

# 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



## LA NUOVA LEGGE SULLA NAUTICA DA DIPORTO IN VIGORE DAL 29 LUGLIO 2003

GRETA TELLARINI

La nuova legge sulla nautica da diporto dell'8 luglio 2003, recante *disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico* (in G.U. del 14 luglio 2003), entrata in vigore il 29 luglio 2003, è composta da 15 articoli ed introduce una serie di modifiche ed integrazioni alle attuali disposizioni che regolano la nautica, di cui alla Legge 11 febbraio 1971 n. 50.

Mentre l'ambito di applicazione della normativa è rimasto inalterato (commi 1 e 2 dell'art. 1 della Legge 50/1971), per cui "1. *Le disposizioni della presente legge si applicano alla navigazione da diporto nelle acque marittime ed in quelle interne. 2. È navigazione da diporto quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi dai quali esuli*

(Continua a pag. 11)

## IL REGOLAMENTO ENAC PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI AEROPORTI

ALESSANDRO CARDI\*

**Premessa.** L'adozione da parte dell'ENAC del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, di seguito riferito come Regolamento, costituisce un passaggio fondamentale nella definizione delle regole applicabili al settore aeroportuale. Con l'adozione del Regolamento viene infatti a completarsi il quadro normativo cui il gestore deve attenersi sia sul piano tecnico con la conformità al Regolamento

stesso, sia sul piano degli ulteriori obblighi previsti nella convenzione, quale concessionario di un servizio pubblico. In tale contesto il Regolamento fornisce una risposta all'indeterminatezza delle regole per la conduzione dell'aeroporto dell'atto concessorio. Si rammenta, a questo riguardo, che la con-

(Continua a pag. 2)

\* ENAC

## È INIZIATO IL NUOVO CORSO DELLE NEGOZIAZIONI DEGLI ACCORDI BILATERALI DI TRAFFICO AEREO

LUISA TIMPONE\*

Nella prima quindicina di ottobre è iniziato a Washington ed a Bruxelles il nuovo corso delle negoziazioni degli accordi bilaterali di traffico aereo.

Come è noto, il 5 giugno 2003 il Consiglio dei Ministri dei Trasporti della UE ha approvato, a livello politico, il pacchetto di misure che apre la strada ad una più ampia fase di liberalizzazione del trasporto aereo. Si tratta di due mandati del Consiglio alla Commissione: il primo

mandato riguarda l'avvio di negoziati con gli Stati Uniti per la conclusione degli accordi in parola (il c.d. *'negoziato verticale'*); il secondo mandato invita ad avviare negoziati con i Paesi terzi per la sostituzione, negli accordi bilaterali esistenti, di alcune clausole ritenute incompatibili con il diritto comunitario (il c.d.

(Continua a pag. 4)

\* ENAC

### SOMMARIO

Il regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti . . . . .	1	La nuova legge sulla nautica da diporto in vigore dal 29 luglio 2003 . . . . .	1
È iniziato il nuovo corso delle negoziazioni degli accordi bilaterali di traffico aereo . . . . .	1	Osservatorio legislativo . . . . .	11
Osservatorio legislativo . . . . .	6	Rassegna giurisprudenziale . . . . .	13
Rassegna giurisprudenziale . . . . .	8	Materiali . . . . .	15
Materiali . . . . .	10		



## IL REGOLAMENTO ENAC PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI AEROPORTI

(Continua dalla prima pagina...)

venzione per la gestione aeroportuale stabilisce infatti all'art. 1 che la concessione è finalizzata alla progettazione, allo sviluppo, alla realizzazione, all'adeguamento, alla gestione, alla manutenzione ed all'uso degli impianti e delle infrastrutture dell'aeroporto, e che la gestione deve essere esercitata in conformità alle norme internazionali, comunitarie e nazionali che regolano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile. Il Regolamento colma quindi una carenza non più procrastinabile, anche alla luce della differenziazione di ruoli tra l'Autorità dell'Aviazione Civile gestore aeroportuale, resa inequivocabile dalla recente evoluzione normativa che ha portato alla "privatizzazione degli aeroporti". Inoltre l'adozione da parte dell'ICAO dell'emendamento 4 all'Annesso 14 - Vol. I., che introduce l'obbligo di certificazione dell'aeroporto, ha evidenziato la necessità di dare la definizione puntuale di tutti i requisiti, siano essi riferiti alle infrastrutture ed impianti o all'esercizio dell'aeroporto, a fronte dei quali avviene la certificazione di conformità.

**Il recepimento dell'Annesso 14.** Il d.lgs. 250/97, istitutivo dell'ENAC, ha mutato in misura rilevante lo scenario giuridico di riferimento innovando sensibilmente le modalità di recepimento, individuate nella autonoma regolamentazione dell'Ente, e creando le premesse per una soluzione all'annoso problema del recepimento degli Annessi ICAO. In tal senso il d.lgs. 250/97 sottolinea, all'art. 13, la necessità di adeguare le disposizioni del c. nav. sulla base di un articolato predisposto da parte di una Commis-

sione di studio di nomina ministeriale; tale previsione ha trovato espressione nell'articolo 26 del d.lgs. 1 agosto 2002, n. 166 laddove dispone che il recepimento degli Annessi ICAO avvenga in via amministrativa, anche mediante la regolamentazione tecnica dell'ENAC. In applicazione dei poteri conferiti dal d.lgs. 250/97, l'ENAC ha già provveduto a recepire svariati Annessi sia integralmente, come nel caso dell'Annesso 5, sia parzialmente come è avvenuto con gli seguenti Annessi 1, 2, 6, 8, 10, 16 e 18, solo per citare i principali settori su cui si sono verificati i più recenti interventi. Sulla base delle pratiche decennali utilizzate dagli organismi di regolamentazione, confortati dai risultati raggiunti in materia dalla Commissione di studio ministeriale nominata in accordo al citato art. 13 del d.lgs. 250/97, è ormai un dato acquisito che per il recepimento di un Annesso è richiesta la trasposizione dello stesso nel sistema normativo nazionale attraverso i meccanismi che gli Stati aderenti alla Convenzione di Chicago hanno individuato. A tale scopo le singole misure contenute negli Annessi ICAO devono essere analizzate e devono essere elaborate in accordo ai principi direttivi del dpr 461/85. Sul piano formale il recepimento dell'Annesso 14 si pone quindi nella usuale attività di regolamentazione che l'ENAC svolge per assolvere alle proprie funzioni.

### **Aspetti salienti del Regolamento.**

Per lo sviluppo iniziale del testo regolamentare, anche in considerazione degli approfondimenti in corso in ambito europeo per l'armonizzazione delle regolamentazioni esistenti, ha costituito utile riferimento il regolamento adottato dalle autorità in-

glesì per il recepimento dell'Annesso 14 che offre ampie garanzie di completezza (v. reg. CAP 168). La prima edizione del Regolamento ENAC, che si è differenziata sensibilmente dal regolamento inglese in ragione della particolare situazione del nostro Paese, nonché per realizzare una maggiore aderenza alle previsioni ICAO, non ha riscontrato particolari criticità nella fase di consultazione con Enti e Associazioni di categoria del settore. Essa è stata quindi adottata quale regolamentazione di recepimento dell'Annesso 14.

Approfondimenti successivi ed ulteriori analisi di maggior dettaglio sull'insieme delle misure previste nell'Annesso 14, inclusa l'esigenza prospettata in particolare dai gestori aeroportuali di avere direttamente nel Regolamento una formulazione più dettagliata degli aspetti di responsabilità, hanno portato ad una rivisitazione generale del testo. A completamento dell'opera, caratterizzata da due pacchetti di emendamenti, è stata adottata, nel mese di ottobre 2003, la seconda edizione del Regolamento, che non si discosta sensibilmente dall'Annesso 14.

Nella allocazione di funzioni e responsabilità, il Regolamento ha cura di individuare a carico del gestore quelle funzioni che, pur rientrando nelle attribuzioni di un concessionario di servizio pubblico o nelle attribuzioni già affidategli dal d.lgs. 18/99 in tema di servizi di assistenza a terra, non configurino attribuzione di pubblici poteri. Questi ultimi rimangono in capo all'ENAC. Il profilo regolamentare del gestore che ne deriva non configura quindi una "Airport Authority" di stampo anglosassone, non prevista nell'ordinamento giuridico nazionale e non coerente con le scelte dell'Ente. Non potendo procedere in questa sede ad una trattazione completa ed approfondita delle varie problematiche affrontate dal Regolamento saranno affrontati di seguito solo alcuni aspetti che caratterizzano l'impianto regolamentare.

**L'applicabilità.** Il Regolamento, nella sua nuova edizione, è applicabile agli aeroporti aperti al traffico commerciale ove vengano utilizzati

(...Continua)

#### DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

#### COMITATO DIRETTIVO:

Anna Masutti

Franco Persiani

Greta Tellarini, Stefano Zunarelli

#### HANNO COLLABORATO:

Alessandro Cardì, Davide Gennari

Alessio Quaranta, Luisa Timpone

#### REDAZIONE:

Andrea Giardini, Annalisa Pracucci,

Nicola Ridolfi, Filippo Rossi,

Freya Tamburini, Alessio Totaro,

Marianna Tranchida

#### SEGRETERIA DI REDAZIONE:

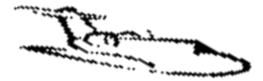
Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì

E-mail: newsletter@ingfo.unibo.it

Registrazione presso il Tribunale di

Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002

## IL REGOLAMENTO ENAC PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI AEROPORTI



(Continua...)

velivoli con massa massima al decollo superiore a 5700 kg o con un numero di posti/passeggeri superiore a 9. I requisiti si applicano con gradualità in relazione al volume di traffico/passeggeri, in modo da ottenere l'adeguamento ai nuovi standard di sicurezza, iniziando dagli aeroporti maggiormente frequentati. In particolare, devono essere conformi ai nuovi requisiti, a far data dal 27 novembre 2003, gli aeroporti che ospitano oltre 10 milioni di passeggeri, dal 30 maggio 2004 gli aeroporti che ospitano oltre 3 milioni di passeggeri, dal 30 novembre 2004 gli aeroporti che ospitano oltre 600 mila passeggeri, dal 30 maggio 2005 gli aeroporti che ospitano oltre 50 mila passeggeri ed dal 30 novembre 2005 i rimanenti aeroporti. Entro le stesse date gli aeroporti devono ottenere la certificazione rilasciata dall'ENAC. Fino a tali date, inoltre, continuano ad applicarsi le regole preesistenti, ovvero gli standard dell'Annesso 14 e le raccomandazioni a suo tempo stabilite per i singoli aeroporti.

**L'organizzazione del gestore.** Nella elaborazione dell'emendamento 4 all'Annesso 14, l'ICAO prevede l'emissione un solo certificato per attestare la conformità dell'aeroporto e l'idoneità dell'organizzazione dell'operatore aeroportuale. Tale concetto è ripreso e chiarito nel primo capitolo del Regolamento che introduce, inoltre, disposizioni sulle responsabilità del gestore che svolge l'attività regolamentata.

Per fornire certezza di riferimenti e consentire valutazioni armonizzate sul territorio, il Regolamento introduce, analogamente agli altri testi regolamentari esistenti e sulla base di precise indicazioni fornite dall'ICAO nei documenti esplicativi emessi a supporto della comprensione e della corretta attuazione delle previsioni dell'annesso 14, indicazioni sulle modalità organizzative cui il gestore deve riferirsi per assolvere ai propri compiti e assumere le relative responsabilità. Sono, infatti, individuate le aree critiche ai fini del mantenimento della conformità ai requisiti regolamentari dell'aeroporto e della sua gestione tecnica, l'area di movimento, il terminal, la progettazione e

manutenzione delle infrastrutture. La capacità di governo di tali aree da parte del gestore, mediante la nomina di dirigenti responsabili, è oggetto di valutazione da parte dell'ENAC. L'Ente viene chiamato a "certificare" se il gestore, con l'organizzazione proposta, sia in grado di gestire l'aeroporto in regime di sicurezza.

Come per ogni altro regolamento, i criteri di applicazione sono poi sviluppati in apposite circolari che consentono di realizzare, oltre alla salvaguardia dei concetti di trasparenza e non discriminazione, una maggiore flessibilità nelle valutazioni di situazioni specifiche, che non sarebbe realizzabile con un testo regolamentare, inevitabilmente più rigido. Il modello di circolare relativo alla certificazione della organizzazione del gestore, che riporta anche i contenuti delle funzioni da attribuire ai dirigenti responsabili ed i profili di competenza ritenuti accettabili, è stata recentemente diffusa per raccogliere i commenti dei soggetti interessati. Tale fase di consultazione è di particolare rilievo ed avviene in applicazione delle ormai consolidate procedure dell'Ente a garanzia della trasparenza e della partecipazione dei soggetti terzi al processo regolamentare, come peraltro avvenuto per il Regolamento in esame e per i suoi emendamenti.

**Gli ostacoli alla navigazione aerea.** Il testo regolamentare introduce, quale strumento per la determinazione degli ostacoli alla navigazione, le superfici di avvicinamento, di decollo ed altre, relative alle piste, a differenza delle distanze dal perimetro dell'aeroporto attualmente previste nel c.nav. L'uso di tali superfici non genera incompatibilità con l'applicazione delle preesistenti misurazioni pur se è auspicabile un superamento delle attuali disposizioni codicistiche, azione che comunque l'ENAC ha avviato in virtù delle previsioni del comma 3 del citato art. 26 della L. 166/02. Gli aspetti innovativi introdotti dal Regolamento in tema di ostacoli non si limitano solo al metodo da utilizzare, ma incidono anche sui livelli di sicurezza. Viene, infatti, definita una funzione di monitoraggio nelle aree limitrofe all'aeroporto, da porre in essere da parte del gestore, a tutela delle condizioni di sicu-

rezza accertate. In tale contesto è il caso di rammentare che la gestione in condizioni di sicurezza dell'aeroporto è direttamente connessa alla configurazione delle piste di volo. In accordo con le previsioni dell'Annesso 14, l'uso in condizioni di sicurezza delle piste dipende dai parametri costruttivi e dall'assenza di ostacoli, ovvero oggetti che, posizionati sotto le superfici interessate, si estendano al di sopra di esse "forandole". La funzione di monitoraggio costituisce il feed-back di un sistema che mantiene inalterate le responsabilità e le funzioni dei vari soggetti, privati e pubblici. Essa è assegnata al gestore in quanto è il soggetto che assume la responsabilità di condurre l'aeroporto in sicurezza, fermo restando l'esercizio dei pubblici poteri che rimane all'ENAC per l'imposizione delle servitù aeronautiche o dei successivi interventi sui soggetti che non dovessero apporre o mantenere in efficienza la segnaletica degli ostacoli.

**Gli Aiuti Visivi Luminosi.** Il settore degli Aiuti Visivi Luminosi è caratterizzato da una certa articolazione in quanto rientrano in essi sia i sistemi di illuminazione delle piste, dei raccordi e della segnaletica verticale, sia gli ulteriori sistemi di assistenza ai velivoli in avvicinamento, sentieri luminosi. In tal senso il Regolamento porta un contributo di chiarezza con una puntuale identificazione dei requisiti applicabili, indipendenti dal soggetto che assume la responsabilità dell'adeguamento e del mantenimento dell'efficienza nel tempo degli stessi. Tale responsabilità è inequivocabilmente legata alla titolarità del singolo impianto, ed è disciplinata in altre fonti, quali l'attribuzione dei beni demaniali o trasferimenti di titolarità eventualmente intervenuti nel tempo. Il testo regolamentare di conseguenza attribuisce la responsabilità al gestore dell'impianto che potrà coincidere con il gestore aeroportuale o con l'ENAV in relazione all'impianto di volta in volta interessato.

**I piani di emergenza.** Tra i settori che presentano le maggiori criticità si può sicuramente annoverare la gestione delle emergenze, fortemente condizionata dall'esistenza di una

(...Continua)



## IL REGOLAMENTO ENAC PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI AEROPORTI

(Continua...)

pluralità di soggetti pubblici e privati e attributiva di prerogative che incidono sul regime delle responsabilità. Anche in tale settore il Regolamento, mantenendo l'esercizio dei pubblici poteri in capo ai singoli soggetti individuati dalle vigenti leggi, quali ad esempio i vigili del fuoco o gli organi di Polizia, evidenzia le attività che devono essere poste in essere dal gestore a supporto della competenza delle Amministrazioni dello Stato e dei servizi di soccorso e sanitari, in ottemperanza agli obblighi che assume in qualità di concessionario di un servizio pubblico. In tale ottica, ed in applicazione delle generali attribuzioni che il c. nav. pone in capo all'ENAC in materia di incidente aereo (cfr art. 727, relativo al soccorso ad aeromobili in pericolo e art. 718 relativo alle funzioni di polizia), il Piano di emergenza in caso di incidente aereo è adottato dall'ENAC con ordinanza del Direttore d'aeroporto. Pre-

me citare infine la disciplina sull'adozione e sulla successiva gestione del piano, programmazione ed effettuazione periodica delle esercitazioni, che fornisce un buon esempio di "certezza delle regole".

**Differenze con l'Annesso 14. Come sopra anticipato, già la prima edizione del Regolamento**, pur utilizzando la cornice regolamentare offerta dal testo inglese CAP 168, si discostava sensibilmente da quest'ultimo sia per perseguire una maggiore aderenza alle misure dell'Annesso 14 e sia per tener conto della realtà nazionale, caratterizzata da un sistema che presentava inoltre sensibili scostamenti rispetto alle previsioni dello stesso Annesso 14. Con la successiva rivisitazione le variazioni introdotte hanno ulteriormente ridotto le differenze tra i requisiti del Regolamento nazionale e gli standard e raccomandazioni dell'Annesso. Le differenze mantenute, stabilite sulle specifiche esigenze del settore aereo-

portuale secondo i criteri del dpr 461/85, sono molto limitate e spesso legate non a differenti contenuti quanto alla previsione di date di applicazione più ampie, per consentire agli aeroporti congrui tempi di adeguamento. Avendo quindi consolidato il testo Regolamentare con la seconda edizione, si è aperta la possibilità per l'Italia di ottemperare ad una delle previsioni dell'art. 38 della Convenzione di Chicago, relativo all'obbligo di notificare le differenze tra la regolamentazione nazionale e gli standard contenuti negli Annessi. Tale notifica, recentemente effettuata, non incide sulla efficacia del Regolamento, che rimane disciplinato esclusivamente dall'ordinamento interno, ma riporta l'Italia su un piano di aderenza agli obblighi della Convenzione, consentendole di abbandonare il gruppo dei tanti Stati contraenti che non avevano finora notificato le differenze.

## È INIZIATO IL NUOVO CORSO DELLE NEGOZIAZIONI DEGLI ACCORDI BILATERALI DI TRAFFICO AEREO

(Continua dalla prima pagina...)

'negoziato orizzontale). Infine, il pacchetto di misure prevede una proposta di Regolamento relativo alla negoziazione ed all'applicazione degli accordi in materia, stipulati dagli Stati membri con i Paesi terzi, al quale gli Stati membri dovranno fare riferimento per le future negoziazioni.

Nei rapporti con gli Stati Uniti, l'obiettivo della Comunità europea è quello di stabilire uno spazio aereo senza frontiere, la c.d. *Open Aviation Area* (OAA), che comprende i territori e gli spazi aerei dell'Unione Europea e degli Stati Uniti d'America in cui i vettori di entrambe le Parti possono liberamente stabilirsi e fornire servizi aerei in concorrenza tra loro e con pari opportunità commerciali.

A Washington l'1 e il 2 ottobre 2003, ed a Bruxelles dal 9 all'11 di-

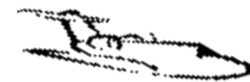
cembre 2003, in attuazione del primo mandato del Consiglio dell'UE (il c.d. *negoziato verticale*), i capi delle delegazioni europea ed americana, rispettivamente Michel Ayrat (assistito dal Comitato Speciale degli Stati membri dell'UE) e John Byerly del Dipartimento di Stato americano, hanno iniziato un confronto delle rispettive posizioni su tutte le materie che l'accordo dovrà contenere senza, tuttavia, entrare nel vivo di un confronto negoziale diretto. Sono immediatamente emerse molteplici problematiche legate, in particolare, alle differenti legislazioni delle parti e sulle quali occorrerà necessariamente trovare un punto di incontro. Inoltre, nel corso dei negoziati gli Stati Uniti hanno manifestato perplessità sugli effetti, nel mercato del trasporto aereo comunitario, e non solo, del venir meno della clausola di

nazionalità, pur accettando, in linea di principio, il suo superamento. I timori degli Stati Uniti riguardano, soprattutto, la possibilità che alcune compagnie degli Stati membri dell'UE possano sfruttare il venir meno della clausola di nazionalità per aggirare le limitazioni dei diritti di traffico esistenti in

(...Continua)



## È INIZIATO IL NUOVO CORSO DELLE NEGOZIAZIONI DEGLI ACCORDI BILATERALI DI TRAFFICO AEREO



(Continua...)

alcuni accordi bilaterali non *open sky* (i c.d. *free riders*), quali l'Inghilterra, l'Irlanda, la Spagna e la Grecia. Si pensi, ad esempio, alla distribuzione di slot nel sistema aeroportuale londinese che vede le compagnie americane in condizioni di limitazione operativa rispetto alle loro esigenze di incremento dei servizi, mentre l'esclusione della clausola di nazionalità in parola accentua il vantaggio delle compagnie britanniche sulle rotte originanti da altri Paesi membri, firmatari di accordi *open sky*, in transito per Londra verso gli Stati Uniti.

Nell'ottica di frenare l'accesso dei *free riders* al proprio mercato, la delegazione americana ha avanzato una proposta che, sostanzialmente, non riconosce la libertà del diritto di stabilimento dei vettori comunitari e, nel suo ambito, la libertà di fusioni societarie delle compagnie aeree, pregiudicando così i recenti risultati raggiunti dalla Comunità con le sentenze *open sky*. Allo stato, un'unica soluzione appare percorribile: la prosecuzione del negoziato verticale per la definizione del *comprehensive agreement*, ovvero il raggiungimento di un accordo per la creazione della *Open Aviation Area* che, nell'uniformità dei contenuti, potrà risolvere la delicata impasse.

Al di là dell'intesa di massima raggiunta su clausole ancillari dell'accordo, rimangono ancora da approfondire questioni giuridiche ed operative quali il problema del cabotaggio aeronautico, tema di grande interesse per la Commissione europea e per le compagnie europee, del *Fly America* (possibilità per i vettori comunitari di accedere al *Government-Procured Air Transportation*), del *code sharing* e del *leasing*. È stato concordato un piano d'azione per approfondire le questioni ancora aperte e, in preparazione del terzo round negoziale che avrà luogo a Washington nella seconda metà del mese di febbraio 2004, la Commissione e gli Stati membri stanno preparando un testo di accordo completo da sottoporre agli Stati Uniti.

Sempre nell'ottobre scorso è poi iniziato il *negoziato orizzontale*, in attuazione del secondo mandato conferito dal Consiglio dell'UE alla Commissione, tra quest'ultima e l'Australia, la Nuova Zelanda e Singapore, per

emendare le clausole di nazionalità in favore della designazione del *vettore comunitario*, nonché ulteriori articoli accessori, sempre al fine di conformare gli accordi bilaterali esistenti ai nuovi principi comunitari in materia. I tre Paesi ospiti hanno sollevato alcune contestazioni in assenza del riconoscimento di contropartite negoziali a proprio favore. In tale ottica hanno manifestato il desiderio di poter anch'essi iniziare una negoziazione verticale di ampia portata, simile a quella in corso con gli Stati Uniti, per garantire uno scambio di diritti su basi di reciprocità. Tale proposta non è stata, tuttavia, accolta poiché sarebbe entrata in contrasto con i contenuti ed i limiti del mandato orizzontale.

La possibilità di effettuare negoziati di tipo *verticale* con i Paesi terzi preoccupa non poco i Paesi comunitari. Laddove venissero concessi più mandati alla Commissione europea, perderebbe automaticamente valenza la terza misura del pacchetto comunitario, cioè il Regolamento per la negoziazione degli accordi tra i Paesi dell'Unione europea e i Paesi terzi, alle cui disposizioni, su sollecitazione delle stesse istituzioni comunitarie, i primi si stanno già attenendo nelle loro negoziazioni. In tale caso, infatti, la Commissione si avvantaggerebbe di una competenza esterna esclusiva per la negoziazione degli accordi bilaterali di traffico, in sostituzione degli Stati membri dell'Unione europea, sancendo in tal modo il definitivo venir meno delle competenze in materia da parte degli Stati membri.

Credo sia utile, infine, fare qualche accenno all'andamento delle trattative bilaterali che, nell'ambito della terza misura di cui si è accennato, i Paesi comunitari conducono, a fatica, con i Paesi terzi, tentando di inserire la clausola del vettore comunitario, in sostituzione della censurata clausola di nazionalità. I negoziatori più (avanzati) attivi sembrano essere quelli inglesi che, dopo il 5 giugno 2003, hanno già negoziato l'esclusione, negli accordi bilaterali esistenti, della clausola di nazionalità con Qatar, Kirgistan e Macao. Del pari anche i negoziati della Francia con il Togo, della Germania e della Svezia con la Polonia hanno ormai modificato i precedenti Accordi aerei. Al riguardo,

va tuttavia segnalato che, già nei tempi precedenti l'adozione delle sentenze 'open sky' del 5 novembre 2002, la Germania aveva iniziato ad introdurre il principio di *vettore comunitario* negli accordi bilaterali con un consistente numero di Paesi terzi quali l'Afghanistan, l'Armenia, l'Azerbaijan, la Bielorussia, la Bosnia-Herzegovina, il Brunei, il Costa Rica, la Croazia, l'Estonia, le Isole Fiji, il Kirgizstan, il Libano, la Macedonia, la Moldavia, le Antille olandesi, Panama, la Romania, la Repubblica Slovacca, la Slovenia, il Tajikistan, il Turkmenistan, l'Uganda e l'Uzbekistan. Anche negli accordi bilaterali dell'Italia con Capo Verde e Azerbaijan, nei tempi precedenti l'adozione delle sentenze *open sky*, è presente la clausola della *ownership comunitaria*. In base a questi accordi, tutti i vettori aerei comunitari potranno operare in partenza dalla Gran Bretagna, dalla Germania, dalla Francia, dalla Svezia e dall'Italia, se ivi stabiliti, verso i territori dei Paesi terzi con i quali è stata inserita la nuova clausola, con i limiti dei diritti di traffico, comunque, che gli accordi stessi contemplano. Il Regolamento prevede, inoltre, che ogni Stato Membro dovrà stabilire modalità e criteri trasparenti ed armonizzati con quelli degli altri Paesi comunitari, prima di procedere all'assegnazione delle rotte richieste. I criteri dovranno, in ogni caso, essere pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea. Per l'Italia farà fede l'Atto di Indirizzo sull'assegnazione delle rotte extracomunitarie del luglio 2000.

Resta aperta una domanda: che cosa può accadere se un paese terzo non dovesse accettare il principio del vettore aereo comunitario, in sostituzione delle censurate clausole di nazionalità? Le nuove intese raggiunte potranno essere applicate, ma solo provvisoriamente e per non più di un anno, in attesa dell'approvazione di un Comitato ad hoc, che verrà a breve istituito dalla Comunità e che avrà il compito di valutare se il grado di liberalizzazione contenuto in queste intese possa, in qualche modo, compensare la mancanza della designazione comunitaria. La novità, la complessità della materia e le difficoltà nel comprendere globalmente la portata del pacchetto di misure comunitarie e del-

(...Continua)



## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

(Continua...)

le connessioni tra le diverse disposizioni in esso contenute, comporterà un periodo, forse lungo, di adeguamento. La sua sperimentazione, da un lato impone il confronto/scontro con

realtà giuridiche e di policy del trasporto aereo diverse da paese a paese (con il pericolo di veder bloccate nuove ipotesi operative), dall'altro, l'applicazione dei nuovi principi comunitari produrrà novità sostanziali nel

trasporto aereo che, col tempo, ci auguriamo, potranno portare ad un riassetto europeo di questo settore per renderlo competitivo nel mercato mondiale, soprattutto nei confronti degli Stati Uniti.

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

A CURA DI ALESSIO QUARANTA\*

**REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE N. 2042/2003 DEL 20 NOVEMBRE 2003 SUL MANTENIMENTO DELLA NAVIGABILITÀ DI AEROMOBILI E DI PRODOTTI AERONAUTICI, PARTI E PERTINENZE, NONCHÉ SULLA APPROVAZIONE DELLE IMPRESE E DEL PERSONALE AUTORIZZATO A TALI MANSIONI** (in G.U.U.E. n. L 315 del 28 novembre 2003)

Il regolamento in esame detta la disciplina comunitaria concernente il mantenimento della navigabilità degli aeromobili e dei prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché la approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni. Tale iniziativa nasce nel contesto del processo di emanazione della normativa tecnica prevista dal Regolamento 1592/2002 del 15 luglio 2002 che istituisce l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA). L'esigenza di adottare regole tecniche e procedure amministrative comuni ai fini del mantenimento della navigabilità degli aeromobili, come pure dei prodotti aeronautici, delle parti e delle pertinenze, trae la sua origine dalla necessità di garantire una applicazione uniforme delle norme tecniche del settore, garantendo, quindi, sia il rispetto di regole comuni in un contesto caratterizzato da estrema delicatezza, sia il perseguimento di procedure comuni senza le quali non sarebbe possibile valutare la conformità degli atti a dette norme. Analogamente, per ciò che concerne le imprese ed il personale addetto alla manutenzione si è reso necessario individuare determinate norme tecniche atte a dimostrare la competenza e l'idoneità dei mezzi tecnici a disposizione al fine di ottemperare da parte di detti soggetti alla missione aziendale. In definitiva, per implementare le previsioni del Regola-

mento istitutivo di EASA, che prescrive i requisiti comuni fondamentali per il raggiungimento di un elevato livello di standardizzazione delle misure sulla sicurezza dell'aviazione civile, la Commissione europea ha ritenuto opportuno intervenire per dettare norme che fissino le modalità di esecuzione dei precitati requisiti nell'ottica di garantirne l'uniformità di applicazione. In tal senso, il Regolamento di cui trattasi stabilisce le norme comuni e le procedure amministrative atte a garantire la navigabilità degli aeromobili immatricolati in uno Stato membro dell'Unione Europea, ovvero degli aeromobili che siano stati immatricolati in un Paese terzo, ma vengano utilizzati da un qualunque operatore per il quale l'EASA o uno Stato comunitario garantisca il controllo dell'attività operativa. Per far ciò è ovviamente necessario che le imprese addette alla manutenzione degli aeromobili, nonché il personale autorizzato alla certificazione, siano soggetti ad approvazione ai fini della rispondenza delle proprie qualificazioni a quanto prescritto negli allegati al Regolamento stesso. Infine, si evidenzia che il Regolamento, pur essendo formalmente entrato in vigore il 29 novembre 2003 (giorno successivo alla data di pubblicazione), proprio per la complessità delle disposizioni tecniche che introduce, prevede uno scaglionamento nel tempo della sua effettiva applicazione che, a seconda delle singole fattispecie, può giungere anche sino al 2008.

sabilità del vettore aereo in caso di incidente aereo, a seguito del deposito presso l'ICAO del trentesimo strumento di ratifica effettuato dagli Stati Uniti d'America il 5 settembre 2003, data in cui anche il Camerun ha provveduto a notificare alla Organizzazione l'avvenuta ratifica della Convenzione.

Per ciò che concerne l'Italia, il disegno di legge di ratifica è stato approvato dalla Assemblea della Camera dei Deputati in data 16 settembre 2003 ed immediatamente trasmesso al Senato della Repubblica, dove l'esame è iniziato il 26 novembre scorso. Scopo della Convenzione di Montreal del 1999 consiste nel dettare nuove norme sulla responsabilità del vettore aereo per uniformare a livello globale un sistema, risalente alla Convenzione di Varsavia del 1929 ed alla varie modifiche succedutesi nel tempo, non più rispondente alle necessità di protezione che oggi il passeggero aereo giustamente rivendica in qualità di utente. In tal senso, la Convenzione procede ad una modernizzazione di vari elementi chiave connessi sia con la responsabilità del vettore che con determinati aspetti del contratto di trasporto aereo; infatti, la protezione degli interessi del passeggero viene garantita tramite l'introduzione di un doppio si-

(...Continua)

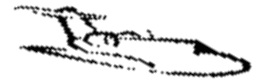
\* ENAC

**CONVENZIONE PER L'UNIFICAZIONE DI ALCUNE REGOLE RELATIVE AL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE, FIRMATA A MONTREAL IL 28 MAGGIO 1999**

In data 4 novembre 2003 è entrata in vigore la Convenzione sulla respon-



## OSSERVATORIO LEGISLATIVO



(Continua...)

stema di responsabilità che avrà l'effetto di facilitare la liquidazione dei danni certi subiti a seguito di un incidente aereo, senza dover necessariamente intraprendere lunghe e defatiganti controversie.

Parallelamente, le compagnie aeree potranno ottenere sostanziali risparmi dal riconoscimento della validità del biglietto elettronico nonché, più in generale, dalla semplificazione della documentazione di viaggio, in particolare per ciò che concerne il settore del trasporto merci, e dalla possibilità di gestire in modo maggiormente efficiente i rischi connessi all'attività svolta. Senza voler entrare nel dettaglio di quanto disposto dalla Convenzione, preme in questa sede affrontare una questione recentemente postasi alla attenzione degli interpreti relativamente alla formulazione del Regolamento CE n. 889/2002 del 13 maggio 2003. Con detto Regolamento la Comunità ha provveduto ad emendare il Reg. 2027/97 sulla responsabilità del vettore, al fine di rendere le norme comunitarie perfettamente compatibili con il regime varato a Montreal; infatti, tenuto conto che la Convenzione di Montreal regolamenta la responsabilità del vettore nel contesto del trasporto internazionale, l'articolo 1 del Reg. 889/2002 richiama quelli che sono i principi della Convenzione stessa al fine di consentirne l'applicazione anche ai collegamenti aerei che avvengono all'interno di un singolo Stato membro. Scopo della Comunità è di costruire un unico sistema normativo che regolamenti la delicata materia della responsabilità del vettore, facendo in modo che le stesse norme poste a tutela del passeggero siano applicabili a qualunque tipologia di collegamento aereo, internazionale, comunitario o nazionale. Ulteriore, legittima preoccupazione della Comunità è stata quella di garantire che il nuovo sistema sia applicabile su tutto il territorio comunitario; ciò all'evidente scopo di evitare una situazione in cui le nuove norme siano cogenti solamente per i collegamenti aerei da/verso alcuni Paesi membri. Al fine di evitare tutto ciò, la Commissione Europea, già nel 2001, all'atto di approvare la Convenzione di Montreal, ha individuato un comu-

ne percorso che doveva evitare il verificarsi di quanto sopra paventato. In tal senso, ogni singolo Stato membro avrebbe dovuto ratificare la Convenzione in base a quanto previsto dal proprio ordinamento costituzionale nazionale evitando, nel contempo, di procedere al deposito dello strumento di ratifica presso l'ICAO; viceversa, dopo aver provveduto alla ratifica ogni Stato doveva informare la Comunità che, una volta terminate le procedure di ratifica dei quindici Paesi, avrebbe provveduto, unitamente ai singoli Stati membri, a depositare gli strumenti simultaneamente, in modo da rispettare il principio della entrata in vigore delle nuove norme allo stesso tempo su tutto il territorio comunitario.

Va detto che tale procedura sarà solo in parte rispettata dal momento che due Paesi comunitari, Grecia e Portogallo, per un errore nelle comunicazioni interne, hanno già proceduto al deposito dello strumento di ratifica contribuendo, tra l'altro, al raggiungimento del numero di ratifiche che ha consentito l'entrata in vigore della Convenzione il 4 novembre scorso. Ad ogni modo, in conformità al percorso dettato dalla Commissione Europea e poc'anzi brevemente descritto, l'articolo 2 del Regolamento 889 del 2002, nella versione italiana, prevede che il Regolamento stesso entri in vigore il giorno della propria pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Comunità, ma che si applichi a decorrere dalla sua entrata in vigore ovvero dalla data di entrata in vigore della Convenzione di Montreal, dipendendo ciò da quale data sia successiva. Con tale previsione, di fatto, si doveva venire a concretizzare e soddisfare quella esigenza di pervenire ad un momento applicativo simultaneo della Convenzione di Montreal sul territorio comunitario. Il problema che oggi si pone agli occhi dell'interprete consiste nel fatto che, ad una lettura pedissequa del testo del l'articolo 2 del Regolamento 889, essendo la Convenzione di Montreal entrata in vigore il 4 novembre 2003, sembra che anche il Regolamento citato debba ritenersi applicabile, di fatto, introducendo nell'ordinamento nazionale il sistema varato a Montreal, prima che il Parlamento nazionale si sia pronunciato in ordine al-

la ratifica di detto strumento. Infatti, stabilendo l'articolo 2 che l'applicabilità delle disposizioni regolamentari abbiano decorrenza o dalla data della sua entrata in vigore ovvero dalla entrata in vigore della Convenzione di Montreal, a seconda di quale delle due risulti essere successiva, sembra che la data cui riferirsi per l'entrata in vigore del Regolamento sia proprio quella del 4 novembre, data in cui, si ribadisce, è entrata in vigore la Convenzione di Montreal al livello internazionale.

Da tale interpretazione, peraltro letterale del Regolamento 889, ne deriva non solo l'introduzione nell'ordinamento italiano di norme pattizie internazionali prima della loro ratifica parlamentare, in evidente contrasto con i principi dettati in materia dalla Carta Costituzionale, ma anche la perfetta inutilità di tutta la costruzione giuridico-formale operata dalla Comunità al fine di raggiungere lo scopo della simultanea entrata in vigore della Convenzione di Montreal sul territorio comunitario, che, lungi dal dover ricorrere ad artificiosi meccanismi procedurali, poteva ben più facilmente essere raggiunto disponendo la immediata traslazione dei contenuti della Convenzione stessa nell'ordinamento comunitario.

Quanto sopra, però, appare in contrasto con la versione inglese del Regolamento 889 la quale, diversamente e più propriamente, individua come momento applicativo delle disposizioni regolamentari non l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal, bensì l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal all'interno della Comunità. Appare di tutta evidenza che le due versioni stabiliscono momenti diversi per l'applicabilità del medesimo Regolamento.

In effetti, da tale formulazione derivano conseguenze completamente opposte rispetto a quanto riportato nella formulazione italiana, comportando, quella inglese, la possibilità di ricondurre la questione in un contesto, non solo di piena conformità alla norme applicabili, ma anche in un ambito interpretativo sostanziale corretto ed in linea con gli impegni assunti dai Paesi membri nei confronti della Comunità. La formulazione in lingua

(...Continua)



## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

(Continua...)

inglese, peraltro, appare confermata dalle altre versioni tradotte nelle varie lingue ufficiali della Comunità, con ciò facendo desumere la circostanza che la difformità del testo italiano rispetto agli altri sia riconducibile ad un **mero errore materiale di traduzione del testo italiano.**

Una differente interpretazione porterebbe ai risultati aberranti sopra descritti, con le ulteriori conseguenze

negative sugli operatori del settore anche in ordine alla certezza della applicabilità delle norme. D'altronde, che si tratti di errore materiale si evince anche dal fatto che le stesse istituzioni comunitarie **hanno attivato le procedure in ordine alla modifica del testo italiano.**

In ultimo, a sgomberare il campo da ogni possibile dubbio in proposito, si nota che la costante giurisprudenza della Corte di Giustizia del Lussem-

burgo indica che una singola versione linguistica di una norma non può da sola prevalere su tutte le altre versioni le quali mostrano chiaramente un differente e contrapposto intento. Infatti, sempre secondo la Corte, l'interpretazione delle norme comunitarie esige che esse siano interpretate, e di conseguenza applicate, alla luce delle versioni vigenti nelle altre lingue della Comunità.

## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

A CURA DI FREYA TAMBURINI

### GLI AIUTI DI STATO NELLA PIÙ RECENTE GIURISPRUDENZA COMUNITARIA

*Sentenza della Corte di Giustizia CE del 3 luglio 2003, cause riunite C-83/01 P, C-93/01 P e C-94/01 P, Chronopost SA, La Poste, République française / Union française de l'express (Ufex), DHL International, Federal express international (France) SNC, CRIE SA Commissione delle Comunità europee*

*Sentenza della Corte di Giustizia CE del 24 luglio 2003, causa C-280/00, Altmark Trans GmbH e Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*

Con la pronuncia in esame, la Corte di Giustizia CE ha accolto il ricorso presentato dalla Chronopost SA, da La Poste e dalla Repubblica francese contro la sentenza del Tribunale di primo grado pronunciata il 14 dicembre 2000 nella causa T-613/97, *Ufex e a./Commissione*, con la quale è stato parzialmente annullato l'art. 1 della decisione della Commissione 1° ottobre 1997, 98/365/CE, in merito a presunti aiuti della Francia a favore della società SFMI-Chronopost. La Corte CE ha ritenuto che la valutazione effettuata dal Tribunale non tiene conto del fatto che un'impresa come La Poste si trova in una situazione molto diversa da quella di un'impresa privata operante in condizioni normali di mercato. Infatti, La Poste è incaricata della gestione di un servizio di interesse economico genera-

le ai sensi dell'art. 86, n. 2, del Trattato CE. Un tale servizio consiste, in sostanza, nell'obbligo di effettuare la raccolta, il trasporto e la distribuzione della corrispondenza, a favore di tutti gli utenti, su tutto il territorio dello Stato membro interessato, a tariffe uniformi e a condizioni di qualità simili. A causa delle caratteristiche del servizio che La Poste deve assicurare, la costituzione e il mantenimento dello stesso non rispondono a una logica puramente commerciale. Di conseguenza, la Corte CE ha ritenuto che, in mancanza di qualsiasi possibilità di comparare la situazione di La Poste con quella di un gruppo privato di imprese che non opera in un settore riservato, le "condizioni normali di mercato" debbano valutarsi facendo riferimento agli elementi oggettivi e verificabili che sono disponibili. Alla luce delle considerazioni che precedono, la Corte, accogliendo le conclusioni dell'Avv. Generale A. Tizzano, ha annullato la sentenza del Tribunale di primo grado.

A pochi giorni di distanza da tale sentenza la Corte CE si è nuovamente pronunciata sul dibattuto rapporto tra finanziamento dei servizi pubblici e regole comunitarie sugli aiuti di Stato. Nella causa Altmark, la Corte ha esaminato una questione pregiudiziale riguardante alcune sovvenzioni destinate a ripianare il passivo nel settore dei trasporti pubblici di persone a carattere locale. Più in particolare, il giudice nazionale chiede alla Corte se tali mi-

sure siano o meno soggette al divieto di aiuti di Stato di cui all'art. 87 CE e se manchi alle stesse l'idoneità a pregiudicare gli scambi tra Stati membri, per via della loro rilevanza puramente locale. In particolare, la Corte ha precisato che, in base all'art. 87, n. 1, del Trattato CE, la natura locale o regionale dei servizi di trasporto forniti non ha alcuna rilevanza rispetto alla loro idoneità ad incidere sugli scambi tra Stati membri, poiché potrebbe comunque risultare limitata la possibilità, da parte delle imprese con sede in altri Stati membri, di fornire i loro servizi di trasporto nel mercato di tale Stato membro.

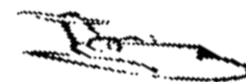
Passando alla questione, centrale, relativa alla natura o meno di aiuti di Stato dei finanziamenti dei servizi pubblici, la Corte ha dichiarato che "nei limiti in cui un intervento statale deve essere considerato una compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere determinati obblighi di servizio pubblico, cosicché tali imprese non traggano, in realtà, un vantaggio finanziario e che il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocare tali imprese in una posizio-

(...Continua)





## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE



(Continua...)

ne concorrenziale più favorevole rispetto a quelle che fanno loro concorrenza, tale intervento non ricadrebbe nell'ambito di applicazione dell'art. 92 [divenuto 87], n. 1, del Trattato".

La Corte CE ha, altresì, elencato le condizioni necessarie perché le sovvenzioni volte a consentire l'esercizio di servizi pubblici non ricadono nella sfera dell'articolo 87, comma 1:

– l'impresa beneficiaria deve essere stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;

– i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;

– la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;

– quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione deve essere stato determinato sulla base di un'analisi dei costi in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, sarebbe incorsa per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento. Con tale pronuncia, la Corte ha, quindi, dato un contributo decisivo per chiarire il quadro giuridico in materia di aiuti di Stato.

### L'ENTE GESTORE DI UN AEROPORTO NON PUÒ RICHIEDERE AL PRESTATORE DEI SERVIZI DI HANDLING UN CANONE DI ACCESSO AL MERCATO AEROPORTUALE

*Sentenza della Corte di giustizia CE, C-363/01 del 16 ottobre 2003  
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH c. Deutsche Lufthansa AG*

Con tale decisione, la Corte di giu-

stizia CE ha stabilito che la facoltà per l'ente gestore di un aeroporto di percepire un canone di accesso in aggiunta a un canone di utilizzo degli impianti aeroportuali non solo non sarebbe idonea a facilitare l'accesso al mercato aeroportuale, ma si porrebbe inoltre direttamente in contrasto con l'obiettivo della riduzione dei costi di gestione delle compagnie aeree e in taluni casi sfocerebbe persino in un aumento di tali costi.

Sulla base di tali motivazioni la Corte ha quindi stabilito come la disciplina introdotta dalla direttiva n. 96/67 si opponga al fatto che l'ente gestore subordini l'accesso al mercato dell'assistenza aeroportuale al versamento da parte del prestatore dei servizi o dell'operatore in regime di autoassistenza, di un canone di ammissione a tale mercato quale contropartita economica della concessione di un'opportunità di guadagno che va ad aggiungersi al canone corrisposto per l'utilizzo degli impianti aeroportuali.

### L'ABUSO DI UNA POSIZIONE DOMINANTE PUÒ CONSISTERE NELL'APPLICAZIONE DI CONDIZIONI DIVERSE PER PRESTAZIONI EQUIVALENTI

*Sentenza del Tribunale di Primo Grado del 17 dicembre 2003, causa T-219/99, British Airways plc/Commissione delle Comunità europee*

Con la pronuncia di cui in epigrafe, il Tribunale di primo grado CE ha respinto il ricorso promosso dalla British Airways (BA) avverso la decisione della Commissione del 14 luglio 1999, con cui quest'ultima condannava gli accordi e i sistemi di incentivazione attuati dalla BA per abuso della posizione dominante da essa detenuta sul mercato britannico dei servizi di agenzia di viaggi aerei ed infliggeva alla BA stessa un'ammenda pari a 6,8 milioni di euro.

In particolare, secondo la Commissione, i sistemi di premi di produzione producevano l'effetto di incoraggiare le agenzie di viaggio britanniche a mantenere o ad incrementare le vendite di biglietti BA, dando ad essa preferenza rispetto ai biglietti

delle compagnie aeree concorrenti. La BA ha contestato la sussistenza di una posizione dominante e l'esistenza di un abuso.

Il Tribunale ha invece ritenuto provato che la BA deteneva una posizione dominante sul mercato britannico dei servizi di agenzia di viaggi aerei, tenuto conto del numero di posti e del numero di voli offerti dalla BA, del volume di biglietti BA venduti dalle agenzie britanniche e del numero di passeggeri per chilometro trasportati su voli BA.

Quanto all'esistenza di un abuso, il Tribunale ha osservato che lo sfruttamento abusivo di una posizione dominante può consistere nell'applicazione, nei confronti di partners commerciali, di condizioni diverse per prestazioni equivalenti. Tale ipotesi ricorreva, a parere del Tribunale, nel sistema di premi di produzione della BA, potendo tale sistema determinare, nei confronti delle agenzie britanniche di viaggi aerei, l'applicazione a ricavi identici di commissioni di aliquota differente, per effetto della diversa percentuale di incremento delle vendite di biglietti BA da un'agenzia all'altra.

Il Tribunale ha rilevato, inoltre, che tale sistema di premi di produzione produceva l'effetto di restringere la libertà delle agenzie britanniche di fornire i propri servizi alle compagnie aeree di loro scelta e, conseguentemente, di limitare l'accesso delle compagnie aeree concorrenti della BA alle rotte aeree in partenza dagli aeroporti britannici ovvero dirette verso i medesimi, senza che tale sistema si fondasse su una controprestazione economicamente giustificata.

(...Continua)



## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(Continua...)

### BAGAGLIO SMARRITO IN AEROPORTO:

**RISPONDE L'IMPRESA DI HANDLING**  
Sentenza della Corte di Cassazione,  
Sez. III Civ., n. 18074/03  
del 28 novembre 2003

Con tale pronuncia, la Corte di Cassazione ha ribadito un principio ormai pacifico in giurisprudenza, in base al quale, nell'ipotesi di trasporto di merce, con la consegna da parte del vettore delle cose trasportate all'impresa esercente il servizio di handling, si configura un contratto di deposito a favore del terzo, che ha per oggetto l'obbligo del depositario di custodirle e restituirle al destinatario. Di conseguenza, in caso di perdita o avaria della merce, il proprietario è legittimato a proporre l'azione di risarcimento direttamente nei confronti dell'impresa esercente l'handling.

### I SERVIZI AEREI EFFETTUATI DA UN OPERATORE PRIVATO E CON "CARATTERE NON COMMERCIALE" SONO EQUIPARABILI AI VOLI DI STATO

*Sentenza del Consiglio di Stato, Sez.  
VI, n. 4181/03 del 4 febbraio 2003*

Con tale decisione, il Consiglio di Stato si è pronunciato in merito ai ricorsi presentati da SAGAT S.p.A. e da SEA S.p.A. sulla legittimità del decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 29 del 24 marzo 1994. Tale decreto ha equiparato gli aeromobili delle società Alitalia e Ati, impegnati in servizi aerei postali notturni, agli aeromobili di Stato e ha, altresì, disposto l'esenzione dei medesimi dal pagamento dei diritti di approdo e partenza.

Innanzitutto, il Consiglio di Stato ha stabilito che i servizi aerei effettuati da un operatore privato possano essere equiparati ai voli di Stato, allor-

ché le attività svolte da tale operatore, oltre a poter essere qualificate come "servizi di Stato", presentino "carattere non commerciale", non assumendo, invece, alcuna importanza la natura giuridica, pubblica o privata, del gestore del servizio. Il Collegio giudicante ha, quindi, rilevato che all'epoca dell'adozione del decreto impugnato la qualifica di "servizio di Stato a carattere non commerciale" fosse senza dubbio da riconoscere al servizio postale, non ancora interessato dalle novità normative che ne hanno progressivamente improntato l'esercizio alle regole del mercato e della concorrenza, privandolo della qualifica di servizio di Stato a carattere non commerciale.

Alla luce di tali considerazioni, il Consiglio di Stato ha ritenuto legittimo il decreto in esame ed ha, pertanto, respinto i ricorsi proposti.

## MATERIALI

### PARERE DI PROSPETTIVA DEL COMITATO DELLE REGIONI SUL TEMA "LE CAPACITÀ AEROPORTUALI DEGLI AEROPORTI REGIONALI", IN G.U.U.E. N. C 256 DEL 24 OTTOBRE 2003

Nel documento in esame, il Comitato delle regioni ha sottolineato l'esigenza di definire gli **aeroporti regionali** per individuare meglio il campo di azione delle nuove politiche comunitarie relative alle reti transeuropee, alla capacità aeroportuale e al trasporto intermodale. In particolare, il Comitato ha raccomandato alle istituzioni competenti di adottare una **definizione di aeroporti regionali** che non si limiti alle cifre relative al traffico, ma si basi invece su un esame accurato delle funzioni economiche e territoriali degli aeroporti nelle rispettive aree. Gli

aeroporti regionali costituiscono, infatti, una risorsa per le rispettive regioni, consentendo un accesso più rapido e più semplice ai centri principali dell'UE e del resto del mondo e la presenza di un aeroporto in una determinata regione rappresenta, altresì, per le imprese un incentivo a insediarsi nel territorio della regione stessa.

Alla luce di tali considerazioni, il Comitato ha invitato a Commissione a promuovere la cooperazione e la collaborazione tra tutti i soggetti interessati dallo sviluppo aeroportuale, in particolare ai fini dell'elaborazione dei piani di sviluppo economico regionale.

In seguito, per convalidare le affermazioni contenute nel documento in esame, il Comitato ha effettuato un sondaggio, tramite un questionario,

inteso ad accertare le esigenze delle regioni in merito alla capacità degli aeroporti regionali. In proposito si deve rilevare che delle regioni italiane solo le Marche, la Puglia e l'Umbria, oltre alla Provincia autonoma di Bolzano, hanno risposto a tale sondaggio.



## LA NUOVA LEGGE SULLA NAUTICA DA DIPORTO IN VIGORE DAL 29 LUGLIO 2003



(Continua dalla prima pagina...)

il fine di lucro.”, il comma 3 del suddetto articolo è stato abrogato, eliminando, così, la riconduzione immediata al Codice della navigazione, che dovrà, tuttavia, costituire un elemento legislativo di riferimento in caso di vuoto normativo creato dalla nuova legge.

L'attuale comma 3 dell'articolo fornisce, invece, le nuove definizioni di costruzioni destinate alla navigazione da diporto, introducendo un'estensione dimensionale del natante a motore fino a 10 metri di lunghezza dello scafo ed una modifica delle imbarcazioni da diporto, aventi dai 10 ai 24 metri di lunghezza dello scafo. La nuova legge sancisce definitivamente l'abolizione della distinzione tra barca a motore, barca a vela con motore ausiliario e motoveliero, di cui all'art. 1 della Legge 50/1971. Il nuovo comma 4 dell'articolo fornisce la possibilità di utilizzare le unità da diporto mediante contratti di locazione e noleggio, per l'insegnamento della navigazione da diporto e come unità di appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo. La disciplina del 2003 fornisce, altresì, una nuova definizione di noleggio di unità da diporto (non è più obbligo di una delle parti compiere una determinata navigazione, ma si prevede che una delle parti metta a disposizione dell'altra l'unità di diporto), abolendo il limite di non più di dodici passeggeri a bordo previsto nel precedente comma 8 lettera b) del decreto legge 21/1071996 n. 535, convertito con Legge 23/12/1996 n. 647.

La nuova legge (art. 5, comma 1) accentra alle Capitanerie di Porto, agli uffici circondariali marittimi, agli uffici

della ex-motorizzazione civile l'iscrizione delle imbarcazioni da diporto, mentre alle sole Capitanerie di Porto l'iscrizione delle navi da diporto, sancendo, quindi, l'eliminazione dei registri degli uffici minori per le imbarcazioni e degli uffici circondariali per le navi. Al riguardo, è prevista, altresì, l'adozione di un decreto che definisca quali uffici della ex-motorizzazione siano autorizzati a tenere i registri di iscrizione delle imbarcazioni.

Ulteriore rilevante modifica è stata apportata all'art. 8 della Legge 50/1971, che prevede il rilascio da parte degli uffici autorizzati a detenere i registri di iscrizione per le navi e le imbarcazioni da diporto, di cui all'art. 5, della licenza che autorizza alla navigazione in acque interne e marittime senza alcun limite e del certificato di sicurezza che ne attesta lo stato di navigabilità. La nuova legge contempla la riedizione dei moduli della licenza di navigazione ed i relativi dati contenuti nella stessa, quali ad es. il numero massimo di persone trasportabili, le annotazioni per attività di locazione, noleggio ed insegnamento, numero e sigla di iscrizione, nome del proprietario, ufficio di iscrizione, determinando la definitiva decadenza della stazza come elemento di identificazione dell'unità da diporto.

La nuova legge stabilisce, inoltre, un'importante innovazione in relazione al numero minimo delle persone componenti l'equipaggio sia per le navi, sia per le imbarcazioni da diporto: mentre sotto la vigenza della Legge 50/1971 l'interpretazione di tale requisito fu demandato all'autorità che fissò in tre membri il numero minimo per le navi ed in uno solo

per le imbarcazioni, la nuova disciplina lascia al comandante o al conduttore della nave o dell'imbarcazione la facoltà di decidere sotto la propria responsabilità l'entità dell'equipaggio. La nuova legge prevede che possano essere iscritte nel Registro internazionale ed essere assoggettate alla relativa disciplina le navi con scafo di lunghezza superiore a 24 metri e comunque di stazza lorda non superiore alle 1.000 tonnellate, adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche. Tali navi dovranno essere abilitate al trasporto di passeggeri per un numero non superiore a 12, essere munite di certificato di classe rilasciato da uno degli organismi autorizzati ed essere sottoposte alle norme tecniche e di conduzione previste dall'emanando regolamento di sicurezza (entro 180 giorni). Tale previsione introduce, a fronte di un sensibile incremento delle norme di sicurezza e dei titoli di conduzione, una serie di benefici fiscali e contributivi, in linea con quanto previsto dagli altri Paesi europei. Infine, la nuova disciplina sulla nautica da diporto conferisce delega al Governo per la redazione di un decreto legislativo che, recependo lo spirito della semplificazione ed allineandosi alla normativa adottata a livello europeo, costituirà un vero e proprio Codice della Nautica da Diporto, attraverso il quale potranno essere garantite ulteriori semplificazioni in materia di gestione amministrativa, iscrizione, visite, rilascio del certificato di sicurezza, tabella dei tributi, formazione nautica. Il suddetto Codice dovrà essere adottato entro un anno, con la possibilità di emanare entro un ulteriore anno le eventuali modifiche ed integrazioni.

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

**LEGGE 31 OTTOBRE 2003 N. 306,  
DISPOSIZIONI PER L'ADEMPIMENTO  
DI OBBLIGHI DERIVANTI  
DALL'APPARTENENZA DELL'ITALIA  
ALLE COMUNITÀ EUROPEE.  
LEGGE COMUNITARIA 2003,  
(IN G.U. N. 266 DEL 15-11-2003  
- SUPPL. ORDINARIO N. 173).**

Al fine dell'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza del-

l'Italia all'Unione Europea, la presente legge dispone all'art. 18 alcune modifiche al decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, recante attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi.

L'art 23 della legge n.306/2003 prevede modifiche all'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive"; mentre l'art. 24 della stessa legge introduce una modifica al Decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, in materia di servizi di assistenza a terra negli aeroporti comunitari.



## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

### ANCORA SULLA CONTROVERSA QUESTIONE AFFERENTE LA NATURA DEI BENI DEMANIALI MARITTIMI *Consiglio di Stato, Sez. VI, 27 marzo 2003 n.1601*

Con sentenza n. 1601 del 27 marzo 2003, la VI sez. del Consiglio di Stato ha avuto occasione di pronunciarsi su un'interessante questione, la sempre controversa tematica afferente la natura dei beni demaniali marittimi.

Il caso concerneva un regolamento ministeriale, ritenuto viziato per eccesso di delega, nella parte in cui stabiliva che determinate "opere" realizzate nelle zone di mare "assumevano immediatamente la qualificazione demaniale marittima ai sensi dell'art. 28 del codice della navigazione". Già in primo grado, il Tar aveva riconosciuto fondatai i motivi di ricorso, ritenendo che al Ministero fosse stato attribuito solo il potere di determinazione dei canoni di concessione e non anche quello di introdurre un regime automatico di demanializzazione in relazione alle opere di cui trattasi. Queste ultime, nella sostanza, erano rappresentate nelle darsene costruite "a secco" su aree private e nei canali di comunicazione con il mare realizzati in funzione delle stesse darsene.

Secondo il Consiglio di Stato dette opere "non possono essere ricomprese in alcuna delle categorie dei beni del demanio marittimo naturale, così come elencate nell'art. 28 cod. nav. (oltre che nell'art. 822, 1° comma, prima parte, cod. civ.) e neppure tra i beni del demanio marittimo artificiale di cui al successivo art. 29 cod. nav.". Secondo il supremo consesso di giustizia amministrativa, le darsene in questione "non sono riconducibili alla nozione di "porto" di cui alla lettera a) art. 28 Cod. nav., né possono considerarsi quali "pertinenze del demanio marittimo" ai sensi dell'art. 29". Ciò in quanto "la nozione di porto cui fa riferimento l'art. 28 cod. nav. presuppone una realtà che deve esistere naturalmente, e come tale assolvere alla funzione sua propria, anche senza opere di adattamento o perfezionamento, intendendosi contale nozione il tratto di mare chiuso che per la sua particolare natura fisica è atto al rifugio, all'ancoraggio ed all'attrac-

co delle imbarcazioni provenienti dall'alto mare".

Specifica il giudice amministrativo che "la demanialità non deriva ... dall'aver realizzato un bacino mediante lo scavo artificiale del terreno e dalla conseguente utilizzazione dello specchio d'acqua per la necessità dei natanti, ma solo dalla particolare natura fisica di tale specchio d'acqua, e cioè dal fatto che esso costituisce un tratto di mare chiuso". Quanto, infine, alla possibilità di sussumere le opere così realizzate nel concetto di "pertinenza demaniale" di cui all'art. 29 cod. civ., la stessa viene esclusa dal Consiglio di Stato "dal momento che le costruzioni e le altre opere realizzate entro i limiti del demanio marittimo entrano a far parte di detto demanio solo in ragione della loro appartenenza allo Stato".

*Davide Gennari  
Autorità Portuale di Ravenna*

### LA RESPONSABILITÀ SOLIDALE DEL RACCOMANDATARIO EX ARTT. 3 E 5 DELLA LEGGE 135/1977 *Corte di Cassazione, Sez. III Civ., 14 marzo 2003*

Ancora una volta la Suprema Corte si è pronunciata sulla nota questione della responsabilità del raccomandatario marittimo in relazione alle obbligazioni da questi assunte in nome e per conto del mandante, soffermandosi in particolare sugli elementi che regolano tale responsabilità alla luce della legge 135/77 (Disciplina della professione di raccomandatario marittimo).

Nella fattispecie, la Sogester Italiana S.p.a si era dapprima vista revocare, in primo grado, due decreti ingiuntivi ottenuti nei confronti dell'agenzia Trans Containers Agency S.r.l., per il pagamento di prestazioni (trasporto e movimentazione di containers), da quest'ultima richieste in nome e per conto della propria mandante, United States Lines di New York, mentre la legittimità e fondatezza dei suddetti decreti erano poi state riconosciute dal Giudice di Appello, in totale riforma della sentenza emessa nel precedente grado di giudizio. La T.C.A. aveva proposto ricorso per Cassazio-

ne contro la sentenza pronunciata in Appello.

Come noto, in base all'art. 3 della suddetta L.135/77, il raccomandatario di nave straniera è tenuto, tra le altre cose, prima della partenza della nave dal porto, al fine di garantire l'adempimento delle obbligazioni assunte suo tramite dal preponente, ad ottenere da quest'ultimo la disponibilità di una somma in valuta sufficiente a tale scopo. Precisa inoltre l'art.5 della citata legge che in caso di inosservanza degli obblighi e delle prescrizioni di cui all'art.3, il raccomandatario risponde solidalmente con l'armatore straniero delle obbligazioni da questi assunte suo tramite.

La ricorrente T.C.A. fonda il proprio ricorso su due motivi, e cioè, innanzitutto la mancata stipula, da parte della stessa, dei contratti in oggetto in qualità di rappresentante, in quanto essa si sarebbe unicamente limitata a dare esecuzione ad obbligazioni assunte direttamente dallo stesso armatore, e in secondo luogo l'impossibilità, in ogni caso, di far rientrare le prestazioni relative alla movimentazione di containers tra le attività e obbligazioni proprie del raccomandatario ai sensi dell'art.2 della L.135/77

Quanto al primo motivo, la Suprema Corte ha ritenuto di dover confermare la decisione del giudice di Appello (e cioè che la ricorrente avesse in effetti agito a nome e per conto del mandante), senza riconsiderare le risultanze istruttorie e precisando che sono devolute al giudice del merito l'individuazione delle fonti del proprio convincimento, nonché la valutazione delle prove e il controllo della loro attendibilità con l'unico limite della adeguata e congrua motivazione

(...Continua)



## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE



(Continua...)

del criterio adottato.

In relazione al secondo motivo, la Suprema Corte, dopo aver ribadito il principio della responsabilità solidale dell'agente raccomandatario previsto dal combinato disposto degli artt. 3 e 5 della L.135/77, ha precisato che all'art.3 va data una interpretazione restrittiva, nel senso che l'obbligo di garanzia previsto da tale articolo non sussiste in generale e per qualsivoglia obbligazione assunta dal mandante, bensì nei limiti degli scopi per i quali essa è stata richiesta e, quindi, per le sole obbligazioni strumentalmente connesse alle attività poste in essere dal raccomandatario in nome e per conto dell'armatore, di cui all'art.2 della sopracitata legge.

La Corte di Cassazione formula a questo punto anche un'attività interpretativa del suddetto art. 2, riconoscendo quelle che sono, in effetti, le attività tipiche svolte dal raccomandatario (attività di appoggio alle operazioni di approdo, imbarco e sbarco, arrivo, permanenza e partenza della nave mediante la conclusione di contratti privati per la fornitura di beni e servizi necessari alla gestione della nave durante la sua permanenza nel porto, e formazione di atti giuridici di rilevanza amministrativa), ma precisando, altresì, come già appariva da una precedente sentenza della stessa Corte di Cassazione (vedi sentenza n.6718 del 13 giugno 1991), che parimenti esiste una serie di attività cosiddette "atipiche", non elencate nella legge 135/77, ma che ugualmente rientrano nella sfera di competenza del raccomandatario sulla base di un rapporto di collegamento negoziale: tra queste si può certamente collocare la conclusione di contratti per il trasporto terrestre di merci e, quindi, di quelli relativi alla movimentazione dei containers.

A questo riguardo la Suprema Corte ha inoltre precisato che per la sussistenza della responsabilità solidale del raccomandatario ex art. 5 della L.135/77 è comunque necessario che ricorra il presupposto della prevedibilità e della determinabilità dei corrispettivi delle prestazioni pattuite con il contratto di trasporto e soprattutto che tali prestazioni ed obbligazioni siano state eseguite o assunte in occasione dell'approdo della nave nel

porto, come espressamente previsto dall'art.3, 1° comma, della L.135/77.

Attraverso la sentenza in oggetto la Corte di Cassazione, oltre ad affermare la sussistenza della responsabilità solidale del raccomandatario in caso di inadempimento al disposto dell'art.5 L.135/77 per i trasporti terrestri conclusi suo tramite per conto del proprio mandante-rappresentato, fa luce su due aspetti che sembrerebbero risultare ormai pacifici, sia in dottrina che in giurisprudenza, ma che, ciò nonostante, nella pratica mercantile sono spesso fonte di numerose controversie a livello interpretativo: in primo luogo, si tratta del valore e della portata da attribuire all'art.3 della legge 135/77, che la Corte afferma debba essere interpretato in senso restrittivo ed, in secondo luogo, si tratta della distinzione tra le obbligazioni proprie o "tipiche" della figura del raccomandatario marittimo, contenute nell'art. 2 della suddetta legge e le obbligazioni cosiddette "non tipiche", che possono tuttavia considerarsi come proprie ed individuali della figura del raccomandatario, anch'esse fonti di responsabilità solidale ex artt. 3 e 5 della L.135/77 a condizione che vi sia prevedibilità del corrispettivo e che queste siano collegate o connesse con l'approdo della nave nel porto.

Nicola Ridolfi

**IL TRIBUNALE CE ANNULLA LA MULTA INFLITTA AL TACA, MA NE CONFERMA IL CARATTERE DI ACCORDO INCOMPATIBILE CON IL MERCATO COMUNE**  
*Tribunale di primo grado dell'Unione europea*  
 30 settembre 2003  
 (cause T-191/98; T-212/98; T214/98)

Con sentenza pronunciata lo scorso 30 settembre 2003, il Tribunale di primo grado dell'Unione europea ha annullato la multa di 273 milioni di euro irrogata dalla Commissione alla

Conferenza marittima TACA (Trans-Atlantic Conference Agreement) nella Decisione 1999/243/ EC del 16 settembre 1998.

Come noto, le *confereces* marittime sono accordi stipulati tra imprese marittime, aventi il carattere di cartelli, istituiti al duplice scopo di regolare la concorrenza tra le stesse imprese (mediante l'uniformazione delle tariffe e delle condizioni di trasporto, la ripartizione delle percorrenze, la messa in comune dei carichi e dei noli) e di limitare la concorrenza di armatori non partecipanti alla conferenza (mediante pratiche di fidelizzazione della clientela che consistono in sconti differiti di vario genere sulle tariffe a vantaggio di chi usufruisce dei servizi delle imprese conferenziate, cosiddetti *loyalty arrangements*). In quanto trattasi di accordi diretti ad incidere sul libero mercato dei traffici marittimi, il 22 dicembre 1986 il legislatore comunitario è intervenuto con l'emanazione di quattro Regolamenti.

In particolare, il Regolamento 4056/86 determina le modalità di applicazione delle regole di concorrenza comunitarie (artt. 81 e 82 Trattato CE) ai trasporti marittimi di linea, esentandone le conferenze marittime in virtù del ruolo stabilizzatore che esse esercitano atto a "garantire servizi affidabili ai caricatori ed a contribuire in genere ad assicurare un'offerta di servizi di trasporto marittimo regolari, sufficienti ed efficaci". Giova precisare che l'art. 81, par. 1, Trattato CE sancisce l'incompatibilità con il mercato comune e vieta gli accordi, le pratiche o le decisioni tra imprese che "possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco

(...Continua)





## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(Continua...)

della concorrenza all'interno del mercato comune".

Di contro, l'art. 3 del Regolamento in oggetto sancisce l'esenzione dal divieto di cui sopra degli accordi, delle decisioni e delle pratiche concordate tra tutti o parte dei membri di una o più conferenze marittime intesi a perseguire la fissazione dei prezzi di trasporto e di uno o più dei seguenti obiettivi:

a) il coordinamento degli orari delle navi o delle loro date di partenza o di scalo;

b) la determinazione della frequenza dei viaggi o degli scali;

c) il coordinamento o la ripartizione dei viaggi o degli scali fra membri della conferenza;

d) la regolazione della capacità di trasporto offerta da ciascuno dei membri;

e) la ripartizione fra i membri del tonneggio trasportato o delle entrate. Tale esenzione al divieto di stipulare accordi, pratiche od intese dirette a minacciare la concorrenza è però subordinata a determinate condizioni ed obblighi, soprattutto con riferimento ai cosiddetti "accordi di fedeltà" con gli utenti per i quali sono prescritti determinati requisiti.

Infine, la Commissione mantiene il potere di avviare d'ufficio o su istanza di parte una procedura volta ad accertare se un accordo, una decisione o una pratica concordata integrino gli estremi di una pratica vietata. In caso di esito positivo, la Commissione pronuncia una decisione in cui è fatto obbligo di cessare il comportamento giudicato contrario alle disposizioni di cui agli artt. 81 e 82 Trattato CE, nonché indica l'ammontare dell'ammenda irrogata in considerazione della gravità e della durata dell'infrazione.

Con riferimento al caso specifico, la conferenza marittima TACA (d'ora innanzi TACA) interviene tra molteplici compagnie marittime (nel 1996 erano 17, attualmente sono 7) che concordano le tariffe di nolo, le spese e le altre condizioni di trasporto applicabili in base alla propria tariffa comune, compresi i noli transoceanici, le quote relative al tratto terrestre delle tariffe cumulative e le tariffe per il trasporto multimodale. Il TACA ope-

ra sulle rotte commerciali in direzione est/ovest che collegano, da un lato i porti europei la cui latitudine è compresa tra quella di Bayonne in Francia e Capo Nord in Norvegia (con esclusione dei porti russi che non si affacciano sul Baltico, i porti del Mediterraneo ed i porti spagnoli e portoghesi) e varie località europee servite tramite tali porti, e dall'altro quarantotto porti degli Stati Uniti e varie località servite tramite tali porti.

Nel maggio 1996 la Commissione iniziava una procedura diretta verificare la possibilità di esenzione del TACA al generale divieto posto dall'art. 81, par. 1, Trattato CE, ai sensi del citato art. 3 del Regolamento 4056/86. Tale procedura si concludeva il 16 settembre 1998 con l'adozione della Decisione 1999/243/CE in cui, di contro, si affermava la violazione da parte del TACA delle regole di concorrenza operanti sul mercato dei traffici marittimi.

In particolare, la Decisione in esame riscontrava l'illegittimità degli accordi di tariffazione dei servizi di trasporto terrestre forniti dai caricatori nel territorio comunitario nel quadro di operazioni di trasporto multimodale di carichi containerizzati fra l'Europa del Nord e gli Stati Uniti d'America; dell'accordo fra i membri del TACA relativamente alle condizioni applicabili alla stipulazione dei contratti di servizio con i caricatori; dell'accordo volto a fissare gli importi, i livelli, le spese di brokeraggio e di remunerazione degli spedizionieri, nonché le condizioni di pagamento di tali somme e la designazione delle persone idonee a fungere da intermediario.

La Commissione riteneva, inoltre, che i membri del TACA avessero abusato della propria posizione dominante collettiva, imponendo restrizioni alla disponibilità e al contenuto dei contratti di servizio ed alterando la struttura della concorrenza nel mercato in modo tale da consolidare la posizione dominante del TACA. Infatti, tali accordi permettevano sostanzialmente alle imprese conferenziate di limitare la concorrenza reciproca per quanto concerne le tariffe, i noli e le condizioni generali di trasporto. In conclusione, la Decisione 1999/243/CE condannava le imprese aderenti al TACA a

cessare gli accordi illegali intervenuti tra le parti e "gli effetti restrittivi contenuti nei contratti", conclusi con terzi in base ai suddetti accordi; veniva riconosciuto ai clienti il diritto di revinazione dei contratti perché fossero eliminati gli effetti restrittivi perpetuati dai contratti stessi; infine le imprese aderenti al TACA venivano condannate al pagamento di un'ingente ammenda di importo complessivo pari a 273 milioni di euro.

Nel dicembre 1998, le imprese marittime conferenziate si opponevano alla Decisione di cui sopra mediante ricorso al Tribunale europeo di primo grado. Il ricorso in parola si fonda su molteplici impugnazioni del ricorrente: lesione del diritto di difesa delle imprese conferenziate; assenza di violazione degli artt. 81 e 82 del Trattato CE da parte delle imprese conferenziate; incompatibilità della procedura seguita dalla Commissione europea nel caso specifico con le prescrizioni contenute nel Regolamento 4056/86; violazione della procedura stabilita nell'art. 288, par. 2, Trattato CE.

Il procedimento giudiziario, conclusosi lo scorso 30 settembre, ha portato al parziale accoglimento del ricorso presentato dal TACA, mediante l'annullamento della multa precedentemente inflitta, sulla base dell'accertamento della lesione del diritto di difesa delle imprese conferenziate. In particolare, il Tribunale europeo ha ritenuto che, durante il procedimento volto ad accertare la compatibilità del TACA alle regole di concorrenza, la Commissione avesse infranto i diritti della difesa utilizzando documenti a supporto delle sue obiezioni, senza dare ai membri del TACA l'opportunità di commentare in merito all'interpretazione che la Commissione aveva intenzione di darne. Com'è dato leggere nella copiosa motivazione della sentenza in oggetto "*the applicants' pleas seeking to prove that there were new allegations in the contested decision can be upheld only to the extent that they allege that the Commission based the second abuse on documents on which they were not afforded the opportunity to comment*" (punto 332).

La sentenza, tuttavia, ha accolto solo parzialmente il ricorso presentato dal TACA, confermando il giudizio

## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE



(Continua...)

espresso dalla Commissione nella Decisione impugnata circa il non riconoscimento a favore del TACA di un'esenzione di categoria al generale divieto di stipulare accordi, pratiche o decisioni che possano impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza, ai sensi dell'art. 3 del regio-

lamento 4056/86. In buona sostanza ciò vale a confermare la violazione dell'art. 81 Trattato CE (che, come noto, vieta ogni intesa o pratica che, limitando la concorrenza, si ripercuota negativamente sul mercato) da parte del TACA mediante la realizzazione di una conferenza tra imprese volta alla fissazione congiunta dei

prezzi dei servizi erogati e alla spartizione delle quote di mercato, con conseguente abuso di posizione dominante e progressiva esclusione dal mercato degli altri operatori marittimi.

*Annalisa Pracucci*

## MATERIALI

### **PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO DEL 24 SETTEMBRE 2003 SUL TEMA "VERSO UN REGIME PANEUROPEO DELLA NAVIGAZIONE FLUVIALE", N. 1172**

La navigazione fluviale gioca un ruolo significativo nell'ambito del trasporto merci in Europa. Con l'ampliamento dell'Unione Europea si assisterà inevitabilmente ad un incremento della navigazione fluviale nel mercato interno, dato che numerosi paesi in via di adesione dispongono di vie navigabili atte al trasporto di merci. Ciò potrà contribuire nel quadro della politica della Commissione europea all'integrazione dei nuovi Stati membri nell'Unione e alla loro espansione economica. Tuttavia, gli ostacoli che tuttora si presentano nel settore della navigazione fluviale sono per lo più a livello delle infrastrutture, nonché dello sviluppo e dell'ampliamento delle reti transeuropee, come conseguenza della mancanza di armonizzazione ed uniformazione giuridica della navigazione interna.

È parere del Comitato Economico e Sociale Europeo che, al fine di realizzare una piena integrazione dei vari regimi giuridici e pervenire ad una legislazione uniforme in materia di navigazione interna, sia necessario garantire l'armonizzazione dei trattati, delle convenzioni e degli accordi bilaterali applicabili alle vie navigabili nazionali ed internazionali. Tale armonizzazione riguarda gli Stati membri attuali e futuri dell'Unione europea, ma anche i paesi terzi collegati con tali Stati per vie d'acqua. Gli strumenti giuridici che

consentiranno di raggiungere gli obiettivi dell'armonizzazione e dell'unificazione consistono nell'integrazione dei regimi in vigore oppure per gli aspetti di diritto pubblico nel reciproco riconoscimento delle rispettive regolamentazioni e per quelli, invece, di diritto privato nella realizzazione e nella ratifica delle convenzioni internazionali.

### **PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO DEL 25 SETTEMBRE 2003 IN MERITO ALLA REVISIONE DELL'ELENCO DEI PROGETTI RTE (RETI TRANSEUROPEE) IN VISTA DEL 2004, N. 1174**

A seguito del Trattato di Maastricht del 1993, la Commissione ha elaborato un quadro globale per lo sviluppo delle reti europee che si propone di accelerare la realizzazione del mercato interno, collegando le regioni periferiche al cuore dell'Unione ed aprendo l'Europa ai paesi limitrofi. In vista dell'allargamento dell'Unione Europea e della conseguente necessità di definire le priorità tra diverse infrastrutture transeuropee, la Commissione ha ritenuto necessario avviare una riflessione sul futuro finanziamento comunitario e in particolare sulle risorse da destinare alle reti transeuropee. Nell'ottobre 2001 la Commissione ha proposto una revisione degli orientamenti relativi alle reti transeuropee e alla fine del 2003 essa presenterà una nuova proposta destinata a perseguire la riforma della politica in materia di RTE. Il 23 aprile 2003 essa ha dunque presentato una comunicazione volta a definire gli stru-

menti finanziari ed i sistemi di gestione innovativi necessari per la realizzazione dei grandi progetti infrastrutturali.

Nell'ambito della revisione dell'elenco dei progetti RTE, il Comitato propone la creazione nell'ambito del bilancio europeo di un fondo destinato alle infrastrutture di trasporto e dotato di entrate stabili. Questo fondo, finalizzato alla realizzazione dei progetti prioritari RTE, sarebbe alimentato dal gettito del prelievo di 1 centesimo per litro di tutti i tipi di carburante consumanti sulle strade che nel 2006 dovrebbe corrispondere a circa 3 miliardi di euro all'anno per 300 milioni di tonnellate consumate.

### **PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO DEL 29 OTTOBRE 2003 IN MERITO ALLA COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI RELATIVA AL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DEI TRASPORTI MARITTIMI (COM(2003) 229 DEF. - 2003/0089) E ALLA PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA AL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DELLE NAVI E DEGLI IMPIANTI PORTUALI (COM(2003) 229 DEF. - 2003/0089 (COD))**

In linea con i criteri presentati nel proprio parere esplorativo del 24 ottobre 2002, il Comitato Economico e Sociale Europeo ribadisce la necessità di

(...Continua)



## MATERIALI

(Continua...)

un'azione comunitaria esaustiva e coerente volta al miglioramento della sicurezza del trasporto marittimo, attraverso la elaborazione di piani di emergenza e l'adozione di misure idonee a garantire una risposta efficace in caso di pericolo, la cui applicazione deve essere chiara, uniforme e proporzionata.. Il Comitato sostiene le azioni proposte dalla Commissione per assicurare un'attuazione pronta ed armonizzata delle misure internazionali adottate dall'IMO nel dicembre 2002 e che entreranno in vigore il 1° luglio 2004. In particolare, approva l'intenzione della Commissione di ampliare la portata delle misure adottate in sede IMO, rendendo vincolanti alcune disposizioni, aventi natura di raccomandazioni, contenute nella parte B del ISPS Code (es. estendendo le misure alle navi passeggeri su rotte nazionali) e di prevedere la possibilità di esonerare dall'obbligo dei controlli di sicurezza precedenti l'entrata nel porto le navi adibite a un servizio di linea all'interno di uno Stato membro o tra due o più Stati membri.

Il Comitato invita, inoltre, la Commissione ad intraprendere le azioni adeguate per una tempestiva attuazione delle regole adottate dall'Organizzazione internazionale del lavoro riguardo al miglioramento della sicurezza dell'identificazione del personale navigante. Infine, il Comitato approva

la determinazione con cui la Commissione si oppone a qualsiasi misura unilaterale idonea ad incidere negativamente sugli scambi commerciali internazionali, esprimendo il proprio favore all'accordo UE con le autorità doganali statunitensi basato sui principi della reciprocità e della non discriminazione, che si applicheranno a tutti gli scambi tra la Comunità e gli Stati Uniti.

**PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO DEL 29 OTTOBRE 2003 IN MERITO ALLA COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO E ALLA PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SULLE UNITÀ DI CARICO INTERMODALI (COM(2003)155 DEF. -2003/0056 (COD))**

Il trasporto marittimo a corto raggio, quale strumento valido per realizzare una mobilità sostenibile, assume un ruolo centrale nella politica dei trasporti. In questi ultimi la Commissione europea ha evidenziato le ragioni principali che giustificano l'incentivazione del trasporto marittimo a corto raggio ossia contribuire alla sostenibilità complessiva dei trasporti; facilitare gli scambi tra Stati membri e regioni europee; accrescere l'efficienza dei trasporti per far fronte alla domanda attuale e futura derivante dal-

la crescita economica. L'importanza del ruolo del trasporto marittimo a corto raggio è stata riaffermata recentemente in occasione di un altro Consiglio informale dei ministri dei Trasporti dell'Unione europea, svoltosi a Napoli nel luglio del 2003. I ministri dei Trasporti dell'UE hanno invitato la Commissione e gli Stati membri ad elaborare un piano di azione sulle principali questioni relative al trasporto marittimo a corto raggio, tra cui la sua piena integrazione nelle catene di trasporto intermodali in condizioni di efficienza, nonché di efficacia dei costi. Tale piano di azione dovrebbe essere valutato dal Consiglio nella seconda metà del 2004.

Il Comitato Economico e Sociale Europeo accoglie con favore la comunicazione della Commissione relativa al programma di promozione del trasporto marittimo a corto raggio. Riguardo alla Proposta di direttiva sulle unità di carico intermodali, pur sostenendo gli obiettivi in essa contenuti, il Comitato reputa che restino ancora alcune questioni da esaminare, in particolare, la necessità di fornire agli operatori dei diversi modi di trasporto una nozione chiara di unità di carico intermodale europea; la definizione delle dimensioni delle unità europee di carico intermodale; i problemi connessi all'utilizzazione delle nuove unità di carico intermodali su determinati percorsi e modi di trasporto.

## AGENDA

E' stato attivato il master in Scienze dell'Aviazione – Sicurezza del Volo presso la Facoltà di Ingegneria Aerospaziale dell'Università di Bologna (sede di Forlì).

Il master intende formare una figura altamente innovativa nel settore della sicurezza in campo aeronautico. Si tratta di un profilo professionale dotato di un'ampia gamma di conoscenze di base che vanno dalla legislazione all'analisi dei fattori umani, tecnici e ambientali in campo aeronautico, alle principali nozioni relative al volo e ai sistemi aeronautici, nonché alla ricerca e all'analisi di rischio correlati all'attività aeronautica in senso lato. La figura formata potrà assumere la funzione di responsabile della sicurezza proattiva e reattiva o attivare consulenze specialistiche presso organizzazioni complesse che svolgono attività nell'ambito dell'aviazione civile e commerciale, come enti governativi e regionali, società di gestione aeroportuale, compagnie aeree, industrie del settore.

Per ulteriori informazioni è possibile consultare il sito internet alla pagina [www.isaers.com/master](http://www.isaers.com/master)