

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



TERMINA LA PROCEDURA DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2002/6/CE FAL

di *Enrico-Maria Pujia**

Le Autorità di ogni Stato di bandiera chiedono, in occasione dell'arrivo o della partenza di una nave, di fornire documenti ed informazioni concernenti la nave, le provviste di bordo, l'equipaggio i passeggeri e gli effetti personali di questi ultimi. Si tratta di formalità che le navi sono tenute ad espletare quando fanno scalo nei porti.

L'uso di modelli diversi, da parte degli Stati, per documenti aventi finalità identiche o analoghe, da sempre ha creato innumerevoli problemi alle attività

(*Continua a p. 10*)

* *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.*

BREVI RIFLESSIONI SULLE PROBLEMATICHE GIURIDICHE DEL PROGRAMMA GALILEO E SULL'IMPIEGO DEI SEGNALI PROVENIENTI DAI SATELLITI

di *Anna Masutti*

1. Il programma Galileo.

Il programma Galileo è il più importante progetto infrastrutturale europeo deciso dal Parlamento dell'Unione europea ed affidato, nella fase iniziale, alla gestione congiunta dell'Unione stessa e dell'ESA (*European Space Agency*).

Il programma Galileo rappresenta l'alternativa europea al GPS (*Global Positioning System*) americano e al GLONASS (*Global Navigation Satellite System*) russo e consentirà lo sviluppo di innumerevoli servizi che vanno dal-

l'assistenza alla navigazione aerea e marittima, all'infomobilità, alle telecomunicazioni, al monitoraggio dell'ambiente.

Avviato nel 2002, il progetto si trova nella fase di definizione e sperimentazione, fase che prevede il lancio dei satelliti e lo sviluppo dei progetti applicativi del sistema, grazie ai quali potranno essere offerti nuovi servizi agli utilizzatori finali. L'intero progetto, se non vi saranno ri-

(*Continua a p. 2*)

FRACTIONAL OWNERSHIP OPERATIONS: ORIGINI E SVILUPPO IN AMERICA E PROSPETTIVE DI SVILUPPO IN EUROPA

A CURA DI ANTONIO MANGIAFICO E FABRIZIO PIAZZI*

Gli accordi *Fractional Ownership* trovano origine intorno alla seconda metà degli anni ottanta nel mercato americano della *Business Aviation* e si basano su una particolare concezione di acquisto e gestione dell'aeromobile. Essi vengono concepiti e sviluppati in modo tale da offrire ad aziende e privati *frequent flyers*

con una maggiore flessibilità della proprietà, dei costi, e dell'operatività del-

(*Continua a pag. 9*)

* *Iscritti al Master in Scienze dell'Aviazione-Sicurezza del volo attivato presso la II Facoltà di Ingegneria-Ing. Aerospaziale.*

SOMMARIO

Brevi riflessioni sulle problematiche giuridiche del programma Galileo e sull'impiego dei segnali provenienti dai satelliti	1	Termina la procedura di recepimento della direttiva 2002/6/CE FAL	1
Fractional ownership operations: origini e sviluppo in America e prospettive di sviluppo in Europa	1	L'Italia ratifica il protocollo IOPC FUND 2003	11
Osservatorio legislativo	6	Osservatorio legislativo	12
Rassegna giurisprudenziale	7	Rassegna giurisprudenziale	13
Materiali.	8	Materiali.	16

Quotazioni DSP: 1 DSP è pari a 1,15 Euro



BREVI RIFLESSIONI SULLE PROBLEMATICHE GIURIDICHE DEL PROGRAMMA GALILEO E SULL'IMPIEGO DEI SEGNALI PROVENIENTI DAI SATELLITI

(Continua dalla prima pagina)

tardi, dovrà essere operativo a decorrere dal 2008.

Il progetto prevede, infatti, il lancio di 30 satelliti che si posizioneranno in orbita geostazionaria MEO (*Medium Earth Orbit*) intorno alla terra ad un'altitudine di 24 mila chilometri. Come la maggior parte dei progetti realizzati in ambito europeo quali, ad esempio, l'Airbus o l'Ariane, Galileo sarà caratterizzato dall'impiego di tecnologie avanzate capaci di rivoluzionare, una volta reso operativo, la vita quotidiana dei cittadini europei e non solo, visto che numerosi paesi extracomunitari sono interessati al progetto. Basti pensare, in proposito, che la sola Cina ha già stanziato oltre 100 milioni di euro per partecipare all'iniziativa firmando un accordo di cooperazione nell'ottobre del 2003, mentre un accordo con Israele è stato sottoscritto nel luglio di quest'anno. Attualmente sono in discussione accordi con la Federazione russa, l'India e l'Ucraina e sono stati avviati contatti con l'Australia, il Brasile ed il Messico.

L'elevato grado di precisione dei segnali provenienti dai satelliti consentirà infatti un'ampia gamma di applicazioni in molti settori quali, ad esempio, quello della navigazione marittima ed aerea, contribuendo alla graduale riduzione e, in prospettiva, dismissione delle radioassistenze di terra, e ad un incremento della sicurezza nelle aree aeroportuali, nei porti e nelle stazioni ferroviarie. L'utilizzo dei satelliti per la circolazione stradale dovrebbe garantire una riduzione degli incidenti automobilistici attraverso la localizzazione e la misurazione della velocità delle unità mobili, il controllo del trasporto delle merci, in specie quelle pericolose ed il mi-

glioramento dei servizi di logistica. Altri settori che riceveranno benefici effetti dall'impiego del sistema satellitare sono i settori delle telecomunicazioni, delle attività economiche e produttive quali l'agricoltura o la pesca.

Il programma Galileo dovrebbe, inoltre, consentire un migliore controllo del territorio -in particolare nelle aree ad alto rischio di calamità naturali-, delle relative costruzioni già esistenti avendo riguardo, in particolare, al loro grado di vetustà, degli abusi edilizi, nonché consentire altri molteplici impieghi per usi civili, quali ad es., azioni di supporto all'attività giudiziaria o alle attività svolte dalle dogane.

Da queste brevi note introduttive appare evidente l'importanza che il progetto sta assumendo in ragione delle notevoli prospettive di sviluppo del mercato della radionavigazione satellitare e del mercato di quei servizi che ricorrono all'impiego dei segnali provenienti dai satelliti. Basti pensare in proposito che la progressiva riduzione dei prezzi dei recettori consentirà senza dubbio, come d'altro canto è già avvenuto con l'impiego dei telefoni cellulari, un impiego pressoché quotidiano dei servizi offerti dal sistema Galileo, prova ne sia il fatto che negli ultimi due anni il mercato mondiale dei prodotti e servizi per la radionavigazione satellitare è raddoppiato passando da 10 a 20 milioni di Euro. Una recente comunicazione della Commissione UE del 6 ottobre (relativa al passaggio alle fasi costitutive e operativa del programma europeo di radionavigazione via satellite, Com 2004/636) prevede che nel 2020 tale mercato raggiungerà i 300 miliardi di euro con un impiego di tre miliardi di recettori in funzione.

Per l'avvio dello studio del progetto è stato previsto un investimento di

oltre 3,3 miliardi di Euro, di cui un terzo finanziato dall'UE e due terzi dal concessionario (denominato GOC - Galileo Operative Company).

La fase attuale è gestita, come si è detto, da un'impresa comune appositamente costituita e finanziata dall'UE e dall'ESA e denominata *Galileo Joint Undertaking* impegnata, in questo periodo, nella selezione del concessionario che dovrà sviluppare i diversi servizi per poi venderli ad operatori, imprese ed istituzioni dei paesi europei o di altri paesi non comunitari interessati ai servizi del nuovo sistema. Il *Galileo Joint Undertaking* cesserà la propria attività, molto probabilmente, alla fine del 2005, per lasciare spazio all'Autorità di Vigilanza, istituita con regolamento CE n. 1321 del 12 luglio 2004. A quest'ultima è stato affidato il compito di vigilare sull'attività del concessionario, di assistere la Commissione su temi tecnologici, legali e finanziari e divenire altresì la proprietaria dell'insieme delle attività sviluppate dal concessionario durante la fase costitutiva del progetto Galileo.

2. Problematiche giuridiche connesse al programma Galileo.

Il programma Galileo pone nuove questioni non solo in ambito tecnologico ed organizzativo, ma solleva altresì rilevanti problematiche giuridiche che si connotano per complessità ed originalità.

Tra i temi di maggior rilievo del progetto in esame si può senz'altro annoverare quello relativo ai diritti di proprietà intellettuale ed ai conseguenti diritti di applicazione delle *royalties*.

Ricordo che il programma Galileo prevede un impegno dei privati al finanziamento delle diverse fasi (fase di sviluppo, costitutiva e operativa) che si affiancherà a quello pubblico proveniente dagli stati comunitari e dalla stessa Unione europea.

Le entrate derivanti dalla vendita dei diritti di proprietà intellettuale so-

(...Continua)



DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

COMITATO DIRETTIVO:

Anna Masutti, Stephan Hobe,
Franco Persiani,
Greta Tellarini, Stefano Zunarelli

HANNO COLLABORATO:

Antonio Mangiafico,
Stephan Mich, Fabrizio Piazza,
Enrico-Maria Pujia

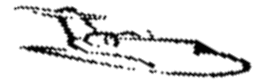
REDAZIONE:

Andrea Giardini, Alessio Quaranta,
Annalisa Pracucci, Nicola Ridolfi,
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

BREVI RIFLESSIONI SULLE PROBLEMATICHE GIURIDICHE DEL PROGRAMMA GALILEO E SULL'IMPIEGO DEI SEGNALI PROVENIENTI DAI SATELLITI



(Continua)

non destinate a rappresentare una voce importante di bilancio per quegli operatori che hanno preso attivamente parte alla realizzazione del progetto con investimenti sostanziosi. In tale prospettiva è stato previsto che le *royalties* per la vendita dei servizi vengano riscosse direttamente dal concessionario, al quale, come si è anticipato, l'Autorità di vigilanza conferirà, all'atto della conclusione del contratto di concessione, le licenze di sfruttamento dei diritti di proprietà intellettuale sui componenti del sistema e sulle sue applicazioni.

I rapporti tra gli operatori/utilizzatori e l'Autorità dovranno essere pertanto regolati in modo appropriato, tenendo anche conto dei diversi regimi giuridici in vigore nei paesi comunitari.

In merito alle questioni in esame le istituzioni comunitarie hanno elaborato un documento intitolato "*Intellectual property rights for the Galileo programme*" (del 18 ottobre 2004) con il quale offrono un primo inquadramento delle problematiche generali che il programma Galileo pone con riguardo ai brevetti ed ai relativi diritti di proprietà intellettuale che sorgeranno a seguito del suo sviluppo e realizzazione, indicando gli attuali e potenziali destinatari di tali diritti e l'impatto sui mercati delle *royalties* per la vendita di strumentazioni per la navigazione satellitare. L'Unione europea ha stabilito in proposito che un rilevante numero di brevetti sarà destinato a tutelare invenzioni riguardanti la struttura e il contenuto del segnale al pari dei nuovi recettori che verranno commercializzati.

Si è quindi prevista un'estensione della tutela a nuove invenzioni relative ai metodi e alle tecnologie per l'uso del segnale associato con ciascun servizio di navigazione di base. Sono state inoltre individuate fattispecie che possono determinare il sorgere di diritti di proprietà intellettuale quali, ad esempio, i metodi di validazione del segnale, lo sviluppo di tecniche appropriate per captare i segnali dal GPS e da Glonass.

Le regole ed i principi elaborati in seno all'organizzazione mondiale per il commercio (OMC) non dovrebbero impedire al concessionario selezionato di incassare le *royalties*, almeno fino al momento in cui non ci saranno discriminazioni a favore di persone o enti europei.

A livello comunitario invece si ritiene che principi e norme a tutela della concorrenza e del libero mercato possano trovare applicazione qualora il concessionario raggiunga una rilevante forza economica in tutti i paesi dell'UE, violando i divieti sanciti dall'art. 82 del Trattato UE relativi allo sfruttamento abusivo di posizione dominante sul mercato. Tali divieti non dovrebbero, tuttavia, sussistere qualora le *royalties* non si rivelino eccessivamente elevate o eccessivamente basse e, soprattutto, non appaiano discriminatorie. Il tema delle *royalties* appare piuttosto complesso e richiederà, indubbiamente, l'adozione di particolari cautele, in specie, nei primi anni di operatività del progetto.

L'impiego dei segnali provenienti dalla costellazione del sistema Galileo porrà altre problematiche di particolare rilievo e tra queste possono essere anticipate quelle relative all'eventuale possibilità che il segnale possa essere criptato e che gli apparati ricevitori degli utilizzatori finali contengano software per decodificarlo, software protetti da *copyright*. Ebbene, questa eventualità potrebbe preoccupare l'industria aeronautica in relazione alla gestione del software i cui codici potrebbero essere modificati in ogni momento. Non bisogna poi dimenticare che potrebbero verificarsi dei fenomeni di pirateria del software o lo sviluppo di software alternativi, pratiche purtroppo oggi abituali, con i conseguenti problemi giuridici che pongono.

Un capitolo assai importante sarà infine occupato dalle coperture assicurative dei rischi di varia natura nei quali possono incorrere gli operatori coinvolti nel progetto in esame nonché, e prima ancora, l'Autorità di Vigilanza ed il concessionario per eventuali ipotesi di responsabilità civile per danni a terzi, interruzioni dei servizi, per perdite di profitto o per rischi di natura finanziaria connessi ad eventuali rialzi dei tassi di interesse suscettibili di incidere sul costo dei capitali presi a prestito.

Particolare attenzione deve essere dedicata in questa fase, pertanto, all'adeguatezza delle coperture assicurative. In considerazione della molteplicità dei rischi sopra evidenziati le condizioni di copertura non potranno sottovalutare eventuali esposizioni degli operatori a domande risarcitorie a fronte dell'inadeguatezza del progett-

to, di eventuali ritardi nella sua realizzazione, alla presenza di costi superiori al budget di spesa o, infine, a performance del sistema (od anche di durata dei satelliti) non corrispondenti alle aspettative, con gravi ripercussioni sulla efficienza dei servizi offerti e sui mercati dei prodotti.

3. L'efficienza e l'affidabilità dei segnali provenienti dai satelliti del Galileo e la riservatezza dei dati.

Il segnale dei satelliti del sistema Galileo dovrà essere necessariamente privo di interruzioni e preciso in relazione all'utilizzo via via richiesto. Il grado di precisione – che verrà adattato attraverso i *regional component* e i *local component* – potrà variare tra alcuni metri e pochi centimetri a seconda che sia usato per la navigazione aerea, marittima, o terrestre, o impiegato per servizi di salvataggio o per il monitoraggio dei fabbricati, delle frane, delle subsidenze, etc.

Inutile dire che l'eventuale interruzione del segnale e la carenza di affidabilità dello stesso potranno essere fonti di contrasti e contenziosi di entità economica assai elevata. In tali casi non si potrà prescindere dal dover considerare l'attuale quadro normativo in materia di trasporto aereo, teso a conferire, anche attraverso recenti interventi comunitari, una tutela sempre maggiore agli utenti finali del servizio (consumatori-passeggeri), con il riconoscimento, in taluni casi, dell'intero ammontare del danno subito.

Sarà inoltre necessario verificare l'incidenza del programma Galileo sui 'servizi di interesse generale in Europa' considerati dalla Comunità fattori essenziali per lo sviluppo economico dell'UE. I più recenti interventi comunitari sul tema annoverano tra tali servizi, qualificandoli veri e proprio 'servizi universali', le telecomunicazioni, i servizi di trasporto (nelle diverse modalità), o i servizi pubblici di emergenza. Tali qualificazioni comportano come sappiamo restrizioni alla completa liberalizzazio-

(...Continua)



BREVI RIFLESSIONI SULLE PROBLEMATICHE GIURIDICHE DEL PROGRAMMA GALILEO E SULL'IMPIEGO DEI SEGNALI PROVENIENTI DAI SATELLITI

(Continua)

ne dei servizi (ciò vale in particolare per la determinazione delle tariffe, per l'erogazione del servizio cd. 'di base' accessibile a tutti i cittadini, tradizionalmente 'riservato' ad un unico operatore, etc.): si tratterà allora di valutare se, ed in che misura, il regime in esame potrà incidere sui servizi offerti dal GOC.

Ulteriori problemi di particolare rilievo possono sorgere relativamente alla necessità di garantire la riservatezza dei dati trasmessi attraverso il nuovo sistema.

Basti pensare in proposito ai progetti applicativi relativi al posizionamento dei veicoli, al posizionamento dei telefoni cellulari, ed alla conseguente rintracciabilità delle persone,

alla possibilità di effettuare il controllo e la registrazione dei percorsi dei mezzi privati, degli accessi in città, etc. L'adozione di tali progetti imporrà a mio parere interventi, sia a livello comunitario sia nazionale, volti ad offrire una efficace tutela della riservatezza senza che ciò possa prestare il fianco ad abusi o strumentalizzazioni nella erogazione dei servizi.

FRACTIONAL OWNERSHIP OPERATIONS: ORIGINI E SVILUPPO IN AMERICA E PROSPETTIVE DI SVILUPPO IN EUROPA

(Continua dalla prima pagina)

l'aeromobile impiegato. Sulla base di tale progetto, infatti, i diversi proprietari si accordano nel condividere la partecipazione degli aeromobili con altri soggetti (persone fisiche o giuridiche) che risultano avere un interesse ad una acquisizione parziale dell'aeromobile. Questa particolare formula è, quindi, pensata per coloro che utilizzano l'aeromobile per l'esercizio della attività di business senza essere tuttavia interessati all'acquisto dello stesso.

Dal punto di vista negoziale, la *Fractional Ownership* si caratterizza per la presenza di una serie di *agreements* elaborati sulla base delle specifiche esigenze dei soggetti interessati. Non sono rinvenibili pertanto modelli contrattuali standard ma vengono studiate e ideate formule contrattuali "su misura", in relazione alle necessità di ciascun partecipante.

La fattispecie in esame appare caratterizzata da una complessa fase di negoziazione avente ad oggetto alcuni contratti, quali: il *Purchase Agreement*, il *Management Agreement*, l'*Owners Agreement* e l'*Interchange Agreement*.

L'avvio del progetto in esame avviene con la conclusione del *Purchase Agreement* con la società titolare dell'aeromobile o con una sua controllata, incaricata della vendita c.d. frazionata del velivolo appartenente alla flotta oggetto del progetto. Attraverso tale accordo, la società trasferisce al soggetto acquirente la titolarità di una

quota di uno specifico aeromobile commisurabile alle effettive ore di volo che si intendono effettuare per ciascun anno. Tra le disposizioni di questo accordo di particolare importanza risulta essere la clausola che impone a ciascuna parte di non alienare o altrimenti trasferire la quota in oggetto senza il preventivo permesso scritto della società alienante. Costituisce condizione essenziale, per la validità del contratto in esame, la sottoscrizione di altri tre *agreements* che risultano, quindi, essere ad esso strettamente collegati.

Il primo di questi tre ulteriori accordi, il *Management Agreement*, prevede l'adempimento di una serie di obbligazioni di carattere prettamente tecnico, operativo e commerciale, ad opera della società incaricata della gestione. La *Management Company* è responsabile della manutenzione, dell'operatività e del mantenimento in condizioni di aeronavigabilità del velivolo impiegato facendosi carico della relativa spesa. Essa provvede a predisporre ed esibire la documentazione e il materiale richiesto dalle competenti autorità aeronautiche. A carico della suddetta sono, poi, le spese di hangaraggio, di assicurazione, i costi relativi al carburante, alle tasse d'atterraggio, all'addestramento e al compenso dei piloti, etc.

In cambio dei suddetti servizi, ciascuna parte si obbliga a corrispondere una somma mensile per il management dell'aeromobile e una tariffa oraria commisurata all'impiego effet-

tivo del velivolo.

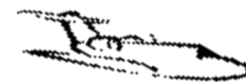
In forza dell'*Owners Agreement*, gli acquirenti regolano i rapporti che derivano dalla partecipazione comune sull'aeromobile, specificando la "percentuale della quota in comproprietà" detenuta da ciascuno, le modalità di recesso dal contratto e l'alienazione della quota prima della scadenza del termine contrattuale, prevedendo il riconoscimento del diritto, in capo alla società che ha provveduto alla vendita, di riacquistare le quote.

Infine, assume rilievo negli accordi in esame dell'*Interchange Agreement* che contempla l'ipotesi in cui il proprietario non sia in grado, ancorché lo voglia, di utilizzare l'aeromobile di cui possiede la quota perché nella disponibilità di altro proprietario c.d. *first come*. In tali casi, è prevista l'opportunità, a favore dei diversi proprietari, di utilizzare un diverso aeromobile - dello stesso modello e della stessa capacità - purché rientrante nel programma *Fractional* e senza dover pa-

(...Continua)



FRACTIONAL OWNERSHIP OPERATIONS: ORIGINI E SVILUPPO IN AMERICA E PROSPETTIVE DI SVILUPPO IN EUROPA



(Continua...)

gare un sovrapprezzo. Nel caso in cui si utilizzi un aeromobile di classe superiore, la differenza dei costi di impiego sarà calcolata compensando o decurtando ore di volo ancora da maturare e di cui si ha la titolarità in forza del *Purchase Agreement*.

In tale prospettiva, gli accordi di *Fractional Ownership* sono in grado di offrire la piena disponibilità di aeromobili sulla base del presupposto che l'operatore disponga di una flotta piuttosto numerosa e che possieda una riserva di aerei - c.d. *core fleet* - idonea a garantire una capacità addizionale durante i periodi di maggiore intensità di richieste.

Sulla scia del successo di tale formula si registra, negli anni novanta, un'ulteriore crescita del programma così come concepito, sino a rappresentare attualmente nel mercato d'oltreoceano più del 50% del volume dell'aviazione d'affari esistente.

Proprio in ragione dello sviluppo del mercato in parola la *Federal Aviation Administration* (FAA) è intervenuta per dare una disciplina adeguata alla *Fractional Ownership* e il 17 Settembre 2003 ha adottato, a tale scopo, la *FAR 91 Subpart K* disponendone una applicazione graduale. La nuova normativa stabilisce, innanzitutto, i criteri per l'identificazione e la qualificazione dei programmi di *Fractional Ownership*. Predisporre la suddivisione, tra i proprietari e le *Management Companies*, dei compiti e delle relative responsabilità sull'aeromobile. Prevede, inoltre, degli standard di sicurezza applicabili alle operazioni, in particolare, di manutenzione, training ed impiego dei piloti.

Dall'analisi di questa disciplina si evince la precisa volontà della FAA di includere tali disposizioni nella *FAR 91* - recante regole applicabili ai soli operatori privati - anziché nella più rigida normativa prevista per gli operatori commerciali e di linea.

Il fatto di considerare le operazioni di *Fractional Ownership* come attività non assoggettabili alla disciplina prevista dalle *FAR 121 e/o 135* fornisce agli operatori commerciali una serie di vantaggi operativi di non poco conto.

Tale esclusione garantisce, innanzitutto, una maggiore flessibilità nell'utilizzo degli aeroporti relativamente alla lunghezza massima di pista consentita per l'atterraggio (estende l'uti-

lizzabilità dell'80% della pista anziché del 60%); garantisce, inoltre, una minore rigidità nell'applicazione delle limitazioni dei tempi di impiego dei piloti, delle previsioni circa l'equipaggiamento di bordo, della manualistica e dei programmi di training rispetto alle corrispondenti prescrizioni predisposte per gli operatori commerciali, concepite secondo criteri più rigorosi. Tutto ciò si traduce, in ultima analisi, in una riduzione dei *direct operating costs*.

Inoltre, il riconoscimento, il 18 Settembre 1997, da parte della *U.S. Court of Appeals for Federal Circuit (Executive Jet Aviation Inc. vs U.S.)*, della natura commerciale delle operazioni in esame ai fini della tassazione fiscale, consente l'applicazione di notevoli benefici, tra cui l'esenzione dall'accisa per i carburanti. Alla luce di ciò è agevole ravvisare un quadro giuridico che prevede un doppio ordine di vantaggi per l'attività in parola, di carattere operativo e fiscale.

Soffermandoci sull'analisi del tema della qualificazione da attribuire al tipo di servizio di trasporto in esame si può altresì osservare come la Convenzione di Chicago del 1944 sui servizi aerei internazionali non abbia provveduto ad offrire adeguate linee guida circa il significato da accordare ad alcune espressioni, come "*for remuneration or hire*", la cui comprensione e definizione si rivelano essenziali per l'inquadramento delle operazioni *Fractional Ownership*. Ciò ha indotto i singoli Stati aderenti e gli stessi operatori a procedere discrezionalmente nell'interpretazione da attribuire alle operazioni in parola, generando, in campo internazionale, una certa disomogeneità di trattamento a seconda del riconoscimento delle attività come private oppure come commerciali.

Risulta essere pacifico che il riconoscimento della "natura non commerciale" delle attività in esame potrebbe garantire un non trascurabile vantaggio economico ad una *Business Company*, avendo un impatto non indifferente sull'efficienza e sui costi operativi. Ciò significa, dal punto di vista economico-operativo, che le operazioni di tipo privato non necessitano di un permesso preventivo da parte dell'Autorità di uno stato per operare nel medesimo; in particolare, viene concessa, una maggiore libertà

nelle operazioni, non essendo necessario un preventivo accordo bilaterale - come avviene per il traffico commerciale - ma, semplicemente, la comunicazione di una *short notice* da parte dell'operatore a garanzia della flessibilità che contraddistingue la *Business Aviation*.

Parimenti, il panorama europeo - soprattutto quello francese e inglese - è caratterizzato da una serie di controversie circa l'opportunità di dare una qualificazione privata e non commerciale alle operazioni in esame e vi è una sensibile preoccupazione in merito alle implicazioni di una tale impostazione.

Le Autorità europee, impegnate nel passaggio dal regime della JAA al nuovo della EASA, non hanno ancora provveduto alla predisposizione di una disciplina *ad hoc* per i servizi di *Fractional Ownership* corrispondente a quella americana. Ciò, a parere di chi scrive, rappresenta un ostacolo allo sviluppo dell'aviazione d'affari.

Attualmente in Europa l'attenzione si è focalizzata sullo sviluppo di una normativa, identificabile nel progetto JAR OPS 2, che si incentra sulla regolamentazione del settore corporate, per il trasporto dei funzionari e delle merci delle imprese. In tale prospettiva una maggiore diffusione della *Fractional Ownership* può ritornare a tutto vantaggio delle imprese che utilizzano per i viaggi di affari l'aviazione privata, perché consente loro delle economie di non poco conto a fronte di un servizio altamente qualificato e certamente caratterizzato da buoni standard di efficienza.

Lo sviluppo delle operazioni di *Fractional Ownership* parallelamente alla predisposizione di una disciplina vicina alla normativa americana, ma con gli opportuni aggiustamenti per la realtà europea, appaiono pertanto auspicabili per un utile e proficuo sviluppo anche di questo importante mercato dei servizi di trasporto aereo.





OSSERVATORIO LEGISLATIVO

A CURA DI ALESSIO QUARANTA*

**REGOLAMENTO (CE) N. 1321/2004
DEL CONSIGLIO, DEL 12 LUGLIO 2004,
SULLE STRUTTURE DI GESTIONE DEI
PROGRAMMI EUROPEI DI
RADIONAVIGAZIONE VIA
SATELLITE, IN G.U.U.E. N. L 246
DEL 20 LUGLIO 2004.**

Tale regolamento istituisce un'agenzia comunitaria, denominata Autorità di vigilanza europea GNSS, che è preposta alla gestione degli interessi pubblici inerenti ai programmi europei GNSS e che costituisce l'autorità di regolamentazione per i programmi europei GNSS (per una più ampia disamina di tale provvedimento si veda a pag. 1 l'articolo "*Brevi riflessioni sulle problematiche giuridiche del programma Galileo e sull'impiego dei segnali provenienti dai satelliti*", di Anna Masutti).

**DIRETTIVA 2004/82/CE DEL
CONSIGLIO DEL 29 APRILE 2004
CONCERNENTE L'OBLIGO DEI
VETTORI DI COMUNICARE I DATI
RELATIVI ALLE PERSONE
TRASPORTATE, IN G.U.U.E.
N. L 261 DEL 6 AGOSTO 2004.**

Al fine di rendere più efficace la lotta all'immigrazione clandestina e per migliorare il controllo delle frontiere comunitarie il Consiglio dell'Unione Europea ha adottato la presente Direttiva che istituisce obblighi particolari a carico dei vettori aerei che trasportano passeggeri nel territorio degli Stati membri.

Tali obblighi, che si traducono nella comunicazione alle autorità di pubblica sicurezza, di una serie di dati relativi ai passeggeri trasportati, si collocano nel contesto delle misure adottate anche a seguito degli attentati dell'11 settembre e delle conseguenze che ne sono derivate, anche recenti, nel panorama internazionale.

Le nuove norme, compatibili con le disposizioni della Direttiva 95/46/CE del Parlamento e del Consiglio del 24 ottobre 1995 relativa alla tutela del trattamento dei dati personali delle persone fisiche, mirano ad intensificare i controlli alle frontiere ed a prevedere un lasso di tempo sufficiente per

effettuare un controllo dettagliato ed approfondito di ogni passeggero tramite la trasmissione dei dati delle persone trasportate alle competenti autorità incaricate dei controlli.

Le informazioni richieste ai vettori, che devono essere comunicate dai vettori entro i termini delle procedure di accettazione su richiesta delle autorità frontaliere riguardano:

- il numero ed il tipo di documento di viaggio utilizzato;
- la cittadinanza;
- il nome completo;
- la data di nascita;
- il valico di frontiera di ingresso nel territorio dello Stato membro;
- il numero del trasporto;
- l'ora di partenza e di arrivo del volo;
- il numero complessivo dei passeggeri trasportati;
- il primo punto di imbarco.

Le stesse norme prevedono che gli Stati membri individuino un sistema sanzionatorio per i vettori non ottemperanti, sia che essi non abbiano trasmesso per errore i dati o che abbiano trasmesso dati incompleti o falsi; il legislatore comunitario, nel prevedere tale onere a carico degli Stati membri, si riserva al contempo di indicare i livelli delle sanzioni che vanno da tremila a cinquemila euro per ogni viaggio per il quale i dati delle persone trasportate non sono stati comunicati o sono stati comunicati in maniera non corretta.

La Direttiva non impedisce agli Stati membri di ipotizzare altre sanzioni, nei confronti dei vettori responsabili di gravi violazioni, quali l'immobilizzazione, il sequestro, la confisca del mezzo di trasporto, sino ad arrivare alla sospensione temporanea od al ritiro della licenza.

Per quanto concerne i tempi di recepimento delle nuove norme negli ordinamenti nazionali, gli Stati devono adottare le relative misure entro il 5 settembre 2005, dandone avviso alla Commissione Europea.

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL
PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO CONCERNENTE LA LICENZA
COMUNITARIA DEI CONTROLLORI DEL**

**TRAFFICO AEROMOBILE DEL 12
LUGLIO 2004, COM (2004) 473 DEF.**

L'entrata in vigore dei Regolamenti comunitari sul cielo unico europeo costituisce una delle maggiori innovazioni normative adottate dalle istituzioni comunitarie in questi ultimi anni; le nuove norme, infatti, rappresentano un radicale cambiamento nel contesto della gestione del traffico aereo in una delle aree più congestionate al mondo.

Questa iniziativa comporta una serie di effetti "a cascata" tra i quali si annovera la presente Direttiva, che mira ad introdurre una regolamentazione comune per quanto concerne il rilascio della licenza comunitaria di controllo del traffico aereo, non solo al fine di contribuire al raggiungimento di un equilibrio tra i vari elementi che costituiscono il pacchetto del cielo unico europeo, ma anche nell'ottica di migliorare la garanzia della sicurezza della gestione del traffico aereo, di cui la licenza di controllo è parte integrante di fondamentale importanza.

Infatti, la imposizione di più elevati ed uniformi livelli per i sistemi di formazione ed addestramento dei controllori di volo, oltre ad agevolare l'organizzazione del lavoro in senso transnazionale, comporterà il rafforzamento degli aspetti legati alla sicurezza.

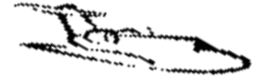
In altri termini, la presente proposta di Direttiva riconoscerà la formazione dei controllori di volo come specifico servizio contribuendo a migliorare i livelli qualitativi di tipologia di formazione, il cui processo di certificazione creerà condizioni realmente omogenee tra i vari soggetti che operano nel settore della formazione dei controllori.

Ovviamente, riflesso indiretto, ma non meno significativo, delle norme proposte sarà una maggiore e migliore concorrenza non solo tra i soggetti formatori, bensì anche nel corrispondente mercato del lavoro, con indubbi riflessi positivi sull'intero settore.

Tanto premesso, la Direttiva proposta basa i propri principi sulla normativa ICAO, già recepita dalla maggior parte degli Stati membri, e sul Sa-

(...Continua)

OSSERVATORIO LEGISLATIVO



(Continua...)

fety Regulatory Requirement n. 5 (ESARR5), strumento adottato da Eurocontrol e diretto al personale addetto alla gestione del traffico aereo.

Le nuove norme sono dirette, pertanto, sia a far sì che i servizi di traffico aereo siano prestati esclusivamente da controllori muniti della licenza comunitaria, sia a prevedere che gli enti formatori siano soggetti a certificazione da

parte delle autorità nazionali vigilanti, tenuto conto che ai fini della certificazione occorre soddisfare una serie di requisiti che vanno dalla competenza tecnologica ed operativa alla capacità di organizzare corsi di formazione in modo pedagogicamente efficiente.

A chiusura del sistema, la Direttiva proposta prevede che gli Stati membri provvedano a vigilare e controllare che siano sempre costantemente mantenuti

i livelli di competenza indispensabili affinché i controllori del traffico aereo possano svolgere i propri compiti con un elevato grado di sicurezza; a tal fine, come oramai costantemente avviene in tutti i testi legislativi comunitari, gli Stati devono stabilire norme sanzionatorie, efficaci, proporzionate e dissuasive, applicabili alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate in attuazione della proposta di direttiva in esame.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

A CURA DI FREYA TAMBURINI

L'ACCORDO DI CODE-SHARING TRA COMPAGNIE AEREE NON È CONTRARIO ALLE REGOLE SULLA CONCORRENZA.
(TAR LAZIO, SEZ. I, 26-28 MAGGIO 2004, N. 11581)

In data 28 maggio 2004, il TAR Lazio si è pronunciato sul ricorso presentato da Alitalia, che ha impugnato, chiedendone l'annullamento, il provvedimento n. 12185 del 10 luglio 2003 (sul punto, si veda p. 9 n. 3/2003 di questa News Letter) con cui l'Autorità garante della concorrenza e del mercato aveva giudicato anticoncorrenziale l'accordo di *code-sharing* tra Alitalia, Volare Group, Volare Airlines e Air Europe relativo a quattordici rotte nazionali e otto rotte internazionali.

Secondo il parere reso dall'Autorità Antitrust, l'accordo di *code-sharing* stipulato tra Alitalia e Volare appariva di per sé idoneo a restringere la concorrenza sulle rotte nazionali oggetto dell'accordo, in violazione con l'articolo 2, comma II, della legge n. 287/90.

In particolare, l'Autorità rilevava che l'accordo di *code-sharing* avrebbe avuto l'effetto di falsare in maniera consistente la concorrenza per un duplice ordine di motivi: mediante la predisposizione congiunta dei piani operativi le parti avrebbero, infatti, realizzato la ripartizione di alcune rotte nazionali; inoltre, con specifico riferimento alle rotte aventi origine o destinazione a Linate, esse avrebbero

innalzato barriere all'ingresso in ragione della situazione di contingentamento degli *slot* e dei rispettivi meccanismi di allocazione.

Al contrario, sulla scorta di un costante orientamento giurisprudenziale (Consiglio di Stato n. 7028/02; TAR Lazio n. 4267/03), il Tribunale giudicante ha affermato che un accordo di *code-sharing* non possa essere considerato in quanto tale lesivo della concorrenza, ma debba essere esaminato in concreto, in relazione al contesto economico nel quale si inserisce l'accordo, considerando, quindi, la situazione concorrenziale che caratterizza ciascuna rotta interessata, e valutando anche la tipologia, il contenuto e il funzionamento delle singole clausole dell'accordo.

Il Tribunale ha, inoltre, ribadito che non possano ritenersi di per sé restrittive della concorrenza le clausole di coordinamento commerciale necessarie per un accordo di *code-sharing*, quali la fissazione concordata delle frequenze, degli orari dei voli e della vendita dei posti. Tali clausole non ingenerano, infatti, situazioni oligopolistiche, in quanto permettono a ciascuna compagnia di determinare in modo autonomo le proprie politiche di prezzo, benché entro limiti che appaiono connaturali all'essenza di accordi orizzontali di cooperazione tra imprese.

Sulla base delle considerazioni svolte, il TAR Lazio ha ritenuto legiti-

timo l'accordo di *code-sharing* ed ha, pertanto, annullato il provvedimento impugnato.

LA CERTIFICAZIONE DI OPERATORE AEROMOBILE È EQUIPARABILE ALLA CERTIFICAZIONE ISO. (TAR LAZIO, SEZ. I BIS, 26 OTTOBRE 2004, N. 11694)

In data 20 ottobre 2004, il TAR Lazio si è pronunciato sul ricorso presentato dalla compagnia aerea AIR ONE S.p.A. contro il provvedimento del Ministero della Difesa (Direzione Generale del Commissariato e dei Servizi Generali), con il quale EUROFLY e MERIDIANA venivano autorizzate a partecipare alla gara per l'affidamento del servizio di trasporto aereo del personale dell'Amministrazione della Difesa.

In particolare, AIR ONE sosteneva l'illegittimità dell'ammissione alla gara di EUROFLY e MERIDIANA, in quanto sprovviste della certificazione di qualità ISO (*International Standardization Organization*) richiesta dal bando di gara.

La ricorrente affermava, altresì, che il Certificato di Operatore Aero (COA) prodotto da EUROFLY e da MERIDIANA non aveva carattere equipollente alla certificazione di qualità ISO.

(...Continua)



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(Continua...)

Sul punto, il Tribunale Amministrativo ha rilevato come il rilascio da parte dell'ENAC del COA presupponga la verifica del rispetto dei parametri JAR-OPS1, che costituiscono un complesso di prescrizioni aventi carattere di obbligatorietà per tutti gli Stati membri dello JAA (*Joint Aviation Authority*) e volte a fornire un omogeneo complesso di disciplina delle operazioni relative al trasporto aereo commerciale. In particolare, i parametri di idoneità JAR-OPS1 implica-

no sia la valutazione dell'esistenza di un sistema di qualità, sia la complementare presenza di un responsabile della qualità, incaricato della supervisione delle procedure operative poste in essere dalla Compagnia e chiamato a rispondere all'Autorità competente per l'Aviazione Civile in ordine alla sicurezza delle operazioni ed alla aeronavigabilità degli aeromobili. L'autorità giudicante ha, infine, sottolineato come la certificazione di qualità ISO si connota per la presenza di un organismo di certificazione esterno all'im-

presa, il quale, a seguito di valutazione, fornisce attestazione scritta che un particolare prodotto, processo produttivo o servizio è conforme ai requisiti specificati da norme tecniche, garantendo la validità nel tempo attraverso un'adeguata attività di sorveglianza.

Alla luce delle osservazioni compiute, il TAR Lazio ha affermato che il procedimento preordinato al rilascio del COA è pienamente equivalente alla procedura relativa alla certificazione di qualità ISO ed ha, pertanto, respinto il ricorso proposto da AIR ONE.

MATERIALI

ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E GLI STATI UNITI D'AMERICA SUL TRATTAMENTO E IL TRASFERIMENTO DEI DATI PERSONALI, IN G.U.U.E. N. C 158 DEL 15 GIUGNO 2004.

In data 28 maggio 2004 è entrato in vigore l'accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul trattamento e trasferimento dei dati di identificazione delle pratiche (*Passenger Name Record*, PNR) da parte dei vettori aerei all'ufficio doganale e di protezione dei confini del dipartimento per la sicurezza interna degli Stati Uniti, firmato a Washington in pari data.

Sulla base di detto accordo l'ufficio doganale statunitense può accedere ai dati provenienti dai sistemi telematici di prenotazione dei vettori aerei situati sul territorio comunitario, finché non venga costituito un soddisfacente sistema che permetta la trasmissione dei dati da parte dei vettori aerei stessi.

L'accordo, nel rispetto della Direttiva 95/46/CE del Parlamento e del Consiglio del 24 ottobre 1995 sulla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento ed alla circolazione dei dati personali, si colloca nel contesto della tutela della sicurezza pubblica; in particolare, si tratta di una delle molteplici misure adottate dagli Stati Uniti dopo gli attentati dell'11 settembre al fine di consentire al Dipartimento per la Sicurezza Interna americano di poter esercitare un più ap-

profondito controllo dei passeggeri aerei che entrano nel proprio territorio, soprattutto in un momento contraddistinto da una difficile situazione internazionale che vede detto Paese impegnato in prima linea nella lotta contro il terrorismo internazionale.

A.Q.

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO, SUL PASSAGGIO ALLE FASI COSTITUTIVA E OPERATIVA DEL PROGRAMMA EUROPEO DI RADIONAVIGAZIONE VIA SATELLITE, 6 OTTOBRE 2004, COM (2004) 636 DEF.

In data 6 ottobre 2004, la Commissione ha presentato al Parlamento Europeo e al Consiglio la comunicazione in oggetto, al fine di procedere all'adozione delle decisioni necessarie all'avvio della fase costitutiva e della fase operativa del programma Galileo.

In particolare, la Commissione ha confermato l'impegno del settore privato ad investimenti sostanziali nel progetto, sottolineando, tuttavia, come si profili necessaria una partecipazione finanziaria della Comunità per garantire l'equilibrio finanziario del programma. Sul punto, la Commissione ha sottolineato come ognuno dei consorzi si sia impegnato a finanziare almeno due terzi del costo della fase

costitutiva, valutato in 2,1 miliardi di euro ed abbia, altresì, richiesto il versamento di una sovvenzione pari a 700 milioni di euro da parte della Comunità europea per il completamento di tale fase.

Sul punto, la Commissione ha affermato che la quota del finanziamento comunitario potrà essere ridotta a seconda delle entrate commerciali di cui beneficerà il concessionario con l'operatività del sistema.

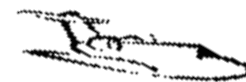
La Commissione ha, inoltre, previsto la cooperazione dei paesi terzi al programma Galileo attraverso differenti modalità di partecipazione, in modo tale da assicurarsi il sostegno di tali paesi all'interno delle sedi internazionali responsabili dell'assegnazione delle frequenze o della definizione delle norme.

La Commissione si è, altresì, soffermata sui servizi offerti dal sistema Galileo. In particolare, la Commissione ha sottolineato come il servizio pubblico regolamentato (PRS), costituisca uno degli aspetti essenziali del programma. Tale servizio consente alle autorità pubbliche di disporre di un servizio riservato ad alte prestazioni finalizzato alla sorveglianza delle frontiere e alla sicurezza interna nella lotta contro la criminalità, il contrabbando, l'immigrazione illegale o il terrorismo.

Da ultimo, la Commissione ha sottolineato come l'impresa comune Ga-

(...Continua)

MATERIALI



(Continua...)

lileo abbia svolto la procedura di selezione del futuro concessionario in conformità col suo mandato, soddisfacendo le condizioni che hanno portato al lancio del programma Galileo. La Commissione ha, altresì, affermato che continuerà a informare regolarmente il Parlamento europeo e il Consiglio sullo sviluppo del programma e il Consiglio di sorveglianza dell'impresa comune continuerà a seguire la procedura di concessione.

F.T.

**PROJECT 2001 PLUS:
GLOBAL AND EUROPEAN CHALLENGES FOR AIR AND SPACE LAW AT THE EDGE OF THE 21ST CENTURY
INTERNATIONAL SYMPOSIUM
COLOGNE, 8TH TO 10TH JUNE 2005
by Stephan Mick***

This year the Institute of Air and Space Law of the University of Cologne and the German Aerospace Center (DLR) jointly organize an international symposium entitled "Project 2001 Plus - Global and European Challenges for Air and Space Law at the Edge of the 21st Century". The three-day event will take place in the Maternushaus Cologne, 8th to 10th June 2005. The conference is the final event of Project 2001 Plus, which is a joint undertaking by the Institute of Air and Space Law of the University of Cologne and the German Aerospace Center (DLR). Simultaneously, the Institute of Air and Space Law celebrates its 80th birthday. It was founded in 1925 and is thus the oldest institution of its kind in the world.

Background of the Project

The development of society as well as of law at the beginning of the 21st century is characterized by globalization and in Europe additionally by Europeanization. Traditional patterns of international relations as well as of international law are increasingly changing due to impressive changes in technology and science as well as due

to changes in global politics. A very important feature of this new era is a certain marginalization of the function of states and an increase of the importance of actors in the international society, i.e. non-state actors such as non-governmental organisations, multi-national enterprises and individuals. In more recent times, privatization and commercialization take place more frequently in the area of space activities. It is therefore appropriate to study in detail whether and in how far space law either reflects those fundamental changes or needs to be reshaped in order to meet the challenges of the 21st century.

In the course of the year 2001 Project 2001 was successfully terminated; the results are published. Project 2001 aimed at giving an overview of general trends of privatization and commercialization of space activities. As a follow-up to this project the new Project 2001 Plus is designed to get insight into different areas of privatization and commercialization of space activities. Additionally, concurring trends in the area of air transport are taken into consideration. Thus, the new Project 2001 Plus intends to reflect how far patterns of globalization and Europeanization have found their legal basis in new structures of national and international air and space law. It intends to deliver practical recommendations, for instance draft proposals for national space legislation or international contracts.

Organisation.

Project 2001 Plus is a joint undertaking by the Institute of Air and Space Law of the University of Cologne and the German Aerospace Center (DLR). Overall scientific project management is in the hands of Prof. Dr. Stephan Hobe, LL.M. (McGill), Director of the Institute of Air and Space Law at the University of Cologne.

The research activities of the project are worked out in four subject areas. For each of these areas the project team organized an international workshop in order to further the exchange of information and views.

Starting in 2002 three workshops were held within the scope of Project 2001 Plus:

Legal Aspects of the Future Institutional Relationship between the European Union and the European

Space Agency 5/6 December 2002, Brussels

Consequences of Air Transport Globalization 8/9 May 2003, Cologne

Towards a harmonized approach for national space legislation in Europe 29/30 January, Berlin

The fourth workshop on Current Issues in the Registration of Space Objects will take place in January 2005.

Final Symposium 2005.

The final symposium will conclude the project, present the final reports and recommendations from all working groups and provide chance for discussions. It shall advance the results of the workshops, provide new insights and intensify discussion on different subjects. The conference is divided into four sessions and thus will treat four subject matters. The preliminary conference agenda reads as follows:

- First session: National Space Legislation
- Second session: Perspectives for international aviation/ Current problems of "post-bilateralism"
- Third session: Relationship of ESA and EU
- Fourth session: Common issues in air and space law: Envisaging future aerospace applications - The examples of registration and liability

Each session will provide two presentations of outstanding experts in the specific field and highly distinguished representatives from different institutions involved in this subject will serve on the panel. The subsequent proceedings will contain the final versions and reports from all discussed subjects. An official invitation for participants will be sent out at the beginning of the year 2005.

* Senior Research Associate at the Institute of Air and Space Law, University of Cologne and Coordinator of Project 2001 Plus.



TERMINA LA PROCEDURA DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2002/6/CE FAL

(Continua dalla prima pagina)

marittime, arrecando spesso gravi ritardi nei tempi di partenza e di arrivo delle navi, nonché allo sviluppo dei traffici marittimi ed in particolare della navigazione europea a corto raggio.

La comunità Internazionale, a seguito dell'esperienza maturata nel corso degli anni, ritenendo inadatto tale sistema, conscia della necessità di facilitare tali operazioni, ha creato una tipologia di formulari conforme per tutti gli Stati in grado di garantire una uniforme e completa informazione al riguardo.

Infatti, in seno alla Convenzione sulle facilitazioni al Traffico Marittimo Internazionale (FAL), adottata il 9 aprile 1965, presso l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), in occasione della Conferenza internazionale sulla facilitazione dei viaggi e dei trasporti marittimi, ha predisposto una serie di modelli di formulari di facilitazione normalizzati per l'espletamento delle formalità di dichiarazione da parte delle navi in arrivo o in partenza da un porto.

La maggior parte degli Stati comunitari, pur aderendo alla citata Convenzione, non ha mai applicato in maniera uniforme i modelli adottati dall'IMO. Pertanto, le istituzioni comunitarie, considerando le facilitazioni del trasporto marittimo obiettivi prioritari della Comunità per consolidare la posizione del trasporto marittimo nel sistema dei trasporti europeo, quale alternativa e complemento ad altre modalità nella catena dei trasporti porta a porta, hanno ritenuto necessario procedere all'emanazione di un'apposita direttiva in materia, al fine di garantire il riconoscimento a livello comunitario dei formulari di facilitazione IMO, uniformando i formulari attualmente utilizzati dalle navi in arrivo o in partenza dai porti comunitari, facilitando così le procedure amministrative relative agli scali, e contribuendo, allo stesso tempo, allo sviluppo del tra-

sporto marittimo dell'Unione.

La Direttiva 2002/6/CE pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale L067 del 09/03/2002 si applica a tutte le navi in arrivo o in partenza da un porto comunitario, a prescindere dalle loro attività e dalla loro bandiera, mira, in particolare, al riconoscimento, nell'Unione, dei formulari FAL/IMO al fine di raccogliere, su supporto documentale, tutte le informazioni necessarie relative alla navigazione da e per i porti comunitari.

Con il recepimento di questa direttiva entreranno in vigore cinque dei formulari FAL dell'IMO (1,3,4,5,6) concernenti: le dichiarazioni generali, la dichiarazione delle provviste di bordo, la dichiarazione degli effetti personali dell'equipaggio, il ruolo dell'equipaggio e l'elenco dei passeggeri.

Poiché il riconoscimento di taluni formulari FAL dell'IMO, quali quello relativo alla "Dichiarazione di carico" e, per le navi passeggeri, il formulario "Elenco dei passeggeri", compirebbe le formalità di dichiarazione, in quanto detti formulari non possono contenere tutte le informazioni necessarie, oppure perché esistono già pratiche diverse ben collaudate in materia (es. il formulario n.2, concernente la dichiarazione del carico, è abitualmente sostituito da manifesti delle merci validi per gli scambi commerciali ed i controlli amministrativi), è stato ritenuto non opportuno, in sede comunitaria, introdurre nella direttiva l'obbligo di riconoscere tali formulari.

Già lo scorso anno, al fine di procedere all'attuazione in Italia della direttiva in esame, quest'ultima è stata inserita nella legge 31 ottobre 2003 n. 306, recante disposizioni per gli adempimenti di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alla Comunità Europea - Legge Comunitaria 2003-, che ha delegato il Governo a recepire la citata direttiva, per la quale è stato predisposto il decreto di cui sopra che è stato inviato alla Presidenza del

Consiglio dei Ministri per l'approvazione.

L'attuazione della direttiva richiede un adattamento della normativa vigente, e poiché alcune disposizioni contenute nei formulari sono difformi dalle vigenti disposizioni in materia, ed in particolare da quelle contenute nell'artt.179 e 180 del codice della navigazione (Regio Decreto 30 marzo 1942, n.327) e dell'art.106 del testo unico delle leggi doganali (D.P.R. 23 gennaio 1973 n. 43), è stato predisposto dal Ministero dei Trasporti, una bozza di Decreto Legislativo che prevede, in fase di recepimento della direttiva, alcune modifiche normative dirette ad "adattare" la procedura e le modalità di applicazione dei formulari stessi.

Il Ministero dei Trasporti ha già concluso, con l'invio alla Presidenza del Consiglio della bozza di Decreto Legislativo, l'iter per il recepimento della Direttiva 2002/6/CE sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità

Lo schema di tale provvedimento nel trattare le definizioni ed il campo di applicazione prevede, altresì, modifiche normative di "adattamento" alla normativa vigente, poiché alcune disposizioni contenute nei formulari sono difformi da quelle attualmente vigenti in materia, ed in particolare da quelle contenute nell'artt. 179 e 180 del codice della navigazione (Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327) e dell'art. 106 del testo unico delle leggi doganali (D.P.R. 23 gennaio 1973 n. 43).



L'ITALIA RATIFICA IL PROTOCOLLO IOPC FUND 2003

di Enrico-Maria Pujia*



Il risarcimento dei danni provocati dall'inquinamento da idrocarburi trasportati dalle navi è disciplinato da due convenzioni internazionali: la convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni provocati dall'inquinamento da idrocarburi (*Civil Liability Convention*, convenzione CLC) e la convenzione internazionale del 1971 costitutiva di un fondo internazionale per il risarcimento dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi (*International Oil Pollution Compensation Fund*, convenzione IOPC o convenzione Fondo), entrate in vigore rispettivamente nel 1975 e 1978 e successivamente modificate nel 1992, mediante due protocolli, allegati alle convenzioni stesse, entrati in vigore nel 1996.

Dette Convenzioni istituiscono un sistema di responsabilità a due livelli fondato su una responsabilità oggettiva, non condizionata quindi da un comportamento dovuto a colpa o negligenza, ma limitata del proprietario della nave, e su un fondo finanziato dai destinatari degli idrocarburi che eroga un risarcimento complementare alle vittime di inquinamento da idrocarburi che non possono ottenere un risarcimento completo del danno dal proprietario della nave.

La convenzione CLC, in particolare, disciplina la responsabilità del proprietario della nave, al primo livello di responsabilità previsto dalle due convenzioni, che è limitata ad un importo che dipende dal tonnellaggio della nave, e che attualmente può essere praticamente riconducibile ad un massimo di 72 milioni di euro per le navi di maggiori dimensioni.

Il proprietario della nave è obbligato ad assicurare tale responsabilità e i soggetti lesi sono autorizzati ad agire direttamente contro l'assicuratore, entro i limiti della responsabilità del proprietario.

Il diritto alla limitazione di detta responsabilità viene meno solo se si dimostra che l'inquinamento è "dovuto a un atto od omissione del proprietario, commesso nell'intento di causare danni, o a un suo comportamento imprudente, nonché consapevole del fatto che avrebbe causato con ogni probabilità un danno.

Tale regime previsto dalla convenzione CLC è integrato dal fondo IOPC, istituito per risarcire le vittime quando la responsabilità del proprietario della nave non consente di coprire i danni.

È possibile ricorrere al fondo IOPC in tre casi: quando il danno supera il massimale di responsabilità del proprietario (caso più frequente); quando il proprietario può far valere una delle eccezioni stabilite dalla convenzione CLC1 e infine quando il proprietario (e il suo assicuratore) non sono finanziariamente in grado di adempiere ai loro obblighi. Attualmente il risarcimento massimo erogabile dal fondo IOPC è di circa 162 milioni di euro.

In questi ultimi anni, la comunità internazionale, soprattutto a seguito dell'incidente dell'*Erika*, nel dicembre del 1999, ha messo in discussione l'adeguatezza dei massimali di risarcimento, e ritenendo insufficiente il vigente sistema dell'IOPC Fund, ha percepito la necessità di creare un meccanismo complementare in grado di garantire alle vittime di inquinamento da idrocarburi un completo risarcimento per le perdite o i danni subiti.

A tal fine, nel febbraio del 2000, il Fondo IOPC ha istituito un gruppo di lavoro intersessionale per discutere sulla necessità di migliorare l'attuale regime internazionale di responsabilità ed il sistema risarcimento dei danni provocati da inquinamento da idrocarburi, che si è concluso con l'approvazione, da parte dell'Assemblea IOPC, il 19 ottobre 2001, di un Protocollo, alla Convenzione del 1992, per l'istituzione di un "*Fondo Complementare*"; successivamente adottato il 16 maggio 2003, a conclusione di un'apposita Conferenza Diplomatica tenutasi presso l'IMO.

Obiettivo prioritario del Protocollo per il "Fondo Complementare" è quello di garantire risarcimenti adeguati, rapidi ed efficaci a quei soggetti che subiscono un danno causato da inquinamento da idrocarburi provocato da petroliere, nei casi in cui l'ammontare del risarcimento disponibile, nel quadro delle convenzioni CLC del 1992 IOPC del 1992, sia insufficiente a

soddisfare integralmente le richieste.

Poiché alcuni articoli del Protocollo in questione (in particolare artt. 7 e 8) incidono sulla normativa comunitaria nei settori disciplinati dal regolamento (CE) n. 44/2001 del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale della Comunità, il Consiglio UE, nel primo semestre del 2004, ha approvato una Decisione con la quale, a titolo eccezionale, autorizza gli Stati membri a firmare o ratificare il protocollo per il Fondo Complementare nell'interesse della Comunità.

Il Protocollo, infatti, prevede agli artt. 7 e 8 un particolare riferimento in materia di azioni per risarcimento del danno, ed in caso di un'azione di risarcimento per danni da inquinamento intentata presso un tribunale competente, ai sensi dell'articolo IX della convenzione del 1992, l'art. 7 conferisce competenza giurisdizionale esclusiva del tribunale in qualsiasi azione di risarcimento nei confronti del fondo complementare, in relazione allo stesso danno ai sensi dell'articolo 4 del protocollo.

Tuttavia, nel caso di azione di risarcimento, per danni da inquinamento ai sensi della convenzione CLC del 1992, intentata presso un tribunale in uno Stato contraente della stessa convenzione ma non del presente protocollo, qualsiasi azione nei confronti del fondo complementare ai sensi dell'art. 4 del protocollo può essere presentata, a scelta del ricorrente, presso un tribunale dello Stato in cui ha sede il fondo complementare o presso un tribunale di uno Stato contraente del presente protocollo competente ai sensi dell'articolo IX della convenzione CLC del 1992.

(...Continua)





L'ITALIA RATIFICA IL PROTOCOLLO IOPC FUND 2003

(Continua...)

Qualsiasi sentenza emessa nei confronti del fondo complementare da un tribunale competente conformemente all'articolo 7, diventa esecutiva in ogni Stato contraente alle stesse condizioni di cui all'articolo X della convenzione CLC del 1992, quando la sentenza è divenuta esecutiva nello Stato di origine e nel relativo Stato non può più essere soggetta alle forme ordinarie di ricorso.

Naturalmente il meccanismo complementare, previsto dal protocollo, sarà accessibile soltanto agli Stati contraenti della convenzione Fondo del 1992 e solo gli Stati sovrani possono esserne parte; pertanto, la Comunità non

può ratificare il protocollo o aderirvi, né potrà farlo nell'immediato futuro.

L'importo complessivo del risarcimento pagabile dal Fondo Complementare ai sensi del presente articolo è limitato rispetto ad ogni incidente, in modo tale che la somma totale di questo importo e l'ammontare del risarcimento effettivamente pagato ai sensi della convenzione CLC del 1992 e della convenzione Fondo del 1992 non ecceda 750 milioni di unità di conto.

Detti massimali di risarcimento, previsti dal fondo complementare sono stati fissati a 750 milioni di SDR (*special drawing rights*, diritti speciali

di prelievo), che al momento dell'adozione corrispondevano a circa 920 milioni di euro, paria a circa 1 miliardo di dollari.

L'Italia, da tempo impegnata in ambito comunitario ed internazionale nella lotta all'inquinamento marino provocato da idrocarburi, sta concludendo la procedura di ratifica del Protocollo 2003, relativo all'istituzione di un "Fondo Complementare", a quello già previsto dalla Convenzione Internazionale del 1992 per il risarcimento dei danni provocati da inquinamento da idrocarburi, adottato all'IMO di Londra il 16 maggio 2003.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

A CURA DI GRETA TELLARINI

**REGOLAMENTO (CE) N. 639/2004
DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO
DEL 30 MARZO 2004,
RELATIVO ALLA GESTIONE DELLE
FLOTTE PESCHERECCE
REGISTRATE NELLE REGIONI
ULTRAPERIFERICHE DELLA COMUNITÀ
IN G.U.U.E. L/102 DEL 7 APRILE 2004**

Il suddetto Regolamento considera opportuno tenere conto della particolare situazione a livello strutturale, sociale ed economico delle regioni ultraperiferiche della Comunità, ossia per i dipartimenti francesi d'oltremare, le Azzorre e Madera e per le isole Canarie, per quanto riguarda la gestione delle flotte pescherecce, data l'importanza del settore della pesca in queste regioni. Si ritiene, pertanto, necessario applicare alle flotte registrate nelle regioni ultraperiferiche le stesse norme sulla gestione della capacità della flotta e sui regimi di aiuti pubblici applicate alle imbarcazioni registrate nel resto della Comunità non appena siano stati raggiunti i livelli specifici di riferimento fissati nell'art. 1 del presente regolamento e, in ogni caso a partire dal 1° gennaio 2007, escluse le imbarcazioni che hanno beneficiato degli aiuti pubblici per il rinnovo e la

cui entrata nella flotta può avvenire entro il 31 dicembre 2007.

**REGOLAMENTO (CE) N. 1415/2004
DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO
DEL 19 LUGLIO 2004,
CHE FISSA LO SFORZO DI PESCA
ANNUO MASSIMO
PER TALUNE ZONE E ATTIVITÀ
DI PESCA
IN G.U.U.E. L/258 DEL 5 AGOSTO 2004**

Il presente Regolamento fissa lo sforzo di pesca annuo massimo per ciascuno Stato membro e per ciascuna zona e attività di pesca di cui agli articoli 3 e 6 del Regolamento (CE) n. 1954/2003, il quale stabilisce i criteri e le procedure per l'introduzione di un sistema di gestione dello sforzo di pesca in talune zone di pesca e risorse di pesca comunitarie.

A seguito della comunicazione alla Commissione da parte degli Stati membri delle informazioni richieste nel Regolamento n. 1954/2003, con particolare riguardo alla me-

dia annuale dello sforzo di pesca esercitato nel periodo 1998-2002 da pescherecci aventi una lunghezza fuori tutto pari o superiore a 15 metri nelle zone definite nel citato Regolamento e la media annuale dello sforzo di pesca esercitato nel periodo 1998-2002 da pescherecci aventi una lunghezza fuori tutto pari o superiore a 10 metri nelle zone biologicamente sensibili definite nello stesso Regolamento, si rende necessario, ai fini del presente Regolamento, calcolare lo sforzo di pesca annuo massimo per i pescherecci battenti bandiera di uno Stato membro per gruppo di specie, zona ed attività di pesca, che dovrà corrispondere allo sforzo di pesca totale esercitato dai suddetti pescherecci nell'arco del quinquennio 1998-2002, diviso per cinque.

(...Continua)



OSSERVATORIO LEGISLATIVO



(Continua...)

**PROPOSTA MODIFICATA DI DIRETTIVA
DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO
RELATIVA AL MIGLIORAMENTO DELLA
SICUREZZA DEI PORTI
COM(2004) 393 def.**

I recenti emendamenti alla Convenzione Solas e l'adozione del Codice ISPS, oltre il Regolamento (CE) n. 725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, prevedono un sistema di misure volto a migliorare la sicurezza ("security") nel settore marittimo, che risulta applicabile sia alle navi, sia agli impianti portuali, che costituiscono l'interfaccia nave/porto, che comprendono le interazioni che hanno luogo quando una nave è direttamente ed immediatamente interessata da attività che comportano il movimento di persone, di merci o la fornitura di servizi portuali verso la nave o dalla nave. Pertanto, la disciplina posta a livello internazionale dalla Convenzione Solas e in ambito comunitario dal citato Regolamento limita il proprio campo di applicazione alla sola parte del porto che costituisce l'interfaccia nave/porto (vale a dire il terminale), sempre che non si intenda interpretare "impianto portuale" in senso estensivo, includendo l'intera area portuale, a cui applicare, di conseguenza, la prevista disciplina internazionale in materia di sicurezza.

La presente proposta di direttiva avrebbe lo scopo di introdurre un regime di sicurezza idoneo a garantire una copertura integrale del porto, migliorando la sicurezza anche nelle aree portuali non soggette alla disciplina sopra richiamata e garantendo che le misure di sicurezza attuate in applicazione del suddetto regolamento comunitario si avvantaggino del miglioramento della sicurezza nelle aree portuali adiacenti, senza che sia necessario imporre nuovi obblighi per le zone già soggette alla disciplina del Reg. 725/2004.

La Commissione ritiene, dunque, che la presente direttiva abbia lo scopo di garantire e controllare a livello comunitario il raggiungimento di un livello sufficiente di sicurezza dei por-

ti, completando e sostenendo le misure di sicurezza che interessano l'interfaccia nave/porto; di garantire un'attuazione armonizzata e pari condizioni in tutta l'Unione Europea, evitando di creare situazioni differenti per gli operatori commerciali; di garantire che le necessarie misure di sicurezza relative al porto nel suo complesso, per quanto possibile, possano essere attuate con l'ausilio di strumenti già esistenti introdotti dal Regolamento 725/2004, in modo da ottenere i massimi risultati di sicurezza con un minimo di oneri aggiuntivi per gli stessi porti.

Le misure previste per migliorare la sicurezza dei porti sono principalmente:

- una valutazione di sicurezza del porto che stabilisca quali misure sono richieste;

- livelli di sicurezza, che individuino un grado di pericolo normale, medio, elevato;

- un piano di sicurezza del porto, che definisca tutte le misure necessarie a migliorarne lo stato di sicurezza;
- un'autorità di sicurezza del porto, responsabile di individuare ed attuare idonee misure di sicurezza;

- un agente di sicurezza del porto, in grado di coordinare la elaborazione e l'attuazione del piano di sicurezza del porto;

- una commissione di sicurezza del porto;

- obblighi di formazione e di controllo per garantire l'attuazione delle previste misure di sicurezza.

**PROPOSTA MODIFICATA DI DIRETTIVA
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO
RELATIVA ALL'ACCESSO AL MERCATO
DEI SERVIZI PORTUALI
COM(2004) 654 DEF.**

La Commissione europea ha ripresentato una nuova versione della proposta di direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali, già presentata dalla Commissione nel febbraio 2001 con una Comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio ("Reinforcing Quality Service in Sea Ports: a key for European Transport")

e respinta successivamente nel novembre 2003 dal Parlamento europeo in Sessione Plenaria.

Gli obiettivi generali che si proponeva la originaria proposta di direttiva, ossia di equilibrare la competitività e la qualità dei servizi, permangono anche nella nuova versione e la finalità di liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici, quali servizi commerciali, e la riproposta dell'autoproduzione nelle attività di *short sea shipping*, prevedendo che ai marittimi venga concessa la movimentazione dei carichi nei porti, continuano ad essere oggetto di forti critiche da parte del settore portuale, in quanto contraria oltretutto alla politica europea sulla sicurezza marittima.

**LEGGE 5 LUGLIO 2004, N. 11
PROVVEDIMENTI
PER FAVORIRE IN SICILIA
IL TRASPORTO COMBINATO
"STRADA-MARE" DELLE MERCI
IN G.U.**

L'iniziativa dell'ente regionale siciliano, fissata nella suddetta legge mira alla promozione del trasporto combinato strada-mare su rotte a lunga distanza tra i porti della Sicilia e altri scali italiani e della Comunità europea incoraggiando le piccole società di autotrasporto a riunirsi in entità più consistenti per meglio utilizzare i servizi di trasporto combinato strada-mare.

La normativa prevede l'assegnazione di bonus ambientali per i veicoli pesanti di oltre 12 tonnellate che ricorrono ai servizi combinati strada-mare da e per i porti della Sicilia, con l'esclusione dei camion trasportati dai servizi che collegano l'isola al continente attraversando lo stretto di Messina.

Lo scorso ottobre la Commissione Europea ha approvato le richiamate misure adottate dalla Regione Sicilia per promuovere il trasporto combinato strada-mare, autorizzando la concessione di aiuti per la ristrutturazione del settore dell'autotrasporto e per lo sviluppo del trasporto combinato (il budget previsto è di circa 35 milioni di euro nell'arco di tre anni).



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

SUL PROCEDIMENTO DI LIMITAZIONE DEL DEBITO DELL'ARMATORE (CASS. CIV., SEZ. III, 3 MAGGIO 2004, N. 8337)

Nella sentenza in rassegna la Suprema Corte si pronuncia in merito alla procedura di limitazione del debito dell'armatore promossa ai sensi degli artt. 620 ss. cod. nav., affermandone la natura speciale rispetto alla procedura prevista nella legge fallimentare.

Nella specie, a seguito della catastrofe ecologica verificatasi nel Mar Ligure conseguente alla esplosione della nave *Haven* nell'aprile 1991, la società proprietaria della nave ed i suoi assicuratori promuovevano innanzi al Tribunale di Genova la procedura di limitazione del debito dell'armatore, ai sensi dell'art. 621 cod. nav. e dell'art. 5 della Convenzione sulla responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi adottata a Bruxelles nel 1969 (cosiddetta CLC). Lo stato attivo veniva successivamente impugnato dai creditori intervenuti. In pendenza del giudizio di impugnazione, altri creditori chiedevano con ricorso presentato al Tribunale di essere ammessi tardivamente allo stato passivo per i danni dagli stessi subiti ed indicati dettagliatamente.

La decisione di inammissibilità del ricorso pronunciata in primo grado veniva riformata dalla Corte di Appello di Genova, la quale affermava che "i creditori tardivi non debbono adottare la forma prevista dall'art. 101 della legge fallimentare, (...) l'ammissione tardiva nella procedura di limitazione segue la disciplina speciale indicata nel codice della navigazione". Avverso la decisione in secondo grado, il proprietario della nave e l'assicuratore proponevano ricorso in Cassazione, cui resistevano con controricorso i suddetti terzi creditori intervenuti tardivamente.

Prima di analizzare la motivazione fornita dalla Suprema Corte nella sentenza in esame, è necessario ricostruire la struttura del procedimento di limitazione del debito dell'armatore disciplinato agli artt. 620 ss. cod. nav.

Questo ha inizio con la domanda proposta dall'armatore il quale intende avvalersi del beneficio della limitazione, cui segue la sentenza dichiarativa dell'apertura del procedimento

pronunciata dal Tribunale. In questo provvedimento giudiziale viene designato il Giudice istruttore competente per la formazione dello stato attivo e di quello passivo e per l'istruzione dei processi di opposizione alla dichiarazione di apertura del procedimento, di impugnazione dello stato attivo o passivo, e dell'eventuale impugnazione del riparto dello stato attivo; inoltre viene assegnato ai creditori un termine per presentare le domande di ammissione al passivo.

La sentenza produce l'effetto della postergazione dei crediti di coloro che hanno presentato domanda di ammissione al passivo oltre il suddetto termine: infatti, ai sensi dell'art. 638 cod. nav., sul residuo della somma depositata sono ammessi a concorrere i creditori che abbiano presentato la domanda fuori del termine fissato nella sentenza di apertura.

Dopo la scadenza di tale termine, il Giudice istruttore designato procede alla formazione dello stato passivo, il quale può essere impugnato dall'armatore o dai creditori interessati, che tra l'altro possono dolersi dell'ammissione al passivo di creditori tardivi. Decorso il termine per le impugnazioni, oppure eseguita la nuova formazione dello stato passivo in seguito all'accoglimento delle impugnazioni prima indicate, si procede al riparto in forma concordata tra i creditori compresi nello stato passivo, oppure giudizialmente secondo l'ordine delle cause di prelazione.

Nel caso in esame il proprietario della nave e l'assicuratore sostenevano che sussistesse una netta separazione tra la fase della formazione dello stato passivo e quella dell'approvazione del piano di riparto, in analogia con quanto stabilito nella legge fallimentare. Pertanto, la formazione dello stato passivo risulta limitata ai creditori che si sono insinuati tempestivamente, mentre quelli tardivi possono essere ammessi solo al piano di riparto. Quest'ultimo, a sua volta, non può essere formato fino a quando non siano scaduti i termini per impugnare lo stato passivo o non siano passate in giudicato le sentenze che abbiano deciso le impugnazioni.

In accoglimento di tale tesi, i residenti terzi creditori non avrebbero potuto essere considerati creditori tardivi, poiché avevano proposto le

domande di ammissione alla procedura dopo la scadenza del termine per proporre le impugnazioni contro lo stato passivo.

La Suprema Corte rigetta il ricorso presentato dal proprietario e dall'assicuratore, in base alla constatazione che la separazione tra la fase della formazione del passivo e quella dell'approvazione del piano di riparto non è contemplata nel sistema del codice della navigazione. Mentre la prima svolge una funzione di controllo dell'esercizio del potere di limitazione, la seconda è volta a garantire che la limitazione si realizzi nel rispetto della *par condicio creditorum* tra tutti coloro che hanno presentato domande di ammissione al passivo, siano esse tempestive oppure tardive.

Ritiene la Corte che lo stato passivo è determinato sulla base delle domande presentate tempestivamente, ma può essere modificato qualora siano proposte impugnazioni ex art. 636 cod. nav., che possono provenire anche da coloro che hanno proposto domanda di ammissione al passivo tardiva. Infatti, qualora tali impugnazioni venissero accolte, viene modificato lo stato passivo mediante un suo allargamento ad altri creditori, tra cui appunto quelli tardivi le cui impugnazioni siano state accolte.

In conclusione, la Corte esclude che le domande presentate tardivamente debbano essere dichiarate inammissibili, posto che è possibile una modifica dello stato passivo, formato in base alle domande presentate tempestivamente, qualora siano proposte le impugnazioni consentite dall'art. 636 cod. nav., tra cui rientrano quelle dei creditori tardivamente insinuatisi.

Annalisa Pracucci

SULLA RESPONSABILITÀ DEL GESTORE DEL PORTO PER EVENTUALI DANNI RIPORTATI DALLE BARCHE ORMEGGiate

(CASS. CIV., SEZ. III, 1 GIUGNO 2004,
N. 10484)

La sentenza in esame costituisce un ulteriore contributo giurisprudenziale alla definizione del contratto di

(...Continua)

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE



(Continua...)

ormeggio il quale, come noto, non trova espressa regolamentazione nel codice della navigazione, e neppure nel codice civile.

A fronte di questa carenza normativa, occorre registrare dal lato pratico, invece, un aumento consistente delle imbarcazioni da diporto e, di conseguenza, dei cosiddetti porti turistici. Questi ultimi fruiscono della concessione dello Stato sui beni demaniali (quali lidi, spiagge, rade e mare territoriale) e predispongono strutture più o meno complesse idonee a consentire l'ormeggio, la sosta ed ulteriori servizi necessari alla sicurezza della navigazione (ad esempio notiziari periodici sullo stato del mare, il rimorchio, la fornitura di carburante). I porti turistici possono essere gestiti da società con fini di lucro, oppure da associazioni costituite dagli stessi utenti e, in tale caso, il loro uso è limitato agli associati medesimi.

Premesse queste brevi considerazioni, veniamo ora ad analizzare il caso in esame. In punto di fatto, alcuni proprietari di imbarcazioni da diporto convenivano in giudizio la società Marina di Fontanelle per sentirla condannare al risarcimento dei danni conseguenti alla distruzione delle loro imbarcazioni, ormeggiate presso la banchina della predetta società, a seguito della rovina della diga foranea nel corso di una violenta tempesta. La domanda attrice veniva accolta sia nel primo, sia nel secondo grado di giudizio e, avverso tale ultima sentenza, la società Marina di Fontanelle proponeva ricorso per cassazione.

Nella motivazione della sentenza la Suprema Corte si sofferma sul contratto di ormeggio dichiarandone la natura atipica, posto che il codice della navigazione si limita a dettare norme sulla professione di ormeggiatore. Tale contratto non può essere equiparato *sic et simpliciter* al contratto di deposito, con la conseguente applicazione analogica delle disposizioni di cui agli artt. 1766 ss. cod. civ., potendo piuttosto avere un contenuto diversamente articolato in dipendenza delle attrezzature e dell'organizzazione del porto turistico, della sua dimensione e degli accordi intervenuti tra le parti.

Infatti, l'oggetto del contratto in esame può limitarsi alla messa a di-

sposizione delle strutture al fine dell'ormeggio e della sosta dell'imbarcazione, senza alcuna ulteriore prestazione e, in tal caso, esso presenta una forte analogia con il contratto di locazione ove "una parte si obbliga a far godere all'altra una cosa mobile o immobile per un dato tempo, verso un determinato corrispettivo" ai sensi dell'art. 1571 cod. civ.

La presenza di personale del concedente nel porto turistico per regolare gli arrivi delle imbarcazioni o riscuotere i corrispettivi non ostacola la qualificazione del contratto di ormeggio in termini di locazione. Tuttavia, tale contenuto minimo, consistente nella semplice messa a disposizione ed utilizzazione delle strutture portuali con conseguente assegnazione di un delimitato e protetto spazio acqueo, può estendersi ad altre prestazioni, quali affidamento del natante e delle cose in esso contenute agli addetti alla struttura.

Tali prestazioni assimilano l'ormeggio al contratto di deposito e comportano l'obbligo di custodia dell'imbarcazione in capo alla società che gestisce il porto turistico, con applicazione in via analogica delle disposizioni di cui agli artt. 1766 ss. cod. civ.

A tal fine incombe sulla parte che fonda un determinato diritto oppure asserisce la responsabilità della controparte fornire la prova dell'oggetto e del contenuto del contratto concretamente concluso, ovvero provare che esso ha per oggetto non la semplice utilizzazione delle strutture ai fini dell'attracco e della sosta, ma altresì la custodia dell'imbarcazione.

Trattandosi di contratto per il quale non è richiesta alcuna forma, la relativa prova potrà essere fornita anche attraverso testimoni e finanche presunzioni che presentano i caratteri della gravità, precisione e concordanza.

Nella fattispecie in esame, la Suprema Corte ha confermato l'orientamento espresso nei precedenti gradi di giudizio, rigettando il ricorso presentato dalla società Marina di Fontanelle. Ritiene, infatti, che, anche qualora il contratto concluso con i singoli proprietari delle imbarcazioni danneggiate avesse ad oggetto solo la locazione delle strutture per consentire la sosta e il riparo dai venti e dalle burrasche, con esclusione di ogni obbligo di custodia, sussisterebbe ugual-

mente la responsabilità risarcitoria della società Marina di Fontanelle a norma dell'art. 1578, II co., cod. civ.

Tale disposizione dichiara che costituiscono vizi della cosa locata quelli che incidono sull'idoneità della stessa all'uso pattuito ed il locatore è tenuto al risarcimento di detti danni se non prova di avere senza sua colpa ignorato i vizi stessi al momento della consegna.

Nel caso in esame, la diga foranea e le altre strutture predisposte dalla società Marina di Fontanelle per consentire l'ormeggio avevano ceduto rovinosamente determinando l'affondamento delle imbarcazioni; tale cedimento tuttavia era dovuto al sottodimensionamento della suddetta diga realizzata solo per un decimo di quella progettata e mai collaudata.

Tale vizio di realizzazione della struttura portuale rendeva la stessa inadatta all'uso e causava in conclusione il danneggiamento delle imbarcazioni. Pertanto, la Suprema Corte rigetta il ricorso presentato dalla società Marina di Fontanelle, società di gestione del porto turistico, e ne afferma conclusivamente la responsabilità per l'evento dannoso occorso alle imbarcazioni ormeggiate conseguente a vizi della cosa locata.

Annalisa Pracucci

**SULLA NOMINA DEL CONSULENTE
TECNICO NELLE CAUSE RELATIVE
A SINISTRIMARITTIMI
(CASS. CIV., 20 APRILE 2004,
N. 7499)**

Con la sentenza in oggetto la Suprema Corte torna a pronunciarsi in merito alla necessità di disporre la perizia tecnica, tanto in primo grado quanto in appello, nelle cause per sinistri navali che presentino questioni di carattere tecnico.

La sentenza in questo senso sottolinea la specialità del procedimento di cui agli artt. 599 e 600 cod. nav. rispetto al rito ordinario, stabilendo in questi casi la nullità della sentenza pronunciata in mancanza di ammissione della CTU. Come è noto, infatti, secondo la generale interpretazione del combinato disposto degli artt. 191 e 61

(...Continua)



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(Continua...)

c.p.c., nell'ambito dell'ordinario procedimento di merito, il giudice ha tendenzialmente la facoltà, e non già l'obbligo di disporre la CTU.

È pur vero che, tanto nel caso in cui il Giudice proceda d'ufficio quanto nell'ipotesi in cui debba valutare un'istanza di parte, qualora decida di non ammettere la CTU dovrà adeguatamente motivare la propria decisione, dimostrando peraltro di essere in grado di sopperire al mancato ausilio del CTU, o per le specifiche competenze tecniche che egli stesso possiede ovvero perché gli elementi probatori in suo possesso sono sufficienti e non necessitano di alcuna interpretazione o chiarimento.

L'art. 599 cod. nav., di contro, stabilisce un sostanziale obbligo in merito alla nomina di un consulente tecnico nelle cause in materia di sinistri marittimi, da scegliere, secondo quanto previsto dall'art. 475 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, nell'albo speciale istituito presso i tribunali la cui circoscrizione confina con il mare.

La problematica di fondo derivava sostanzialmente dalla mancanza presso gran parte dei Tribunali italiani del sopracitato albo: *quid iuris*, infatti, nel

caso in cui la causa fosse istruita presso un tribunale sprovvisto di detto albo speciale? Il CTU sarebbe dovuto essere scelto nell'albo istituito presso la circoscrizione di un altro tribunale ovvero avrebbe dovuto trovare applicazione la disciplina di cui all'art. 61 c.p.c.? Le soluzioni fornite in merito a detti quesiti erano tutt'altro che univoche, e il dettato dell'art. 599 cod. nav. era frequentemente oggetto di decisioni e interpretazioni differenti.

Ad onor del vero va detto che, anche dopo aver sancito l'obbligatorietà della CTU a pena di nullità, la sentenza in esame sembra fare leggermente "marcia indietro", specificando che la CTU non è obbligatoria laddove le questioni trattate non siano di carattere tecnico ovvero non siano rilevanti per la decisione.

La scelta in merito alla opportunità della CTU sembra così nuovamente rimessa, almeno in via teorica, alla decisione discrezionale del giudice. Va tuttavia segnalato come tale completamento del sistema si riferisca perlopiù ad un caso di scuola (nelle cause per sinistri navali l'elemento tecnico è infatti da considerarsi sussistente *in re ipsa*), e come all'atto pratico assuma invece importanza decisiva la prima parte della sentenza, in cui

la Suprema Corte sembra infatti superare l'orientamento, fino ad oggi seguito, secondo cui la nomina del consulente tecnico sarebbe obbligatoria solamente allorché presso il tribunale decidente fosse effettivamente istituito lo speciale albo di cui all'art. 475 reg. nav. mar., trovando applicazione nelle ipotesi residuali la comune disciplina di cui all'art. 61 c.p.c., che rimette la nomina del CTU ad una valutazione discrezionale del giudice (Cass. 21/06/1993, n.6871).

Il carattere generale della sentenza *de qua* ("Nelle cause per sinistri marittimi...") si pone infatti in netta contrapposizione con quello relativo alla sentenza del '93 testé citata ("Nelle cause davanti a un tribunale presso il quale non sia istituito un albo speciale dei consulenti marittimi..."), specificando finalmente, e giustamente, che il discrimine tra l'obbligatorietà o meno della nomina del CTU debba essere individuato non più e non tanto nella presenza presso il tribunale decidente dello speciale albo di cui all'art. 475 reg. cod. nav., bensì, più semplicemente, nella natura estremamente tecnica della materia marittima e navale.

Nicola Ridolfi

MATERIALI

A CURA DI GRETA TELLARINI

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI CONCERNENTE IL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO, COM(2004) 453 DEF.

La Commissione aveva già presentato nel 1995 una comunicazione sul trasporto marittimo a corto raggio e nel 1997 una relazione sullo stato di avanzamento, a cui fece seguito nel 1999 un'ulteriore comunicazione, che comprendeva una seconda relazione sullo stato di avanzamento ed un'analisi degli ostacoli che rallentavano lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio. Inoltre, il Libro Bianco del

2001 sulla politica europea dei trasporti fino al 2010 stabilisce una serie di obiettivi diretti a garantire una mobilità competitiva e sostenibile in Europa. Nel giugno 2002 i Ministri dei Trasporti dell'Unione europea hanno partecipato ad una riunione informale a Gijon (Spagna) interamente dedicata al trasporto marittimo a corto raggio.

Con la presente Comunicazione sul trasporto marittimo a corto raggio la Commissione evidenzia i progressi compiuti dal 1999 ad oggi nel settore, in rapporto anche con le conclusioni di Gijon e con il programma per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio.

Considerata per anni una modalità di trasporto poco efficiente, il trasporto

marittimo a corto raggio ha dato prova della sua capacità di raggiungere livelli di competitività simili a quelli raggiunti dal trasporto stradale. Tuttavia, la prevista crescita del trasporto merci in Europa impone al trasporto marittimo a corto raggio di svilupparsi ulteriormente per contribuire pienamente alla soluzione di problemi attuali e futuri nel settore dei trasporti in Europa.

Nella presente Comunicazione la Commissione esprime l'intenzione di continuare a svolgere attività di promozione del trasporto marittimo a corto raggio, di seguirne il processo evolutivo e di presentare ulteriori comunicazioni o relazioni sullo stato di avanzamento dello stesso in rapporto alle esigenze in concreto avvertite.