB in un contratto di compravendita valga a derogare al principio generale del nostro ordinamento, che sancisce la stretta correlazione fra trasferimento della proprietà e trasferimento del rischio (tradizionalmente riassunto nel brocardo *res perit domino*), con la conseguenza che, solo una volta passata la proprietà della cosa, i rischi di perdita o avaria della merce vengono trasferiti al compratore.

L'inserimento nel contratto di vendita della clausola FOB, secondo l'interpretazione adottata a livello internazionale, comporterebbe, invece, una scissione di questo binomio, dal momento che il trasferimento dei rischi avviene nel momento in cui la merce supera la murata della nave ovvero nel momento in cui si perfeziona l'obbligazione di consegna della merce e ciò indipendentemente dall'avvenuto trasferimento della proprietà della stessa al compratore.

Nella sentenza in esame, che conferma ancora una volta il citato orientamento dei giudici nazionali, la Corte di Cassazione ha ribadito che la FOB deve considerarsi solo una clausola di spesa, affermando perentoriamente che la stessa non integra "una fattispecie incidente sul momento determinativo del trasferimento della proprietà. Devesi infatti rilevare che la clausola in questione (*free on board = franco a bordo*), come tutte le clausole "franco", è riferibile unicamente alle spese di trasporto e di carico e scarico, che con essa vengono poste a carico del venditore, che in mancanza di tale pattuizione, ne sarebbe esente. Cosicché il trasferimento

della proprietà e il passaggio dei rischi rimane disciplinato dalle norme comuni."

La controversia, oggetto della sentenza che qui si annota, vede opposte, da una parte, il vettore terrestre Rotrans e, dall'altra parte, la compagnia assicurativa Mannheim Assicurazioni. La società Rotrans si era impegnata a trasportare fino al porto d'imbarco convenuto una partita di tubi di rame, oggetto di vendita da parte della società Tuxor alla società algerina Kounef, a condizione "FOB - porto italiano stivato - porto di destinazione Algeria". La Rotrans aveva all'uopo stipulato una polizza di assicurazione "per conto di chi spetta" per la copertura del rischio di furto durante il trasporto fino al porto stabilito, furto che si era effettivamente verificato lungo il percorso.

Nella specie, stipulata una vendita a condizione FOB, si deve ritenere che al momento del furto il venditore non avesse ancora adempiuto alla propria obbligazione di consegna della merce e, quindi, secondo l'interpretazione internazionalmente adottata, tutti i rischi di perdita o avaria della merce dovessero considerarsi ancora a carico del venditore.

Sulla base di tali considerazioni il vettore Rotrans, convenendo in giudizio la Mannheim Assicurazioni, sosteneva di aver risarcito l'assicurato Tuxor (società venditrice), ottenendo da questi l'espreso consenso a chiedere l'indennizzo assicurativo, ai sensi dell'art.1891, 2° comma cod. civ. per l'assicurazione per conto di chi spetta (dispone, infatti, tale comma che "i diritti derivanti dal contratto spettano all'assicurato, e il contraente, anche se in possesso della polizza, non può farli valere senza espreso consenso dell'assicurato medesimo").

(...Continua)



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(Continua...)

La società di assicurazioni eccepiva, tuttavia, il difetto di legittimazione attiva della Rotrans, sostenendo che al momento del furto la proprietà della merce rubata era già stata trasferita all'acquirente algerino Kounef, con la conseguenza che solo quest'ultimo avrebbe potuto reclamare l'indennizzo sulla base della polizza, dal momento che, per il nostro ordinamento, nell'assicurazione "per conto di chi spetta" la persona dell'assicurato, avente diritto all'indennità, va individuata in colui che al momento dell'evento dannoso risulti proprietario della cosa.

Il vettore opponeva a tale prospettazione la presenza nel contratto di vendita della clausola FOB, affermando, pertanto, la propria legittimazione all'indennizzo, poiché, secondo l'interpretazione uniformemente adottata a livello internazionale in materia di vendita FOB non vi erano dubbi che il soggetto su cui gravavano i rischi di perdita o avaria fosse il venditore, titolare, quindi, del diritto all'indennizzo al momento del sinistro.

Nel giudizio di primo grado il Tribunale di Brescia aveva, invece, accolto la tesi avanzata della società di assicurazioni, dichiarando il difetto di legittimazione della Rotrans, la quale aveva proposto appello, poi respinto. Il vettore aveva allora deciso di ricorrere in Cassazione, ma i giudici di legittimità avevano confermato la decisione d'appello, riconoscendo alla clausola FOB, quale clausola "di spesa", il limitato effetto di incidere esclusivamente sulla ripartizione delle spese di trasporto tra venditore e compratore, secondo un'interpretazione delle clausole Incoterms che, sebbene ampiamente accolta dalle Corti italiane, diverge in modo netto da quella ormai uniformemente seguita e consolidata a livello internazionale.

Andrea Giardini

**UNA SINGOLARE PRONUNCIA
IN TEMA DI SUBCONCESSIONE
DI AREE PORTUALI**
(Consiglio di Stato, n. 5259
del 2 luglio 2002)

Con la sentenza in esame il Consiglio di Stato si è pronunciato in tema di subconcessione di aree portuali per l'espletamento delle relative operazioni, riferendo

la pronuncia del TAR che aveva espresso il divieto di subconcessione di tali aree.

In data 14 marzo 2001, la società ENEL S.p.A. conseguiva dall'Autorità Portuale di Brindisi la concessione di un'area e di una banchina per l'espletamento delle operazioni portuali, nella fattispecie consistenti nello sbarco di carbone, ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84 del 1994.

In seguito la stessa ENEL chiedeva ed otteneva dall'Autorità Portuale di Brindisi l'autorizzazione ad affidare ad altra società, nella fattispecie B.T.I. S.p.A., la gestione delle medesime attività di sbarco.

Tale ultimo provvedimento autorizzatorio veniva impugnato davanti al TAR-Puglia dalla società SUD EST srl, impresa titolare di autorizzazione per lo svolgimento di attività di fornitura di attrezzature logistiche alle imprese portuali. Essa lamentava la violazione degli articoli 45bis cod. nav. e 18 della Legge 84/94, in quanto il primo, consentendo una sorta di subconcessione, si riferisce solo alle aree del demanio marittimo, con esclusione, quindi, del demanio portuale, mentre il secondo attribuisce al concessionario l'esercizio diretto di aree portuali, senza possibilità di delega a terzi.

Con la sentenza di primo grado, il TAR accoglieva il ricorso presentato dalla SUD EST srl, con motivazione analoga a quella fornita dal ricorrente stesso. Avverso tale pronuncia, le società ENEL S.p.A. e B.T.I. S.p.A. proponevano appello dinanzi al Consiglio di Stato.

La questione che la Corte si trova ad affrontare è di stabilire se le concessioni di aree portuali debbano essere esercitate solo dal concessionario, secondo quanto disposto dall'art. 18 della Legge 84/94, oppure se sia ammissibile la subconcessione di aree portuali, in virtù dell'applicazione analogica dell'art. 45bis cod. nav. relativo alla concessione di aree demaniali marittime. In particolare, secondo quanto disposto dall'art. 18, comma 1, della Legge 84/94 l'Autorità Portuale dà "in locazione le aree demaniali comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'art. 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali (...)". Il successivo comma 7 del medesimo articolo aggiunge che "in ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione

(...)". L'art. 8 della legge in oggetto disciplina i compiti del Presidente dell'Autorità Portuale, stabilendo che lo stesso tra le altre cose "amministra i beni e le aree del demanio marittimo (...) sulla base delle disposizioni di legge in materia esercitando le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e relative norme di attuazione". Tra le norme codicistiche richiamate dal summenzionato articolo è compreso l'art. 45bis, novellato dalla legge n. 88 del 2001, secondo cui il concessionario "previa autorizzazione dell'autorità competente, può affidare ad altri soggetti la gestione dell'attività oggetto della concessione".

Il Consiglio di Stato procede ad un'interpretazione combinata delle norme contenute nella legge di riordino del sistema portuale e dell'art. 45bis cod. nav., favorendo una applicazione analogica di quest'ultima norma nel campo del demanio portuale.

Tale soluzione viene motivata sulla base di dati testuali e logici. Il dato testuale si rinviene nell'art. 18 della Legge 84/94, secondo cui il Presidente dell'Autorità Portuale nell'amministrare le aree del demanio portuale esercita "le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione", tra cui si rinviene anche l'art. 45bis che autorizza la subconcessione. Il dato logico si rinviene nella lettura combinata dell'art. 30 reg. cod. nav., con l'art. 18 della Legge 84/94 e dell'art. 45bis cod. nav. Infatti, la prima disposizione impone al concessionario l'esercizio diretto della concessione del demanio marittimo, realizzando, pertanto, una previsione di contenuto identico a quella di cui all'art. 18 della legge 84/94 prevista con riferimento al demanio portuale. Tuttavia, tale regola appare suscettibile di deroga mediante subconcessione di aree del demanio marittimo, previo assenso dell'autorità competente, secondo quanto stabilito dall'art. 45bis cod. nav. Questo rapporto regola-eccezione è riscontrabile anche con riferimento al demanio portuale: l'art. 18 della legge 84/94 nell'affermare il principio dell'esercizio diretto della concessione di aree portuali trova la sua puntuale eccezione nel riferimento all'art. 45bis cod. nav., richiamato dall'art. 8 della medesima legge, che consente la subconcessione.

(...Continua)

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE



(Continua...)

Pertanto, attraverso una lettura testuale e logica delle summenzionate norme, il Consiglio di Stato accoglie il ricorso presentato dalle società ENEL e B.T.I. e, in riforma della sentenza di primo grado, autorizza la subconcessione alla società B.T.I. S.p.A. delle aree e delle banchine portuali per l'espletamento delle relative operazioni.

La singolare decisione adottata dal Consiglio di Stato si segnala anche sotto il profilo del regime di libera concorrenza che deve essere garantito nel porto, ai sensi della riforma portuale realizzata con la Legge 84/94. Infatti, con la negata autorizzazione di subconcessione il TAR aveva ritenuto ipotizzabile, nel caso di specie, una distorsione del regime di concorrenza nel porto di Brindisi per effetto dei provvedimenti impugnati. Il Consiglio di Stato, invece, esclude l'ipotesi della violazione della concorrenza nell'area portuale dal momento che essa deve essere salvaguardata al momento del rilascio delle concessioni, garantendo la competizione in caso di concorso di pluralità di domande. E', pertanto, opinione dell'Organo Giudicante che l'esigenza di tutela della concorrenza si attenui, in particolar modo, in sede di rilascio delle subconcessioni, in cui risulta necessario valutare anche i singoli e specifici interessi sottesi alla richiesta di subconcessione.

Annalisa Pracucci

**PROFILI DI RESPONSABILITÀ
DELLA P.A. PER DANNI OCCORSI
A TERZI IN AREE
DEL DEMANIO MARITTIMO
(Tribunale di Bologna, sez. III,
15/01/2003, n. 138)**

Una recente sentenza resa dal Tribunale civile di Bologna consente di tornare brevemente sulla *vexata quaestio* relativa alla responsabilità della Pubblica Amministrazione per i danni sofferti dai terzi che si trovano su aree appartenenti al pubblico demanio (nella specie marittimo).

Brevemente i fatti di causa. L'attore lamentava di aver subito un infortunio a

causa dello stato sconnesso della banchina portuale su cui si trovava a camminare. La convenuta Autorità Portuale – detentrica del bene demaniale di cui trattasi – eccepeva il fatto che, stante il precario stato del manufatto, era stata apposta nelle vicinanze apposita segnaletica di pericolo e di divieto d'accesso.

Nel rigettare la domanda attorea, il Giudice ha evidenziato da un lato che la suddetta segnaletica era tale da escludere "l'ipotesi dell'insidia e/o del trabocchetto"; dall'altro che "la particolare estensione dei beni demaniali e la loro tendenziale destinazione alla fruizione pubblica, generale e diretta, esclude (almeno nel caso di specie) la configurabilità di un rapporto di tipo custodiale tra il bene e il proprietario pubblico, con correlativa non operatività dell'art. 2051 C.C."

La *ratio decidendi* della sentenza qui segnalata si conforma pienamente a quello che, in materia, è l'orientamento giurisprudenziale del tutto dominante, nonostante non manchino decisioni che riaccordino la responsabilità della p.a. al più rigoroso sistema della "responsabilità del custode" di cui all'art. 2051 cod. civ.

Ancora di recente, la Suprema Corte di Cassazione (con sentenza 3 dicembre 2002 n. 17152), pur ricordando l'esistenza dell'orientamento minoritario suddetto, ha confermato il proprio consolidato orientamento secondo il quale, nell'ambito dei doveri di controllo e vigilanza dei beni di natura demaniale, una eventuale responsabilità della pubblica amministrazione trova fondamento giuridico nella clausola generale del *neminem laedere* di cui all'art. 2043 del cod. civ., "in applicazione del quale essa [pubblica amministrazione] è tenuta a far sì che il bene demaniale non presenti per l'utente una situazione di pericolo occulto, cioè non visibile e non prevedibile, che dia luogo al cosiddetto trabocchetto o insidia stradale".

Ancora la Corte di Cassazione (sentenza 19 luglio 2002 n. 10577) ha affermato che "la presunzione di responsabilità posta dall'art. 2051 cod. civ. è inapplicabile alla pubblica amministrazione allorché il bene, sia esso demaniale (...) per le sue caratteristiche (estensione e modalità

d'uso) sia oggetto di una utilizzazione generale e diretta da parte di terzi, che limitati in concreto la possibilità di custodia e vigilanza sulla cosa e, quindi, non consenta l'esercizio di un continuo ed efficace controllo che valga ad impedire l'insorgenza di cause di pericolo, con conseguente operatività del principio di cui all'articolo 2043 del codice civile".

Trattasi di posizione fatta propria anche dalla giurisprudenza di merito.

Così la Corte d'Appello di Milano (sentenza 18 dicembre 2001 n. 3064) ebbe ad affermare che "l'utente della strada in ordine ai danni derivatigli dall'uso di essa fruisce soltanto della tutela apprestata dall'art. 2043 qualora ne ricorrano le condizioni e cioè quando i danni stessi siano stati cagionati da una situazione di pericolo occulto, c.d. insidia o trabocchetto, caratterizzata congiuntamente dall'elemento obiettivo della non visibilità e da quello subiettivo della non prevedibilità. Perciò, quando macroscopiche anomalie del manto stradale, nelle condizioni di tempo e di luogo in cui avvenne l'incidente (ora diurna, strada rettilinea, traffico scarso, condizioni atmosferiche di tempo sereno) siano perfettamente visibili, avvistabili da notevole distanza e con ampio anticipo di tempo ed indicate dalla "segnaletica ivi presente" deve escludersi che esse potessero costituire una situazione di pericolo che l'utente medio, usando l'ordinaria diligenza, non sia in grado di tempestivamente percepire ed agevolmente evitare".

Ricordiamo infine che con la sentenza 10 maggio 1999 n. 156 la Corte Costituzionale ha dichiarato infondata, in relazione agli articoli 3, 24 e 97 Cost., la questione di legittimità: i) dell'articolo 2043 nella parte in cui, in relazione ai sinistri connessi con la circolazione stradale, prevede che l'inerzia colposa della P.A., atta a creare o a non rimuovere situazioni di pericolo, sia causa di responsabilità solo in una situazione di pericolo insidioso; ii) dell'art. 2051 in quanto non applicabile anche alla P.A. per i beni demaniali soggetti ad uso ordinario, generale e diretto da parte dei cittadini.

Davide Gennari
Ufficio legale
Autorità Portuale Ravenna



MATERIALI

PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO SUL TEMA "LA SICUREZZA DEI TRASPORTI" 394ª SESSIONE PLENARIA DEL 24 OTTOBRE 2002 (G.U.C.E. C 61/174 DEL 14 MARZO 2003)

A fronte della delicata situazione di politica internazionale, la Commissione ha invitato il Comitato economico e sociale europeo ad elaborare un parere sul tema della sicurezza nel settore dei trasporti, approvato nella sessione plenaria del 24 ottobre 2002. In tale documento viene ribadita l'importanza di una strategia comune su scala mondiale per assicurare la navigazione marittima e l'aviazione civile contro gli atti di terrorismo o, più in generale, gli atti di natura illecita; considerato, infatti, il carattere internazionale del trasporto marittimo ed aereo, i requisiti di sicurezza dovrebbero fondarsi su accordi reciproci applicati in maniera uniforme e non discriminatoria. Il parere, pertanto, denuncia l'inaccettabilità di misure unilaterali ed arbitrarie considerando che questo genere di iniziative intralcia il commercio mondiale moltiplicando formalità ed altri ostacoli e dando luogo a distorsioni della concorrenza e ad effetti economici negativi.

Una certa preoccupazione viene espressa con riferimento all'innalzamento dei costi del trasporto marittimo ed aereo di mer-

ci e passeggeri, a seguito della adozione delle prescritte misure di sicurezza. Il documento si sofferma sulle conseguenze dirette registrate in materia di assicurazioni a seguito dei tragici eventi dell'11 settembre: i premi sono aumentati in misura variabile tra lo 0,03 e lo 0,05 % del valore dei beni assicurati, l'assicurazione contro gli atti di terrorismo è quasi interamente scomparsa e pertanto i governi si sono trovati costretti ad intervenire per coprire rischi considerati troppo pesanti per il settore privato.

In conclusione il Parere ribadisce l'importanza di una politica della sicurezza realizzata coinvolgendo tutte le dimensioni della politica estera dell'Unione europea.

AVVIATO IL NUOVO SERVIZIO INTERMODALE RAVENNA-MELZO

E' partito lo scorso 18 marzo il primo treno blocco dal T.C.R. Terminal Container Ravenna al terminal intermodale Sogemar di Melzo (Milano), dove il convoglio viene poi interconnesso con gli scali ferroviari internazionali dell'Europa centrale, in particolare Basilea e Mannheim. Il nuovo collegamento ferroviario diretto tra Ravenna e la Lombardia è gestito dalla società Logistica Nord Est, *joint venture* costituita nel gen-

naio 2003 dall'Autorità Portuale di Ravenna con l'Interporto di Bologna Spa, socio di minoranza con una quota del 33%.

Per Ravenna la realizzazione di questo link assume le valenze di una svolta storica: da sempre il porto denuncia l'isolamento rispetto al sistema ferroviario e quindi il mancato sviluppo delle sue potenzialità. Il servizio si propone di promuovere e sviluppare l'intermodalità, la logistica e le reti trasportistiche tra porto e interporto, permettendo allo scalo di Ravenna di crescere nel comparto dei container affrancando i propri punti di forza rappresentati dal settore delle rinfuse e delle merci convenzionali.

Per svolgere il servizio Logistica Nord Est ha acquisito le tracce ferroviarie e la trazione da Trenitalia; nella prima fase sono previste 5 coppie di treni alla settimana (da lunedì a venerdì) che andranno a soddisfare la crescente domanda di trasporto combinato da parte di una clientela inizialmente costituita da un 30% di caricatori internazionali, ma la cui quota è destinata a crescere. L'avviamento del servizio intermodale è coerente con il Piano Operativo Triennale 2003-2005 del porto di Ravenna, in cui è dato riscontrare la vocazione per il potenziamento del traffico container.

Annalisa Pracucci

OSSERVATORIO EUROPEO

a cura di Marianna Tranchida

SEZIONE AEREA

AVVIO DELLA RIFORMA DEL "TERZO PACCHETTO"

A distanza di un decennio dalla adozione del terzo pacchetto, la Commissione Europea ha intrapreso una fase di consultazioni preliminari, che dovrebbe concludersi entro il prossimo maggio, dando inizio ad un processo di revisione dello stesso e dunque dei Regolamenti (CE) n.2407/92, 2408/92 e 2409/92. I menzionati Regolamenti hanno indubbiamente giocato un ruolo fondamentale nel processo di liberalizzazione del trasporto aereo all'interno della Comunità Europea, gettando le basi per la costituzione del un mercato unico dei servizi di trasporto aereo. A partire dalla loro entrata in vigore si è registrata una crescita del trasporto aereo alimentata anche dalla presenza, via via maggiore, di

nuove compagnie aeree "low cost", che hanno contribuito, in un mercato pressoché liberalizzato, ad incrementare il numero dei passeggeri. Ciò ha, altresì, determinato l'aumento del numero dei collegamenti aerei intra-comunitari. L'apertura del mercato alla concorrenza, la determinazione di criteri di non discriminazione e di trasparenza per l'accesso alle rotte, l'introduzione del concetto di vettore comunitario e la liberalizzazione delle tariffe hanno favorito meccanismi competitivi, determinando un generale abbassamento del prezzo dei biglietti a favore degli utenti.

Nonostante gli effetti positivi sopra enunciati, le Istituzioni comunitarie hanno ravvisato alcuni limiti nella normativa in esame, limiti re-

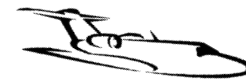
si più evidenti a seguito dei noti fatti dell'11 settembre che hanno contribuito ad acuire una crisi già presente nel mercato del trasporto aereo.

Alla luce di queste ultime considerazioni, la Commissione ha individuato taluni aspetti dei Regolamenti (CE) nn. 2407,

(...Continua)



OSSERVATORIO EUROPEO



(Continua...)

2408, 2409 del 1992 che necessitano di modifiche od integrazioni, sottoponendo il relativo progetto di revisione alle Autorità degli Stati membri ed agli operatori interessati, affinché questi ultimi possano esprimere le loro valutazioni in merito e si possa addivenire, al più presto, alla presentazione di una formale proposta di riforma del 'terzo pacchetto'. Detto obiettivo risulta, inoltre, prioritario nell'ambito del programma di lavoro presentato dalla Commissione Europea per l'anno 2003.

Passando ad una rapida disamina delle modifiche più rilevanti proposte dalla Commissione, ci si riferirà singolarmente a ciascun Regolamento.

Reg. (CE) 2407/92

L'istituzione di un'Autorità comunitaria per il rilascio delle licenze di esercizio

Attualmente in ciascuno Stato membro sono designate le Autorità competenti al rilascio delle licenze d'esercizio che una compagnia aerea deve possedere, assieme ad i certificati di operatore aereo, per poter operare quale vettore comunitario, ai sensi di suddetto Regolamento. Al fine di offrire una maggiore uniformità nelle procedure per il rilascio di tali autorizzazioni, la Commissione intende proporre l'istituzione di un'unica Autorità comunitaria che rilasci le menzionate licenze o quantomeno sovrintenda alle procedure espletate a livello dei singoli Stati membri.

Inoltre, coerentemente con la futura entrata in vigore del Regolamento relativo alla c.d. "società europea", (Reg. (CE) n.2157/01, pubblicato sulla GUCE L 294 del 10 novembre 2001), a ciascun vettore comunitario dovrà essere garantita la titolarità della licenza d'esercizio anche nel caso in cui decida di trasferire la propria sede o l'amministrazione centrale in uno Stato membro differente da quello che originariamente gli ha rilasciato detta licenza.

Il regime di sospensione e revoca delle licenze d'esercizio

Le difficoltà finanziarie recentemente incontrate dalla maggior parte delle compagnie aeree a causa di una generalizzata diminuzione dei traffici, hanno indotto la Commissione ad una riflessione sull'opportunità di rendere più stringenti le regole in materia di sospensione e ritiro delle licenze.

In tale prospettiva la Commissione invita gli Stati membri a valutare l'opportunità di riconoscerle maggiori poteri relativamente al ritiro e alla sospensione delle licenze.

Inoltre, in caso di evidente dissesto patrimoniale, l'istituzione comunitaria ha suggerito l'opportunità di restringere il periodo di 12 mesi, (previsto dall'art.5, pt.5), da rispettare obbligatoriamente prima di poter procedere al ritiro della licenza stessa.

In più, in concomitanza con l'apertura di un procedimento fallimentare o nel corso di una ristrutturazione societaria, la Commissione ha proposto di introdurre una licenza temporanea d'esercizio, il cui mantenimento sia soggetto al rispetto di rigidi parametri finanziari e di sicurezza.

L'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile del vettore aereo comunitario

Tra i requisiti necessari per ottenere il rilascio di una licenza d'esercizio, il Reg. (CE) n. 2407/92 dispone che il vettore aereo sia munito di un'adeguata copertura assicurativa per quanto concerne i danni ai passeggeri, alle merci o a soggetti terzi. Tale norma dovrà essere modificata in conformità a quanto prescritto dalle Comunicazioni - rispettivamente, la COM(2002)574 del 10 ottobre 2001 e la COM(2002) 320 del 2 luglio 2002 - emesse a seguito degli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001. Tali misure sono volte principalmente ad innalzare l'importo delle somme risarcibili in caso di sinistro aereo.

L'emissione dei certificati di operatore aereo

Con riferimento alle disposizioni del Reg. (CE) n.2407/92 che concernono specificamente l'emissione dei certificati di operatore aereo, la Commissione ha proposto di introdurre un esplicito riferimento all'osservanza dei requisiti dettati dalle JAR ("Joint Aviation Requirements"). Le JAR sono un'insieme di regole tecniche adottate dall'organismo internazionale che riunisce le singole Autorità nazionali per l'Aviazione Civile ("Joint Aviation Authorities" - JAA). Una tale modifica, sebbene non renda direttamente applicabili in ogni Stato membro suddette regole ha, tuttavia, l'obiettivo di rafforzarne l'applicazione, assicurando più elevati standards di sicurezza. Sul punto pare opportuno sottolineare che l'assolvimento dei compiti relativi al rilascio di tali certificati, attualmente assolto a livello nazionale, sarà prossimamente conferito all'Agenzia europea per la sicurezza dell'aviazione civile (EASA). L'EASA, attualmente, è esclusivamente competente per quanto attiene alle certificazioni relative ai prodotti aeronautici.

Reg. (CE) n.2408/92 - La piena attuazione del principio di non discriminazione tra vettori aerei comunitari

Come magistralmente affermato dalla Corte di Giustizia europea nella sua pronuncia "Open skies" del 5 novembre 2002, (in argomento si rimanda al n.4 del 2002 di questa *NewsLetter*), le clausole in materia di proprietà e di controllo delle compagnie aeree - che privilegiano i vettori appartenenti ad uno Stato membro parte dell'accordo bilaterale con un Paese terzo - rappresentano un'inammissibile discriminazione ai sensi dell'art.43 del Trattato CE. Ogni vettore aereo comunitario gode, infatti, al pari delle persone fisiche, di un pieno diritto di stabilimento all'interno della Comunità, pertanto, le clausole in parola, sono parse alla Corte di giustizia discriminatorie per i vettori aerei comunitari. Infatti, una compagnia aerea di uno Stato membro che trasferisca all'interno di un altro Stato membro la propria sede, o che costituisca ivi una propria filiale, non perde solo per questo il diritto di godere dei medesimi diritti d'accesso alle rotte di collegamento con i Paesi terzi di cui beneficiava prima del trasferimento della propria sede. Parimenti, quest'ultima deve ricevere lo stesso trattamento delle compagnie aeree dello Stato membro in cui si è stabilita per quanto concerne il suo diritto di operare nuovi collegamenti extra-europei. Il Reg. (CE) n.2408/92 dovrà, pertanto, essere modificato conformemente a quanto si deciderà in merito all'adeguamento degli accordi "open skies", attualmente in vigore, rispetto alle norme comunitarie sul diritto di stabilimento.

La semplificazione del sistema degli oneri di servizio pubblico e la loro estensione a rotte tra la Comunità e Paesi terzi

A fianco di una generale esigenza di semplificazione del sistema, la Commissione suggerisce alcune specifiche modifiche da apportare alle disposizioni del regola-

(...Continua)





OSSERVATORIO EUROPEO

(Continua...)

mento in materia di oneri di servizio pubblico. Si prevede che le rotte gravate da oneri vengano segnalate con un'indicazione sintetica nella Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea, ove saranno indicati anche i termini di scadenza dei relativi bandi di gara. Toccherà, invece, a ciascun Stato membro dare integrale pubblicazione alle suddette comunicazioni. La Commissione suggerisce, inoltre, di prolungare la durata del diritto ad esercitare in via esclusiva la rotta gravata da oneri, attualmente di tre anni, fino a quattro/cinque anni, fermo restando il potere degli Stati membri di sospendere tali diritti nel caso di rischi per la continuità del servizio (ad esempio, gravi problemi economici della compagnia aerea). I casi in cui si dispone che un unico vettore operi la rotta, ovvero operi in regime d'esclusiva grazie all'esistenza di un onere di servizio pubblico, dovranno essere limitati alle ipotesi che presentino esigenze di carattere sociale. La Commissione, a questo riguardo, ritiene che le spettino più ampi poteri in ordine alla facoltà di rifiutare l'imposizione di particolari oneri di servizio pubblico, con la contestuale erogazione di sussidi, laddove non ravvisi l'esistenza di stringenti esigenze di carattere pubblico nelle scelte operate dagli Stati membri.

E' stata, altresì, avanzata la proposta di estendere il regime degli oneri di servizio pubblico anche ad alcune rotte che collegino uno Stato membro a Paesi terzi, ove questi ultimi abbiano particolari legami con la Comunità, oppure con singoli Stati e vi siano delle motivate ragioni di sviluppo economico a sostegno di una tale scelta.

Reg. (CE) n. 2409/92

La fissazione delle tariffe

Rilevando una forte discrepanza tra i normali costi di produzione di un servizio aereo e le tariffe effettivamente praticate dalle compagnie, la Commissione ha proposto di emendare il Reg. (CE) n.2409/92, al fine di attribuirsi nuovi e più ampi poteri in tale materia.

Una tale scelta trova fondamento sia con riferimento ai casi in cui il costo del biglietto è risultato eccessivamente alto, a fronte di una situazione di quasi-monopolio sulla rotta, sia nei casi in cui il prezzo del biglietto è ingiustificatamente basso.

Se da una parte, sembra auspicabile un intervento regolatorio per garantire un corretto funzionamento del mercato comunitario

dei servizi aerei ed il rispetto di una corretta concorrenza tra vettori, dall'altra, appare difficile prevedere che gli Stati membri accettino un'ulteriore crescita delle competenze della Commissione in questo settore.

SEZIONE MARITTIMA

LE RIPERCUSSIONI DEL CONFLITTO IN IRAQ SUL TRASPORTO MARITTIMO INTERNAZIONALE: PRIMI INTERVENTI COMUNITARI

Già precedentemente lo scoppio della guerra in Iraq, la DG TREN della Commissione europea aveva provveduto ad istituire una speciale unità operativa con il compito di analizzare le eventuali ripercussioni che il suddetto conflitto avrebbe avuto sul settore energetico e su quello dei trasporti.

Dopo l'inizio del conflitto, la Commissione, in data 26 marzo 2003, ha emesso una comunicazione [*Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on the consequences of the war in Iraq forenergy and transport, COM(2003)164 final*], in cui venivano descritti i primi interventi che le Istituzioni comunitarie intendevano attuare per fronteggiare la situazione di crisi.

Con specifico riferimento al trasporto marittimo, la suddetta comunicazione evidenziava l'esigenza di rafforzare le misure in materia di sicurezza attualmente in vigore. In particolare, veniva indicata l'imminente presentazione da parte della stessa Commissione di una proposta di regolamento oppure di direttiva (la scelta del tipo di atto deve ancora essere definita), volta a recepire le modifiche apportate alla Convenzione SOLAS e, parallelamente, ad attuare a livello comunitario il nuovo "Ship and Port Facility Security Code". Con tale proposta si intendeva perseguire, inoltre, l'obiettivo di aggiornare le norme europee in materia di "security" alla luce dei risultati ottenuti lo scorso dicembre in occasione dell'ultima conferenza diplomatica dell'Organizzazione Marittima Internazionale.

La comunicazione in parola segnalava, inoltre, l'importanza di supportare le attività di altre organizzazioni internazionali, come ad esempio, quelle dell'ILO (Organizzazione Internazionale del Lavoro). Tale organismo ha, infatti, elaborato una disciplina relativa all'assoggettamento del per-

sonale di bordo ad appositi controlli, volti a prevenire la violazione della normativa internazionale sull'immigrazione.

Infine, la Commissione auspicava l'introduzione di misure anti-terroristiche supplementari da applicare nei porti comunitari ed al personale delle autorità portuali.

A fianco delle menzionate esigenze generali, la Commissione ha, altresì, ritenuto opportuno prendere posizione in relazione alle iniziative unilaterali intraprese dal Governo americano per quanto concerne il controllo e la sicurezza del traffico marittimo di containers (i c.d. "Containers Security Standards"). Ravvisando la necessità di assicurare degli standards di sicurezza uniformi a livello internazionale, il 18 marzo scorso, la Commissione ha ottenuto da parte degli Stati membri un importante mandato a negoziare con gli Stati Uniti l'adozione di norme comuni da applicare al trasporto marittimo di merci tramite containers.

LA CREAZIONE DI UN CENTRO DI GESTIONE DELLE CRISI AMBIENTALI CONSEGUENTI A SINISTRI MARITTIMI

Tra gli obiettivi prioritari del programma del semestre di presidenza italiana dell'Unione Europea, che come noto avrà inizio il primo luglio 2003, vi sarà l'istituzione di un centro di gestione delle crisi ambientali conseguenti ai sinistri marittimi. I tragici incidenti che hanno avuto come protagoniste delle petroliere, tra i quali si ricordano, quali ultimi in termini cronologici, quello della Prestige e della Spabunker IV, hanno messo in luce la necessità della creazione di un organismo, a cui vengano demandati specifici compiti in materia di tutela dell'ambiente marino.

La proposta, che nasce da un'iniziativa del Ministero degli Esteri italiano, prevede di attribuire al suddetto centro tutta una serie di funzioni relative alla protezione dell'ambiente marino, alla prevenzione dei danni arrecati dallo sversamento di sostanze inquinanti in mare ed alla disciplina delle controversie giuridiche che derivino da tale tipo di incidenti, in particolare per quanto concerne la garanzia di adeguati livelli di risarcimento. Le competenze del centro di gestione delle crisi ambientali dovrebbero comprendere, nelle intenzioni del Governo italiano, la tutela dell'ambiente marino sia internazionale che comunitario, con particolare riferimento alla protezione del mare Mediterraneo.