

THE AVIATION & MARITIME JOURNAL

Novità dal mondo del trasporto aereo e marittimo

Università degli Studi
di Bologna



Sede di Forlì
Sede di Ravenna

Corso di Laurea in Ingegneria
Aerospaziale
Corso di Laurea per Operatore
Giuridico d'Impresa

SOMMARIO

The long and lonely road from a regulated air transport industry to multilateral liberalisation: Bilateralism versus WTO principles
pagg. 2-6

La Navigazione satellitare: Galileo e i Programmi applicativi della Agenzia Spaziale Italiana
pagg. 6-11

Note critiche sul ruolo del gestore aeroportuale alla luce della riforma del codice della navigazione parte aeronautica
pagg. 11-12

Osservazioni allo Schema tipo di Regolamento di scalo per gli aeroporti nazionali contenuto nella circolare ENAC del 26 ottobre 2005, ATP 19
pagg. 12-13

Osservatorio Legislativo
pagg. 13-14

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 14-15

Materiali
pagg. 15-18

L'Italia aderisce al protocollo del 2003 alla convenzione internazionale IOPC Fund del 1992
pagg. 18-19

Fiscal benefits of italian yacht registration
pag. 19

Osservatorio Legislativo
pagg. 19-22

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 22-23

Materiali
pagg. 23-24

The long and lonely road from a regulated air transport industry to multilateral liberalisation: Bilateralism versus WTO principles

by Pablo Mendes de Leon*

Air transport is the only sector which is not regulated under the general Agreement on Trade in Services (GATS), of the World Trade Organisation (WTO). This short essay discusses the obstacles which the air transport industry faces when it will move from the current restrictive framework to a free regime, as shaped by the WTO/GATS.

Attention will be paid to liberalisation efforts undertaken so far, especially through Open Skies agreements, and the efforts undertaken by the European Community. I will examine the question, why it takes so long to take the next step, that is, taking the provision of air transport services under the GATS.

1. The current regime of the GATS with special reference to air transport

The GATS is based upon the so called

Continua a pagina 2

* Director (Air Law research), International Institute of Air and Space Law, Leiden University, Holland.

L'Italia aderisce al protocollo del 2003 alla convenzione internazionale iopc fund del 1992

di Enrico-Maria Pujia*

Con la legge n. 130 del 12 luglio 2005, pubblicata sulla G.U. del 13 luglio 2005, è stata ratificata l'adesione dell'Italia al Protocollo del 2003 alla Convenzione internazionale IOPC Fund del 1992, relativo all'istituzione di un Fondo complementare internazionale per il risarcimento dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi, fatto a Londra il 16 maggio 2003.

Questa norma conferisce piena ed intera esecuzione al predetto Protocollo a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 21, paragrafo 2, del Protocollo stesso.

Adempimenti più importanti di detto protocollo, come per la Convenzione originaria, sono quelli che coinvolgono direttamente i destinatari di idrocarburi e quindi il Ministero delle Attività Produttive che ai sensi degli articoli 12, e 13, del Protocollo, e sulla base degli articoli 9 e 10 del decreto del Presidente della Repubblica 27 maggio 1978, n. 504, è tenuto a trasmettere le informazioni previste dall'ar-

Continua a pagina 18

* Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La Navigazione satellitare: Galileo e i Programmi applicativi della Agenzia Spaziale Italiana

di Mario Caporale*

Sommario - La Navigazione satellitare già permea con le sue notevoli potenzialità molteplici attività della vita umana. Le potenzialità applicative del Programma Galileo e del suo precursore, il Programma EGNOS, vengono sottolineate dai programmi applicativi della Agenzia Spaziale Italiana, volti a favorire l'innovazione tecnologica di applicazioni e servizi, preparando la via all'uso del sistema Galileo.

Indici - Navigazione Satellitare, GPS, Galileo, EGNOS, GLONASS, Integrità, Garanzia del servizio.

Continua a pagina 7

* Responsabile Funzione Navigazione – Agenzia Spaziale Italiana.



SEZIONE ECONOMICA

Continua dalla prima pagina

(The long and loney road ...)

Most Favoured National – henceforth: **MFN** - principle which is formulated as follows:

“With respect to any measure covered by this Agreement, each Member shall accord immediately and unconditionally to services and service suppliers of any other member state treatment no less favourable than it accords to like services and service suppliers of any other country.”¹

In other words, rights granted to one trading partner are automatically granted to all trading partners subscribing the GATS, unless they have made a reservation with respect to the application of this principle when signing the agreement. However, there are several methods to mitigate this so called “bonus effect” of the MFN

¹ See Article II(1) of the GATS, which can be found at the web site of the WTO: http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/legal_e.htm - last visited on 12 September 2005.

DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

COMITATO DIRETTIVO:

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

HANNO COLLABORATO:

Mario Caporale, Vittorio Gallelli, Filippo Lorenzon, Pablo Mendes de Leon, Enrico-Maria Pujja

REDAZIONE:

Filippo Maria Andreani, Pietro Nisi, Annalisa Pracucci, Alessio Quaranta, Nicola Ridolfi, Freya Tamburini, Alessio Totaro, Marianna Tranchida

SEGRETERIA DI REDAZIONE:

Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì
E-mail: theaviation&maritimejournal@ingfo.unibo.it

Registrazione presso il Tribunale di Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002

principle, one of which is to make the grant of a concession on a MFN basis dependant from reciprocal concessions (as to which see further below).

Another basic principle of WTO/GATS is the provision of *national treatment*. As opposed to MFN, which places all foreign contracting states at the same level, national treatment grants the same advantages to foreign operators as to domestic operators. “National Treatment” provides an even higher level of market access. Here again, contracting states may make reservations when signing the agreement.

The EC Treaty introduces national treatment for all operators having an establishment in the European Community. I will briefly allude to national treatment in the context of air transport (see below).

Interestingly, the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT of 1947) contains one provision which applies to the provision of air services. Under the heading of *Freedom of transit*, the agreement provides that the said principle (of freedom of transit) shall “not apply to the operation of aircraft in transit, but shall apply to air transit of goods (including baggage).” Hence, this provision may have implications for the operation of all-cargo aircraft. However, it has hardly or never been invoked. As far as I know, its effect has not been discussed in air transport circles.

The GATS Annex on air transport services excludes the provision of air transport services from the scope of the GATS regime. Such services pertain to the operation of traffic rights and services directly related with the operation of such rights, including but not limited to transit rights and ground handling.

Via a rather complication legal construction and under somewhat cryptically formulated definitions, the follo-

wing so called ancillary services may be made subject to the provisions of the GATS. They are:

- (a) *aircraft repair and maintenance services*,² accounting for approximately 10 per cent of an airline's operating costs, and usually carried out by airlines or subsidiaries set up for that purpose;
- (b) *the selling and marketing of air transport services*,³ which includes such activities as ticket sales and promotional activities but excludes activities performed through CRS;
- (c) *computerised reservation system (CRS) services*, which are defined as “services provided by a computerised system that contains information about carriers' schedule, availability, fares and fare rules, for which reservations can be made or tickets may be issued.”

In total, 40 countries made commitments in at least one of the three air transport services mentioned above (33 for maintenance, 26 for selling and distribution, and 23 for CRS). Twenty eight countries took MFN exemptions with respected to at least one of the three activities, including the EU on behalf of its Member states.⁴ France even tried to remove CRS from the GATS Annex. The most successful steps – in terms of liberalisation through MFN – have been taken in the field of aircraft maintenance and repair, be it that most countries require that foreign service suppliers hire local personnel.

... Continua

² Meaning “... such activities when undertaken on an aircraft or a part thereof while it is withdrawn from service and do not include so-called line maintenance.”

³ Defined as “... opportunities for the air carrier concerned to sell and market freely its air transport services including all aspects of marketing such as market research, advertising and distribution. These activities do not include pricing of air transport services or the applicable conditions.”

⁴ See UNCTAD Secretariat, *Air Transport Services: the positive agenda for developing countries*, TD/B/COM.1/EM.9/2.



Continua ...

All in all, it is not easy to determine the degree of liberalisation of the above ancillary air services. The subject matter is as complicated as inconveniently arranged. In order to assess whether or not commitments have been made, one has to examine the concessions, laid down in schemes, and the reservations thereto.

In 2000, WTO launched a new round of trade negotiations, including GATS 2000. A number of papers made by the US Department of Transportation (DoT), the Association of European Airlines (AEA) and academics clarify positions.⁵ The US DoT and AEA do not appear to favour a fundamental change of the current bilateral system through GATS, and the application of MFN to air transport services. Instead, AEA promotes liberalisation of a number of air services, namely, transit rights, wet leasing of aircraft, ground handling, airport and air navigation charges and air cargo services, through inclusion thereof in the GATS 2000 agenda. DoT takes a very reserved stance towards the inclusion of aviation issues in GATS. The US position holds that such inclusion raises myriad problems and questions. More importantly perhaps, (unconditional)

⁵ Office of International Aviation of the US Department of Transportation, *Aviation Issues in GATS 2000 and Other Fora*, July 1999; AEA, Position Paper on *GATS 2000 and air transport*, Christopher Findly, Air Transport, paper prepared for East Asia Conference, *Options for the WTO 2000 Negotiations*, PECC/TPF and World Bank, Manila, July 19-20, 1999; the Economic Commission of ICAO, Report of the 33rd Session of the Assembly, Montreal, 25 September – 5 October 2001 Doc 9798, A33-EC, and the Address made the OECD Secretary general Donald J. Johnston, *Options for Liberalisation in International Air Transportation*, IATA World Transport Summit "Globalisation the Way Forward", Madrid 27-29 May 2001, and the UK Department of Trade and Industry, *Liberalising trade in services*, A consultative document on the "GATS 2000" negotiations in the World Trade Organization and forthcoming bilateral negotiations (not dated).

MFN would allow non-US operators access to the valuable US aviation market.

Curiously enough, the Commission has not an outspoken standpoint on the above question. This is notable as the EC treaty promotes "an open market with free competition."⁶ Consequently, it could be argued, that the Commission, as the guardian of the treaty principles, should lead the way towards the achievement of this objective.

However, the Commission has another agenda for liberalising air services. This agenda is briefly explained in section 3 of this short essay.

Five years later, we must conclude that there are no results. As to air transport, GATS has the same coverage as before 2000. The next section will examine how MFN relates to the bilateral system, and explain why GATS 2000 did not make progress in the area of air transport.

2. THE INCOMPATIBILITY BETWEEN MFN AND RECIPROCITY

Bilateral air services agreements regulate trade in air services between pairs of countries. There are some 3500 of such agreements world wide, creating markets – that is, essentially the operation of routes – between the countries party to the agreement. In exceptional cases, such as the European Community,⁷ markets are established on a regional, multilateral basis. Concessions with respect to market access are negotiated bilaterally, on a *quid pro quo* basis; in other words, pursuant to *reciprocity*. In short, bilateral agreements regulate trade whereas GATS deregulates trade.

⁶ See Article 4(2).

⁷ Through the application of Regulations 2407/92 on *licensing of Community air carriers*, Regulation 2408/92 on *market access* and 2409/92 on *fares and rates for air services* (see OJ L 240 (1992)).

This systems contrasts sharply with the world trade system set up by the WTO, especially so if the "unconditional"⁸ MFN is applied in multilateral trade deals.

If applied to the air transport sector, application of the "unconditional" MFN would mean that traffic rights granted to one party to the – multilateral – agreement, as then covered by the GATS Annex on air transport services – would imply that all parties to the agreement would enjoy the same benefits or rights.

To put it more concretely, if the EC Member States would have to accord the privileges they exchanged under the Third Aviation package of 1992 to non-EC operators designated by or belonging to states subscribing to MFN in the air transport sector, such non-Community air carriers would be entitled to operated fifth, sixth and seventh Freedom rights between points in the Community – on the same footing as Community air carriers.

This is one of the fears of the US DoT with respect to the GATS approach: under certain post-1992 Open Skies agreements, the US granted seventh Freedom cargo rights to cargo carriers designated by its bilateral – "Open Skies" – partners. If the US – under an MFN principle – would be required to accord the seventh Freedom privilege to all its trading, or even "Open Skies" partners, a restrictive foreign state would not be stimulated to enhance market access.

It would enjoy a *free rider* treatment, while being able to retain its protectionist policy.

If "national treatment" were to be applied to air transport, foreign suppliers of air services – air carriers –

... Continua

⁸ The term "unconditional" meaning that concessions are granted to all parties to the agreement without reservations or conditions attached to such grant.



Continua ...

might claim the operation of domestic routes in another state – just like domestic carriers. Most national legislations forbid this.

The Chicago Convention leaves the door open to the exchange of cabotage rights, under a provision which by some commentators has been explained as an MFN clause.⁹

Hence, both from a legal and from an air policy perspective it is not easy if not a huge challenge to harmonise the current bilateral system prevailing in international civil aviation with multilateral trade principles of the GATS. MFN and even more so national treatment are a “no go” for the current state of affairs in the air transport sector.

A few lonely voices world wide, such as Singapore, and academics¹⁰ promote this fundamentally innovative approach towards the operation of air services internationally. In the meantime, a more cautious, step-by-step policy appears to be more realistic.

⁹ The provision in question is Article 7(2) of the Chicago Convention which reads: “Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.” In the 1960s, the Scandinavian countries having established SAS feared that they might be forced to grant cabotage rights to all states party to the Chicago Convention under the above provision (Article 7(2)), as they allowed SAS to fly domestic routes in any Scandinavian country. Cf. ICAO Doc. C-WP/4406 of 26 March, 26 May and 26 September 1966, and the Minutes of the 7th Plenary Meeting of the Sixteenth Session of the ICAO Assembly, Doc. 8775 A16-Min.P/1-9.

¹⁰ See H.A. Wassenbergh, *International Air Transport as a Trade in Services*, Lloyd's of London Press, Speaker's Papers of the International Civil Aviation Conference # 4, New York City, 10-11 June 1982, at 92-106, and, by the same author: *The Application of International Trade Principles to Air Transport*, XII(2) Air Law 84-93 (1987).

3. INTERMEDIATE OR ALTERNATIVE TRACKS ON THE WAY TO LIBERALISATION OF AIR SERVICES

Absent a global trade regime freeing air transport from its *a priori* restrictions, the following steps may produce relaxation of such restrictions.

3.1 Moving away from bilateral restrictions on the operation of the international services

This is the US policy as conducted under *Open Skies* Agreements. In 2005, more than 60 of such agreements have been concluded world wide. They provide for:

- the operation of the first Six Freedoms of the Air, and, in some cases, the Seventh Freedom of the Air for all cargo operations (as to which see above);
- Multiple designation on each side;
- Free pricing, which is subject to a *posteriori* control by competition authorities (rather than a *priori* governmental approval);
- The offer of free capacity in the provision of the agreed international air services, again without clauses designed to limit capacity operated by the designated air carriers;
- The freedom to code share and franchise on the agreed international routes;
- Liberal provisions with respect to the provision of ground handling services.¹¹

However, nationality conditions based on ownership and control continue to limit market access to the operators

¹¹ See Annex 1 to this article.



of the two parties to the bilateral agreement.

Limited market access between foreign points is granted by virtue of the mentioned Seventh Freedom rights. Eighth and ninth Freedom rights, also referred to as *cabotage* and briefly discussed above, are not part of the US inspired Open Skies Agreements. Other Open Skies agreements, for instance, the one concluded between Uruguay and Chilli in 2003, provide for the grant of eight Freedom rights (in this case by Chilli to carriers designated by Uruguay).

3.2 Application of competition regime to international air services

WTO knows a competition regime, prohibiting export subsidies.¹² This objective can be assured by and a dispute resolution system,¹³ under which so called ‘panels’ may be established of consultations and other means of diplomatic and political instruments, such as conciliation and mediation fail.

On 31 May 2005, the Washington Post reported that the U.S. had issued a statement calling for the WTO to appoint as panel of judges to examine the claim made by the U.S. government that European governments were illegally subsidising Airbus industry.¹⁴ The EU states to have a counter claim against the US on the same grounds – that is, illegal export

... Continua

¹² See Article 3 of the Uruguay Round Subsidies Agreement, which can be found at the web site of the WTO: http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/legal_e.htm - last visited on 12 September 2005.

¹³ See Article 6 of Annex 2 to the WTO Agreement, see the web site of the WTO: http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/legal_e.htm - last visited on 12 September 2005.

¹⁴ See, Paul Blustein, *Aircraft subsidy battle is Going Back to WTO*, Washington Post of 31 May 2005.



Continua ...

subsidies regarding Boeing.¹⁵ Obviously, the dispute between the two is not based upon the GATS or infringements thereof, but on the EC-US Agreement on Trade in Large Aircraft of 1992,¹⁶ dealing with the limitation of direct and indirect government aid.

The application of a competition regime to international air services may be more complicated than moving away from the above restrictions on the operation of international air services, as such application introduces a new element into the regulatory framework of air transport services. Competition regimes can be applied in a bilateral, regional and multilateral context, *if* there is agreement between the parties to a bilateral, regional, plurilateral or multilateral agreement which competition regime applies, absent a global competition regime – as the WTO does not apply to this sector.

To apply competition regimes to the operation of international air services means leaving *a priori* economic regulation in terms of pricing, capacity and other market restrictions behind us. Far from all states are in favour of such a drastic move as it could jeopardise the position of “their” national airlines.

If Open Skies agreements form the US initiative for greater liberalisation, the application of a competition regime could be the European contribution thereto.

This appears to be especially indicated since the coming into force of Regulation 1/2003 which came into force on 1 May 2003. Under the new regulation:

¹⁵ See also Edward Alden, *EU Retaliates Against US over Airline Subsidies*, Financial Times of 31 May 2005.

¹⁶ See again, http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/legal_e.htm - last visited on 12 September 2005.

- (1) air transport lost its “special status” of exemptions under the previous regimes;
- (2) all air services, including those from and to third states, fall under its scope;
- (3) airlines do not notify their agreements to the Commission anymore for review and clearance but they have to justify an interline agreement on consumer benefits grounds in a “self assessment” test.

The big question is which competition regime will apply to air services between two different jurisdictions – which is not uncommon in the air transport sector.

So far, the air transport sector – as opposed to the manufacturing sector, as to which see the reference to the Boeing/Airbus dispute above – has not suffered from complicated proceedings, leaving aside the Skytrain quarrel in the 1980s.¹⁷

The US government appears to take the position that policy considerations – translated into the willingness of the other party to engage into an Open Skies agreement – prevail over competition concerns.

The grant of anti-trust immunity to Transatlantic alliances is a testimony of this policy. The Skyteam alliance, requesting antitrust immunity, *inert alia*, because of the accession of Air France/KLM to this alliance, may prove to be a test case for the continuity of this balance between external relations and competition policy made by the US government.

The European side has not yet acted. There is a regime, laid down in Regulation 1/2003, but when and how it

¹⁷ As referred to in the Conference organised by the Dean Rusk Center of the University of Georgia Law Center in the proceedings of the Conference: *The Trans-Atlantic Relationship – Aviation Policy: Clearing the way to a More Open Market* (2003), to be found at: www.asil.org/pdfs/Aviation_policy.pdf - last visited on 12 September 2005.

will be applied to the operation of international air services is as yet uncertain. A problem may be formed by bilateral clauses which may not be made subject to this regime as states, party to the bilateral agreements, are not “undertakings” under the completion articles of the EC Treaty.

In any case, if competition authorities wish to apply competition law to potentially anti-competitive practices such as price fixing, capacity restrictions and dumping, they must agree which regime applies. The EC-US Agreement on Cooperation in the Field of Competition, providing for “positive comity” may thereby serve as an example.¹⁸

3.3 Introduction of the Freedom to establishment

This is not an easy way either to achieve a liberalised environment for air transport – perhaps even less so than the previous one as the air transport sector is not familiar with Freedom of establishment principles. However, the European Court of Justice, in its decision of 5 November 2002,¹⁹ found that this principle should be ap-

... Continua

¹⁸ The Agreement can be found on: <http://www.ftc.gov/bc/us-ec-pc.htm> - as last visited on 12 September 2005.

¹⁹ See, for instance, the case of the *Commission versus the Federal Republic of Germany*, in the matter of Germany's Open Skies agreement with the US, Case C-476/98, par. 144-162, available at http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&lg=en&numdoc=61998J0476.





Continua ...

plied to the operation of international air services – including the operation of air services but Community air carriers from and to a point in the Community – as a matter of principle: Freedom of establishment removes restricting practices and clauses in bilateral agreements based on nationality conditions.

The ECJ decision determined the agenda of the Commission in the years to follow.²⁰

The Commission fought hard to exploit the effects of the Freedom of establishment by insisting that it should be mandated not only to replace nationality conditions by “Community law-based” conditions in so-called *horizontal mandates*, but also to conclude overall air services agreements, including traffic rights, via so-called *vertical agreements*.

To apply the Freedom of establishment to the air transport sector is as tempting for further liberalisation as complicated for the sector. There are no uniform definitions of what and “establishment” means, or under which circumstances an airline can be held to have a ‘principal place of business’.

A related and even more essential question is which state or authority is going to exercise regulatory control of safety, security and environmental standards with respect to an airline established in that state or in a certain jurisdiction.

When these – and other – questions have been resolved, it seems to me that the freedom of establishment can give an extra impetus to the liberalisation of air services. Among the other questions are labour concerns

²⁰ See, EC Commission, Communication from the Commission, *Developing the agenda for the Community's external aviation policy*, Brussels, 11 March 2005, COM(2005) 79 final.

which also play a role in other approaches towards liberalisation, as this may imply a shake out and a reshaping of the industry.

In addition, it has to be decided which traffic rights may be operated from an establishment in another jurisdiction. Such schemes seem to be too far away to discuss within the scope of this brief essay.

4. CONCLUDING REMARKS

As briefly outlined above there are various roads to achieve liberalisation in the air transport sector. One way is more realistic than the other.

The “GATS approach” would mean a too radical reform of the current regime. The aviation world does not seem ready for it.

The most tried tool is Open Skies, but the name of the concept deceives. An Open Skies policy, at least as formulated by the US government, has its limits. The next step must be an Open Skies plurilateral agreement, also called an Open Aviation Area, which may shape Transatlantic traffic. Other states or areas may follow suit.

Within such Open Aviation Areas, which is marked by the absence of a *priori* restrictions upon the operation of air services operated within the area, competition must be regulated. Absent an overall competition law regime, the participating states must decide on jurisdiction in the context of competition. The ‘effects’ doctrine,²¹

²¹ As Article 81 of the EC Treaty does not require that the “undertakings” have an “EC nationality” or that they have an establishment with the Community area: the principal condition for application of the said article is that trade between Member States is affected, irrespective of nationality criteria, as confirmed by the ECJ in the so called ‘Wood Pulp’ cases: Cases 89/85, 114/85, 116-117/85, 125-129/85, *Ahlström Osakeyhtiö v. Commission* (Wood Pulp), Decision of 27 September 1988.

in combination with the principle of ‘positive comity’ could provide solutions for the time being – that is, until consensus is reached on a converged or harmonised competition regime.

Finally, true liberalisation must be accompanied by the implementation of the Freedom of establishment. However, since the air transport sector is not familiar with the regulatory and practical effects of this principle, its introduction should be made subject to further examination and scrutiny.

SEZIONE INGEGNERIA

Continua dalla prima pagina

(La Navigazione satellitare ...)

Satellite navigation has already permeated our lives and in particular the potential applications of the Galileo Program and its predecessor, the EGNOS Program, are evidenced by the Italian Space Agency's application programs which aim to promote technological innovation of applications and services and prepare the way for use of the Galileo system. The programs which are discussed in this article include: Three Macro projects in the framework of Transport safety for Transport of Dangerous Goods, Maritime and Aeronautical Transport; Three “short term Development” Projects aimed at demonstrating the effectiveness of navigation systems when combined with other technologies for applications such as road transport, territorial and citizen safety and mobility of the disabled; a “Software radio” terminal Development project; and a geographic Test Bed.

... Continua





Continua ...

I. LA NAVIGAZIONE SATELLITARE E I PROGRAMMI APPLICATIVI DELL'AGENZIA SPAZIALE ITALIANA

I sistemi di navigazione satellitare permettono di acquisire, in modo efficace ed economico, l'informazione precisa di tempo, posizione e velocità, creando i presupposti per lo sviluppo ed il miglioramento della efficienza e della sicurezza di un numero elevato di applicazioni.

La navigazione satellitare ha una ricaduta applicativa in un insieme di settori che coprono la gran parte delle attività umane: trasporti, industria, agricoltura, territorio, geodesia, tempo libero, controllo ambientale, ingegneria civile, comunicazioni, etc.

Nel mondo esistono attualmente due reti satellitari che forniscono servizi di navigazione satellitare: una americana (GPS) e l'altra russa (GLONASS). Entrambe sono nate per scopi militari, ma il loro uso si è esteso anche nel campo civile.

L'Unione Europea ha avviato, in congiunzione con l'Agenzia Spaziale Europea (ESA), dal 1999 lo sviluppo del progetto GALILEO, un sistema europeo civile di navigazione satellitare indipendente ma interoperabile con GPS e GLONASS, rispondente alle esigenze di precisione, affidabilità e sicurezza dell'utenza civile.

Tuttavia già nell'ambito dei sistemi Globali di Navigazione di prima generazione (GNSS-1), L'Unione Europea, L'Agenzia Spaziale Europea e Eurocontrol hanno sviluppato il sistema EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service).

Il Sistema ha come obiettivo di fornire servizi di miglioramento dei segnali GPS e GLONASS nell'area geografica denominata ITU-R Region 1.

L'Agenzia Spaziale Italiana finanzia il Programma Galileo attraverso l'ESA, partecipa ai Board europei di Gestione e controllo del Programma e sviluppa, in ambito nazionale, programmi applicativi della navigazione satellitare. Tali

programmi promuovono l'uso dei sistemi spaziali di navigazione nel contesto nazionale e favoriscono l'acquisizione di competenze ed esperienze nell'uso di tali tecnologie, creando presupposti per un migliore posizionamento italiano nello sviluppo di applicazioni e servizi basati sui sistemi GPS, EGNOS e GALILEO. Il Piano delle attività applicative dell'ASI nell'ambito della navigazione satellitare comprende:

1. Tre Macro Progetti nell'ambito della Sicurezza del trasporto:

- a. Trasporto delle Merci Pericolose;
- b. Trasporto Marittimo;
- c. Trasporto Aeronautico.

2. Tre progetti "Sviluppo a breve termine" mirati a dimostrare in breve tempo, l'efficacia dei sistemi di navigazione, opportunamente integrati con le altre tecnologie, in una serie di applicazioni quali:

- a. circolazione veicolare;
- b. sicurezza del territorio e del cittadino;
- c. supporto alla movimentazione dei disabili.

3. Un progetto mirato allo sviluppo di Terminali "Software Radio", con architettura standard e "customizzazione" software per le specifiche applicazioni.

4. Un Test Bed geografico GALILEO, che si configura come un sistema di test dei segnali Galileo, inizialmente in forma simulata, e via via in grado di integrare le capacità crescenti del sistema Galileo, insieme ad un "Enabler" di applicazioni da svilupparsi su di un'area geografica opportunamente selezionata.

1. I Macro Progetti per la Sicurezza del Trasporto

I Progetti Preliminari dei Macroprogetti Applicativi sulla Sicurezza del Trasporto delle Merci pericolose e sulla Sicurezza nel Trasporto Marittimo sono giunti alla fase finale, definendo,

in tali ambiti, applicazioni e servizi innovativi.

I Progetti Preliminari hanno preparato la base tecnica per il lancio dei relativi Macro Progetti Applicativi che dovrebbe vedere coinvolti, oltre all'Agenzia, i Ministeri, le Amministrazioni e Enti dello Stato a cui tali servizi sono direttamente rivolti o che rientrano nelle relative competenze.

a. Trasporto delle Merci Pericolose

Il Macro Progetto sulla Sicurezza nel Trasporto delle Merci Pericolose ha l'obiettivo di realizzare e sperimentare, su scala geografica limitata ed in sinergia con gli Enti Istituzionali del settore, applicazioni e servizi pre-operativi basati sulle infrastrutture di navigazione satellitare, indirizzati alle fasi di Pianificazione, Previsione, Prevenzione, Gestione del trasporto delle Merci Pericolose ed al Supporto alla Gestione delle Emergenze.

Le soluzioni individuate per il Macroprogetto hanno come obiettivo l'incremento della sicurezza (safety e security) nel trasporto delle merci pericolose e mirano a garantire la sostenibilità economica del futuro sistema che potrà operare su scala nazionale. Il Macro Progetto applicativo si indirizza al trasporto delle merci pericolose in ambito stradale ed acque interne, curando gli aspetti intermodali con gli ambiti ferroviario e marittimo, dotati di sistemi e strutture operative proprie.

Il Macro Progetto è stato definito attraverso dei progetti preliminari che hanno individuato dei prodotti, inno-

... Continua





Continua ...

vativi in termini applicativi e tecnologici, che perseguono l'obiettivo della prevenzione incidentale e della "security" supportando:

- l'attività di pianificazione del trasporto,
- il suo monitoraggio,
- il controllo a distanza delle corrette condizioni del carico e del veicolo, e grazie ad un utilizzo innovativo della navigazione satellitare, che permette di prevenire le situazioni di rischio più frequenti:
- il rilevamento della condotta di guida del conducente (per segnalare allo stesso e al centro di controllo un improprio comportamento alla guida, dovuto a negligenza, imprudenza, stanchezza o imperizia), ponendo in essere le opportune azioni correttive;
- il controllo attivo della velocità dei mezzi per adeguarla alla geometria stradale, alle condizioni di traffico, meteorologiche, e per il mantenimento della distanza tra trasporti incompatibili.

I Progetti Preliminari sulla Sicurezza del Trasporto delle Merci pericolose sono stati portati avanti da due raggruppamenti, capitanati rispettivamente dalla Kayser Italia e dal Centro Ricerca Fiat, per definire, in competizione, il Macro Progetto e generare la documentazione progettuale che verrà utilizzata, una volta rielaborata con i Partner dell'iniziativa, nel processo di gara ritenuto necessario per il suo avvio.

b. Trasporto Marittimo

Il Macro Progetto denominato "Sicurezza nel Trasporto Marittimo" intende promuovere, in sinergia con gli Enti Istituzionali del settore, lo sviluppo e la sperimentazione di applicazioni e servizi pre-operativi, basati sull'uso di infrastrutture di navigazione satellitare nel settore marittimo, per contribuire a migliorare l'efficienza nelle applicazioni attinenti alla sicurezza della navigazione, come la ricerca e il soccorso, la gestione della navigazione

ed i servizi di assistenza alla navigazione marittima.

La possibilità di dirottare via mare un notevole volume di merci permette di alleggerire il traffico merci, definito "tutto-strada", sulle lunghe distanze, a beneficio della sicurezza della circolazione stradale, secondo una strategia di risparmio energetico e di protezione ambientale.

Il contenimento dei tempi di resa delle merci, impongono tra l'altro, ridotti tempi d'attesa per l'imbarco, veloci operazioni di sbarco ed imbarco, certezza degli orari di arrivo e partenza, che richiedono l'adozione di accorgimenti sui tragitti e sul naviglio.

Il Macro Progetto applicativo sviluppa e sperimenta soluzioni innovative a supporto delle Autostrade del Mare, in cui l'efficienza del trasporto, che gioca un ruolo rilevante nella affermazione di tale modalità rispetto a quella terrestre, può giovare dell'uso delle tecnologie di navigazione satellitare avanzate.

Il progetto si indirizza alle fasi d'avvicinamento, manovra, accosto in banchina delle navi deputate a tale trasporto, tenendo in considerazione, nel progetto delle infrastrutture di supporto necessaria per tali compiti, anche i requisiti e le esigenze dei mezzi che operano nel porto, garantendo l'efficienza generale di questa modalità di trasporto.

L'obiettivo dell'efficienza deve essere soddisfatto nel rispetto della sicurezza. Questo sarà reso possibile automatizzando parte delle operazioni che si giovano dell'utilizzo di servizi di navigazione satellitare che forniscano

garanzia sul dato di posizione e sulla continuità del servizio nel tempo, ottenuto anche attraverso l'ausilio di sistemi locali di miglioramento delle prestazioni dei servizi satellitari.

Il Macro Progetto si indirizza anche allo sviluppo prototipale di applicazioni e servizi mirati a fornire una maggiore sicurezza nella navigazione da diporto, rendendo più efficiente l'azione delle Capitanerie di Porto nelle attività di ricerca e soccorso (SAR).

Va considerato che circa il 92% dei soccorsi in mare riguardano imbarcazioni da diporto. Le richieste di soccorso provenienti da tali imbarcazioni sono spesso lacunose, le informazioni che arrivano via radio VHF o telefono cellulare sono spesso insufficienti per ricostruire uno scenario di evento utile ad un efficace e pronto intervento. Il progetto, che ha nel cittadino il fruitore del prodotto applicativo, ha lo scopo di sviluppare e sperimentare servizi e sistemi, basati sulla navigazione satellitare, capaci di fornire risposte in termini di prevenzione dell'evento/situazione di rischio o incidentale e garantire pronto ed adeguato soccorso in caso di emergenza.

La Capitaneria di Porto, che eroga, o è responsabile, del servizio diventa essa stessa utilizzatrice di quegli strumenti che favoriscono l'operato SAR in Mare. Lo scopo è quello di:

- diminuire la necessità di interventi in mare a soccorso dei diportisti attraverso azioni preventive (azioni/assistenza per intervento in mare), limitando l'intervento ai soli casi di effettivo bisogno,
- rendere, per quanto possibile, maggiormente "mirata" l'azione di ricerca, e
- supportare l'attività di SAR con gli strumenti di navigazione satellitare messi a disposizione dal Galileo e dal prodotto applicativo sperimentato nel Macro Progetto.

Il Progetto Preliminare sulla Sicurezza del Trasporto Marittimo è stato affida-

... Continua





Continua ...

to ad un raggruppamento guidato dalla Vitrociset.

c. Trasporto Aeronautico

Il Macro Progetto Applicativo Sicurezza nel Trasporto Aereo intende sviluppare e sperimentare applicazioni e servizi pre-operativi nel settore del trasporto aereo, basati sulle infrastrutture di navigazione satellitare, per perseguire miglioramenti nella sicurezza, nella capacità, nell'efficienza della gestione del traffico, nel rispetto dell'ambiente e nella crescita economica.

In sinergia con gli Enti Istituzionali del settore, il progetto mira a promuovere e sperimentare soluzioni innovative e sostenibili per un uso efficace delle tecnologie di navigazione e comunicazione satellitare in ambito aeronautico.

Il Macro Progetto applicativo, a valle di una fase di definizione che viene svolta attraverso i progetti preliminari, indirizza tematiche applicative afferenti alle varie fasi di volo e alla movimentazione aeroportuale, prevedendo il coinvolgimento dei principali attori del settore, come; Enav, ENAC, Gestori aeroportuali, Compagnie aeree, Vigili del Fuoco e Società che erogano servizi negli aeroporti (e.g. follow-me, snow removing, servicing car, ecc.).

I contratti del Progetto Preliminare trasporto aeronautico sono attualmente in corso e sono affidati a due raggruppamenti guidati rispettivamente da Alenia Marconi Systems e Vitrociset.

2. I Progetti "Sviluppo a breve termine"

a. Circolazione veicolare

Le applicazioni della navigazione satellitare dedicate al Settore Stradale rappresentano un mercato mondiale che interessa diverse centinaia di milioni di veicoli, tra automobili, autobus, camion e mezzi per il trasporto leggero.

La capacità di ridurre i costi e l'inquinamento indotto dagli ingorghi stradali, diminuendo i tempi di percorrenza, di sfruttare meglio le infrastrutture stradali preesistenti limitando la necessità di costruirne di nuove, la capacità di fornire rapido soccorso ed assistenza in caso di incidente, rendendo più breve la catena del soccorso, con un conseguente incremento delle vite salvate, di agire attivamente sulla sicurezza del veicolo permettendo un effettivo adeguamento della velocità del veicolo alle velocità ammesse nel percorso, anche in funzione delle diverse condizioni meteorologiche e di traffico, sono solo alcuni esempi che permettono di delineare gli enormi vantaggi che possono derivare da un adeguato utilizzo delle potenzialità offerte dalla navigazione satellitare nell'ambito del trasporto stradale.

Il progetto intende studiare, sviluppare a livello prototipale e sperimentare applicazioni per:

- il pedaggio ed il controllo dell'uso stradale e dell'accesso ad aree cittadine (varchi virtuali),
- il monitoraggio e controllo del traffico,
- il soccorso e l'assistenza in caso di incidente,

che potrebbero basarsi su un unico sistema capace di beneficiare della navigazione satellitare, non solo per la determinazione della posizione e della velocità dei veicoli ma, e soprattutto, per ottimizzare l'uso della risorsa di comunicazione necessaria alle applicazioni.

La sostenibilità economica del sistema sarebbe favorita anche dalla possibilità di supportare, con la medesima infrastruttura, servizi di natura prettamente commerciale (e.g. assicurazione pay per use, servizi di assistenza in caso di guasti e incidenti, controllo remoto veicoli per manutenzione, antifurto satellitare, infomobilità, tracking, route guidance, fleet management, ecc.).

b. Sicurezza del territorio e del cittadino
Studio, sviluppo e sperimentazione di applicazioni e servizi pre-operativi per le amministrazioni pubbliche destinate dei servizi Galileo concepiti per applicazioni governative di tipo regolamentato.

Le negoziazioni tra Europa e Stati Uniti sulla cooperazione tra GPS - GALILEO hanno portato ad un accordo sulla soluzione tecnica per uno dei segnali del servizio PRS (Public Regulated Service) del Programma GALILEO. In ambito europeo il servizio PRS è attualmente in fase di definizione a cui stanno contribuendo, in maniera attiva, i vari Stati Membri.

Al momento vengono considerati possibili utenti del PRS le Forze dell'Ordine e la Difesa ed un limitato insieme, di organizzazioni che gestiscono le operazioni di infrastrutture critiche (elettricità, distribuzione, telecomunicazioni, transazioni di borsa, etc.) e che sorvegliano beni di elevato valore/pericolosi o persone.

Con lo scopo di promuovere la diffusione delle tecnologie di navigazione e telecomunicazioni satellitare in ambito istituzionale, il progetto intende studiare, sviluppare in forma prototipale e sperimentare soluzioni applicative, al fine di supportare, attraverso l'innovazione e la ricerca, l'ammmodernamento o lo sviluppo di nuovi servizi.

Tali applicazioni, che vedranno coinvolte un insieme di amministrazioni operative che condividono esigenze comuni, vogliono dimostrare, attraverso sperimentazione preoperativa, i vantaggi operativi che possono derivare dall'utilizzo del servizio PRS del Galileo.

Nei contesti operativi delineati si vogliono sviluppare, in modo preoperativo e dimostrativo, architetture di sistema e servizi di base che possano ri-

... Continua



Continua ...

spondere a esigenze di più amministrazioni che utilizzino i servizi PRS del Galileo, e tecnologie, (e.g. comunicazione satellitare di tipo "navigation related", network di sistemi di augmentation locali, sistemi GIS, terminali integrati, ecc.) altrettanto robuste ed affidabili, il cui uso, condiviso da più utenti, diventa economicamente sostenibile.

I servizi, concepiti per le Amministrazioni pubbliche, saranno fruiti attraverso terminali innovativi, e saranno supportati da Centri Servizi che metteranno a disposizione, ottimizzandole, risorse di comunicazione satellitare e contenuti informativi aggiornati, largamente basati sui dati dell'osservazione della terra, consentendo un processo continuo di innovazione tecnologica e di eccellenza operativa.

c. Supporto alla movimentazione dei disabili

Definizione e sviluppo e sperimentazione di applicazioni innovative a supporto della mobilità personale, principalmente dedicate ai non vedenti, caratterizzate da elevati requisiti di sicurezza ed affidabilità, che trovano nella navigazione satellitare uno strumento che va a complementare gli ausili normalmente utilizzati per la mobilità degli stessi.

Le tecnologie di navigazione satellitare applicate alla mobilità personale possono contribuire al miglioramento della autonomia e della sicurezza dei cittadini.

Attraverso l'attività di ricerca ed innovazione si può infatti sollecitare lo sviluppo di applicazioni caratterizzate da elevati requisiti di sicurezza ed affidabilità, che trovano nella navigazione satellitare il principale enabler tecnologico e che permettono di supportare nella mobilità le persone che hanno problemi di vista, motori, percettivi, ecc. intellettivi o culturali.

Le applicazioni dedicate ai cittadini che richiedono una speciale attenzione trovano immediata estensione, con requisiti più rilassati, nella mobilità di persone che necessitano di un ausilio negli spostamenti (e.g. persone anziane, persone con patologie), perché effettuati in luoghi non conosciuti o poco frequentati.

La navigazione personale, soprattutto se dedicata ai non vedenti, va a complementare gli strumenti e gli ausili normalmente utilizzati per la mobilità degli stessi.

Un aspetto che il progetto considererà è quello psicologico ed abitudinale delle persone destinatarie dei servizi di navigazione, fornendo informazioni che siano coerenti con il loro modo di orientarsi, basato sulla capacità potenziata degli altri sensi, dall'udito, all'olfatto, al tatto.

Il sistema di guida dovrà fornire indicazioni verificabili dallo stesso utente che quindi potrà muoversi meno insicuro e disorientato in spazi non conosciuti.

È previsto che i servizi di mobilità personale consentano di navigare con sufficiente sicurezza in aree di particolare interesse per l'utenza.

Nel progetto, a scopo sperimentale, è previsto che si realizzino dei percorsi, ritagliati per categoria di utenza.

A seguito dell'esito positivo del progetto, è auspicabile che si comincino a sviluppare dei percorsi realizzati per favorire la mobilità in strutture pubbliche, come, ad esempio Città Universitarie, stazioni, ecc., a cui dovrebbero prendere parte attiva gli stessi utenti. C'è da aspettarsi che questo tipo di attività, che si può arricchire con le opportunità che vengono a delinearsi nel estendere i servizi a supporto del turismo sociale e, in genere, di fruizione del tempo libero, possa generare nuovi posti di lavoro nell'ambito della categoria dell'utenza servita.

3. Sistemi Software per Software Radio

Lo sviluppo progettuale del Software Radio Receiver è fortemente legato al-

lo spettro dei requisiti applicativi che deve soddisfare.

La necessità per il GALILEO e per l'industria europea di dover competere sul mercato dei ricevitori GPS, impone la necessità di pensare a nuove architetture di terminali, essenzialmente basati sul software, facilmente riconfigurabili ed i grado di trattare contemporaneamente i segnali provenienti dal GPS e dal GALILEO.

Inoltre, poiché l'integrazione della navigazione satellitare con altre tecnologie (comunicazioni, GIS, altri sistemi di posizionamento) è di fondamentale importanza per le applicazioni, il terminale dovrà avere architetture aperte, che consentono l'espandibilità delle funzionalità dello stesso.

Il progetto mira alla definizione di un terminale che utilizza la tecnologia denominata "Software radio" che consente di trattare segnali multibanda e processarli in digitale con le tecniche avanzate del "Signal Processing".

Questo consente una pronta elaborazione digitale dei segnali e una forte standardizzazione dell'hardware del terminale.

La peculiarità applicativa del terminale sarà costituita dal software in esso contenuto, che verrà sviluppato ad hoc per le applicazioni relative.

Il Software receiver può migliorare in maniera significativa la prontezza con cui i terminali sono in grado di fornire le informazioni di posizionamento. Inoltre è possibile fornire una migliore risposta alla mitigazione del fenomeno di multipath.

4. Il Test bed geografico GALILEO

Il Test Bed geografico GALILEO ha l'obiettivo di realizzare, su di un'area geografica nazionale, un ambiente con infrastrutture terrestri in grado di generare i segnali Galileo.

Inoltre, non appena saranno disponibili i primi segnali provenienti dal satellite GSTB-V2 e, successivamente, i

... Continua



Continua ...

segnali dei satelliti IOV, il Test Bed consentirà di testare tali segnali ed utilizzarli in modo congiunto a quelli generati a terra per il test dei ricevitori, per tutte le categorie di Servizi del Galileo e per lo sviluppo delle Applicazioni della Navigazione Satellitare.

Il test bed fornirà un ambiente di test per una molteplicità di applicazioni, consentendo la parziale integrazione delle piattaforme di sperimentazione dei Macro progetti Applicativi e degli Short Term Developments, che potranno così giovare di laboratori di sviluppo e strumenti sperimentali comuni.

Il test bed geografico GALILEO sarà basato su di una serie di infrastrutture terrestri, dislocate su di una area geografica dell'ordine di 200-300 km quadrati, che consentono sia la generazione dei segnali di navigazione (segnale, modulazione, codifica, iniezione dei dati, ecc.), anche simulando gli effetti derivanti dalla emissione dei satelliti in orbita, che il monitoraggio e controllo del sistema, il processamento e l'archiviazione dei dati di sperimentazione.

Il test bed si dovrà avvalere di laboratori per la generazione dei segnali e di sistemi di riferimento temporale di precisione. Inoltre sarà collegato sia al GSTB-V2 del Programma Galileo che al Signal receiver test bed (IGR) del programma GPS.

II. CONCLUSIONI

Il Programma GALILEO potenzierà il mercato delle applicazioni di navigazione satellitare e consentirà lo sviluppo di nuove applicazioni, sia nel settore privato che nel settore governativo. L'Agenzia Spaziale Italiana sta cercando di preparare il Paese all'avvento di questo importante Programma attraverso lo sviluppo di applicazioni e servizi preoperativi, sia nel settore del Trasporto che in altre applicazioni di

considerabile impatto strategico, sociale ed economico.

RIFERIMENTI

[1] Piano Spaziale Nazionale 2003-2005.

[2] Legge 10/2001 "Disposizioni in materia di navigazione satellitare".

SEZIONE GIURIDICA

Note critiche sul ruolo del gestore aeroportuale alla luce della riforma del codice della navigazione parte aeronautica

di Vittorio Gallelli*

La recente riforma del codice della navigazione, parte aeronautica e il commento alla stessa sul precedente numero a firma del consigliere Mastrandrea, offrono uno spunto per alcune interessanti osservazioni.

Nell'articolo citato si fa semplicemente menzione, senza esaminarne il contenuto, della ridefinizione del ruolo del gestore aeroportuale, ma non si prendono approfonditamente in considerazione alcune incongruenze patenti contenute nel decreto legislativo 9 maggio 2005, 4.96.

1 - Nell'ambito di tale decreto si prevede per il gestore aeroportuale "...il compitodi coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato ..." (art. 705, 1° comma).

Nell'ambito dello stesso articolo, al punto d) viene rafforzato il concetto di coordinamento degli handlers privati (... "coordinando l'attività dei soggetti idonei che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi" ...)

Al punto e) dello stesso articolo prevede la possibilità di irrogare le sanzioni previste dal Regolamento di scalo.

* General Manager – Aviapartner Italy.

Concetto ulteriormente ribadito nell'art. 718, 2° comma ("I soggetti privati sono soggetti al coordinamento e controllo del gestore aeroportuale").

Appare del tutto evidente che il gestore aeroportuale si configuri come una sorta di authority riassumendo in se la figura del controllore e del controllato in quanto, nella quasi totalità, i gestori aeroportuali o gestiscono direttamente l'handling o lo fanno indirettamente attraverso società controllate al 100%.

Di più: gli handlers privati avrebbero un concorrente come controllore a dispetto di qualsiasi concetto di terzietà che possa garantire a tutti condizioni uguali di accesso e di permanenza nel mercato di riferimento.

Se consideriamo che nei cinque anni trascorsi dall'entrata in vigore della Direttiva 96/67 l'abuso di posizione dominante da parte dei gestori è stata la norma, se ne desume quale pericolosità assumano tali disposizioni ai fini di un sano clima competitivo.

2 - Il decreto, poi, reintroduce la medesima previsione dell'art. 14 del decreto 18/99, emendata quanto alla forma, ma identico nella sostanza. Con ciò superando sia la giurisprudenza intervenuta, sia le rassicurazioni ufficiali fornite dal Governo Italiano alla Commissione Europea sulla transitorietà della norma. Tale norma è stata inserita nel decreto senza che alcuna delle parti interessate ne fosse stata informata.

Si rinnoverebbero così quegli automatismi che hanno consentito agli aeroporti di esportare un elevatissimo costo medio del lavoro (circa 45.000 euro pro capite), costi sviluppatasi in regime di monopolio (in aziende a prevalente controllo pubblico) e in condizioni gestionali slegate da parametri di redditività aziendale e di mercato i cui oneri vengono integralmente tra-

... Continua



Continua ...

sferiti su altri soggetti (vettori, handlers, caterers e utenza) riducendosi, per converso, il costo medio dei gestori aeroportuali per effetto di un massiccio ricorso agli strumenti di flessibilità (part-time, stagionali, tempi determinati, apprendistato).

Ciò perché la necessità di personale dei gestori risultava superiore alla decurtazione di organico prevista anche per effetto dell'incremento fisiologico del traffico aereo.

Le diseconomie del monopolio sarebbero di nuovo accolte al libero mercato e, per di più, attraverso un meccanismo che riduce i costi del cedente, a danno del nuovo handler che si vedrebbe costretto a gestire l'attività con un elevato costo del lavoro su cui in realtà non ha alcun potere concreto di intervento.

Tutto ciò non ha nulla a che fare con la protezione della forza lavoro, stante il fatto che l'ingresso dei nuovi handlers ha avuto come effetto l'implementazione degli addetti del settore.

Osservazioni allo Schema tipo di Regolamento di scalo per gli aeroporti nazionali contenuto nella circolare ENAC del 26 ottobre 2005, ATP 19

di Vittorio Gallelli

1 – Nella circolare in esame viene attribuito alla Società di gestione aeroportuale un amplissimo ruolo di coordinamento dell'attività degli handlers presenti nello scalo. Nella premessa del "Regolamento" si afferma la necessità di dare contenuto applicativo alle nuove norme del Codice di Navigazione – parte aeronautica. La legge di cui trattasi effettivamente ridisegna il ruolo del gestore aeroportuale affidandogli, tra l'altro, un ruolo di coordinamento degli handlers.

Ciò non toglie che se la norma viene applicata automaticamente a tutte le realtà aeroportuali italiane, ne deriverebbero delle situazioni di disparità di trattamento nei confronti della legge da parte dei vari soggetti.

Infatti, la totalità delle Società di gestione aeroportuale (escludendo dal novero soltanto la SAVE) gestisce direttamente o indirettamente, attraverso società controllate, attività di handling.

Da ciò consegue che il Gestore aeroportuale si configurerebbe come una sorta di authority riassumendo in sé la figura del controllore e del controllato.

Di più: gli handlers privati avrebbero un concorrente come controllore, a dispetto di qualsiasi concetto di terzietà, che possa garantire a tutti condizioni uguali di accesso e permanenza nel mercato di riferimento.

Se si considera che nei cinque anni trascorsi dall'entrata in vigore della Direttiva n. 96/67 l'abuso di posizione dominante è stata la norma, se ne desume quale pericolosità deriverebbe all'ordinato dipanarsi di un sano clima competitivo.

2 – Un altro riferimento costante è quello agli indici di qualità contenuti nella "Carta dei servizi" aeroportuale. Va da sé che una carta dei servizi è un impegno di chi la redige nei confronti dell'utenza: non può pertanto applicarsi a soggetti terzi.

In caso contrario, si verrebbero a determinare dei costi in capo a soggetti terzi ed è di tutta evidenza che ciò non è possibile.

D'altronde, gli handlers devono fornire, alle compagnie aeree loro clienti, un servizio che in tutte le sue connotazioni sia aderente a quello richiesto (e a cui sono commisurati i correlativi costi); chi pagherebbe eventuali costi aggiuntivi per corrispondere a indici di qualità non richiesti dalla committenza?

3 – L'accesso degli operatori di handling viene sottoposto a una procedura

che allunga i tempi a dismisura e dà delle facoltà discrezionali al gestore totalmente inaccettabili.

Infatti, la domanda d'ingresso deve essere presentata al gestore aeroportuale (anziché all'ENAC) che potrà (al termine di un confronto la cui durata è prevista in 30 giorni!!) non essere d'accordo sull'ingresso dell'handler medesimo.

Si dimentica totalmente che l'handler ha il diritto di operare negli aeroporti e, pertanto, il suo ingresso non deve essere diluito in una defatigante serie di procedure che hanno il solo scopo di ritardare/disincentivare l'ingresso del nuovo handler a cui il cliente ha già fissato una data d'inizio dell'attività.

Da ultimo, si pretende dal nuovo handler una dichiarazione congiunta col gestore aeroportuale "che attesti che gli edifici, i locali e gli impianti consegnati dal gestore siano in regola con quanto previsto dalle normative vigenti.

Il locatario (subconcessionario) deve garantire all'ENAC che il locatore (subconcedente) abbia rispettato leggi, regolamenti e quant'altro nella realizzazione di manufatti e impianti! Crediamo non ci sia nessun commento da fare.

4 – Addestramento - È previsto che il gestore aeroportuale dovrà provvedere "a indire corsi periodici di addestramento e aggiornamento, a frequenza obbligatoria, per tutti i lavoratori addetti all'utilizzo di mezzi e impianti". Ne consegue l'esproprio del diritto-dovere dell'handler di provvedere alla formazione del proprio personale dipendente e il relativo trasferimento in capo al gestore che ne potrà fare un'area di business senza avere nessuna responsabilità sulle forniture della prestazione.

5 – Sicurezza del lavoro, sicurezza operativa. - Proseguendo nella linea di responsabilizzare il gestore aeropor-

... Continua



Continua ...

tuale (ritenendo evidentemente l'handler un irresponsabile, a cui però non viene eliminata la responsabilità conseguente alla sua presenza in aeroporto), si prevede che "il gestore provvede a istituire e convocare un servizio prevenzione e protezione aeroportuale".

Non si capisce bene di cosa si parli, ma è comunque chiaro che debba essere il gestore aeroportuale a occuparsene.

6 – Responsabilità per danni e assicurazioni. - Non si capisce perché la compagnia di assicurazione debba essere di rilevanza nazionale e non anche internazionale. Si parla poi di copertura per i rischi derivanti da:

- Caduta aeromobili o di parte di essi;
- Caduta di cose trasportate da aeromobili;
- Scoppio di apparecchi a vapore;
- Danni provocati da avarie a impianti con sostanze radioattive;
- Danni derivanti da avarie di impianti di riscaldamento/condizionamento;
- Danni derivanti da eventi naturali.

Rammento che svolgiamo una semplice attività di handling e che ai rischi derivanti da questa attività abbiamo finora legato le nostre polizze assicurative, peraltro già in possesso della relativa DCA. ENAC.

In conclusione, ritengo che prima di addivenire a un regolamento tipo, debba essere attuata una seria fase di confronto tra ENAC, gestori aeroportuali e handlers, al fine di rappresentare le rispettive posizioni su cui ENAC dovrà fare una necessaria ed equilibrata sintesi.

Averci presentato un documento su cui dare la propria opinione è riduttivo e non consente di pervenire a un risultato accettabile, con il necessario corollario di dover spostare il confronto in altre sedi.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Alessio Quaranta*

DECRETI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DEL 13 LUGLIO 2005 SUI CORRISPETTIVI DI SICUREZZA IN AMBITO AEROPORTUALE

(G.U. – serie generale n. 221 del 22 settembre 2005)

In data 22 settembre scorso sono stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale tre decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti aventi ad oggetto la determinazione dei corrispettivi di sicurezza in ambito aeroportuale.

Con il primo dei tre decreti in esame viene ad essere fissato il canone concessorio dovuto mensilmente all'erario dal concessionario per l'affidamento del servizio di sicurezza, individuato in 7 centesimi di euro a passeggero in partenza dall'aeroporto presso il quale il servizio è prestato.

Detto importo, soggetto a revisione entro il 31 marzo 2007, deve essere mensilmente versato nelle casse dello Stato, dietro verifica del regolare versamento da parte dell'Enac, che, peraltro, per tale attività non riceve alcuna remunerazione.

Con il secondo decreto sono provvisoriamente determinati i corrispettivi per i servizi di controllo di sicurezza sul 100% dei bagagli da stiva.

In particolare, vengono confermati, non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del decreto, i corrispettivi già fissati nella tabella A del decreto ministeriale del 14 marzo 2003.

Ciò in attesa della attuazione dei criteri individuati nella delibera del CIPE del 4 agosto 2000 n. 86, in particolare per quanto concerne la presentazione da parte dei gestori aeroportuali della contabilità analitica per centro di costo e di ricavo nonché della stipula del contratto di programma tra l'Enac ed i gestori.

Da notare la previsione che vieta qualunque aumento dei corrispettivi pri-

* ENAC.

ma che il rispettivo gestore aeroportuale abbia fornito i dati richiesti.

Con lo stesso decreto, peraltro, vengono anche provvisoriamente fissati gli importi dei corrispettivi per gli aeroporti di Perugia, Crotone, Cuneo, Trapani, Lampedusa e Pantelleria, non previsti nel citato decreto del 2003. Con l'ultimo provvedimento, infine, vengono ad essere fissati i corrispettivi per il servizio di controllo di sicurezza sul passeggero e sul bagaglio a mano al seguito.

Come nel caso del controllo sui bagagli da stiva, in attesa della completa attuazione di quanto previsto nella delibera CIPE 86/2000, il corrispettivo rimane quello precedentemente fissato con decreto ministeriale del 21 dicembre 2001, cioè euro 1,81.

Anche in questo caso non si potrà procedere ad alcun incremento degli importi così fissati fino a quando il gestore non avrà ottemperato agli obblighi sopra descritti.

DECRETO LEGISLATIVO 19 AGOSTO 2005, N. 185. ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2000/79/CE RELATIVA ALL'ACCORDO EUROPEO SULL'ORGANIZZAZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO DEL PERSONALE DI VOLO DELL'AVIAZIONE CIVILE

(G.U. – serie generale n. 220 del 21 settembre 2005)

Con il Decreto legislativo di cui sopra viene data attuazione alla direttiva europea 2000/79/CE che a sua volta applicava l'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile, concluso il 22 marzo 2000 tra le organizzazioni dei datori di lavoro e le organizzazioni sindacali del settore dell'aviazione civile.

Tale accordo stabilisce requisiti minimi per quanto riguarda l'orario di lavoro del personale di volo dell'aviazione civile, disciplinando gli aspetti relativi all'orario di lavoro, alla ferie, ai riposi,

... Continua



Continua ...

fino alle misure minime di tutela del personale stesso.

Va, in particolare menzionato che le nuove norme stabiliscono un equilibrio tra la necessità di garantire una tutela adeguata della salute e della sicurezza del personale di volo in relazione all'orario di lavoro e le esigenze di flessibilità di funzionamento delle compagnie aeree che effettuano operazioni commerciali aeree, nel rispetto degli standard di sicurezza previsti.

Inoltre, l'accordo costituisce un passo in avanti rispetto al dialogo settoriale a livello comunitario, completando le norme nazionali in materia di condizioni di lavoro e illustra il ruolo che le parti sociali possono svolgere nel contesto di un settore così delicato per tutta la vita economica e sociale dell'Unione Europea.

Tanto premesso, il decreto legislativo in esame, dopo aver definito il significato delle espressioni "orario di lavoro", "personale di volo", "tempo di volo" e "giorno locale", individua in 2000 ore l'orario di lavoro massimo annuo.

Tale limite comprende anche i periodi di riserva, di talché l'orario di volo effettivo non può superare le 900 ore per anno.

Viene poi disciplinato il periodo di ferie spettante al personale di volo che ha diritto a quattro settimane all'anno, senza che sia possibile rinunciarvi con sostituzione di indennità economiche, salvo il caso di cessazione del rapporto di lavoro.

Al personale di volo dell'aviazione civile viene, inoltre, riconosciuto il diritto ad usufruire di giorni liberi da ogni tipo di servizio o riserva, nella misura di sette giorni al mese e comunque di almeno 96 giorni all'anno, che possono comprendere eventuali periodi di riposo previsti dalla vigente normativa.

Ulteriore misura a salvaguardia del personale di volo consiste nella valutazione gratuita dello stato di salute prima dell'assegnazione ed in seguito ad intervalli periodici; il tutto, ovviamen-

te, nel pieno rispetto del segreto medico.

Il decreto legislativo, infine, si preoccupa di individuare un adeguato sistema sanzionatorio che punisca le violazioni delle disposizioni illustrate; dette sanzioni, nelle ipotesi più gravi possono arrivare fino a 4.131.

DECRETO LEGISLATIVO 19 AGOSTO 2005, N. 194. ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2002/49/CE RELATIVA ALLA DETERMINAZIONE E ALLA GESTIONE DEL RUMORE AMBIENTALE

(G.U. - serie generale n. 222 del 23 settembre 2005)

È stato pubblicato sulla Gazzetta il provvedimento predisposto dal Ministero dell'Ambiente, di concerto con gli altri dicasteri competenti, per l'attuazione della direttiva europea 2002/49 relativa alla determinazione e gestione del rumore ambientale.

Il decreto definisce le competenze e le procedure utili all'elaborazione della mappatura acustica e delle mappe acustiche strategiche elaborate in conformità ai criteri da stabilirsi con successivo provvedimento del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministeri della salute e delle infrastrutture e dei trasporti.

Entro il 30 giugno 2006 e entro il 31 dicembre 2006 per i servizi pubblici di trasporto, le autorità individuate da Regione (o Provincia autonoma) devono elaborare e trasmettere agli stessi Enti le mappe acustiche strategiche, con i dati sull'ubicazione delle aree urbane e del relativo impatto sonoro relativi al precedente anno solare.

Le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture predispongono e trasmettono alla Regione o alla Provincia autonoma le mappature acustiche e gli stessi dati riferiti al precedente anno solare, degli assi stradali principali su cui transitano più di 6 milioni di veicoli all'anno, degli assi ferroviari

principali su cui transitano più di 60mila convogli all'anno e degli aeroporti principali.

Il decreto impone che sia assicurata l'informazione e la partecipazione del pubblico in merito al rumore ambientale ed ai relativi effetti, rendendo pubbliche le informazioni su mappature acustiche, mappe acustiche strategiche e piani di azione per osservazioni, pareri e memorie. Il decreto non si applica al rumore generato dalla persona esposta, dalle attività domestiche, proprie o del vicinato, né al rumore sul posto di lavoro prodotto dalla stessa attività lavorativa o a bordo dei mezzi di trasporto o dovuto ad attività militari svolte nelle zone militari. Il provvedimento prevede un regime di sanzioni per i trasgressori.

**RASSEGNA
GIURISPRUDENZIALE**

a cura di Filippo Maria Andreani*

OBBLIGHI INFORMATIVI IN CASO DI CODE - SHARE

(*Landgericht Francoforte, 27 gennaio 2005*, pubblicata in *Air & Space Law*, settembre 2005)

La Corte d'Appello di Francoforte ha ribadito che il vettore aereo contrattuale ha l'obbligo di informare diligentemente e tempestivamente il passeggero in caso di trasporto da parte di altro vettore.

Infatti, il passeggero che ha sottoscritto un volo "code - share" con una determinata Compagnia può ragionevolmente fare affidamento sul fatto che la figura del vettore contrattuale e quella del vettore effettivo coincidano.

Ciò fintanto che non venga portato alla sua conoscenza che il volo verrà di fatto svolto da altro soggetto.

... Continua

* Avvocato del Foro di Bologna.



Continua ...

In ogni caso, è fatto onere al passeggero di controllare i tabelloni delle informazioni o di contattare il banco informazioni.

In caso contrario, stante l'inattività del passeggero, potrebbe essere rilevato un concorso colposo dello stesso.

Quanto sopra, con riferimento al caso di un passeggero che, avendo atteso oltre un'ora prima di venire a conoscenza del cambio di volo, era arrivato alla propria uscita quando questa era già stata chiusa.

Il ravvisato obbligo di informazione, che fa da sfondo alla pronuncia della Corte d'Appello di Francoforte si innesta perfettamente, ed è il caso di rammentarlo, con la riforma della parte aeronautica del nostro Codice della navigazione, avvenuta con d.lgs. 9 maggio 2005 n. 96.

L'art. 17 di tale decreto, modificando l'art. 943 del codice della navigazione, stabilisce testualmente che *"qualora il trasporto sia effettuato da un vettore aereo diverso da quello indicato sul biglietto, il passeggero deve essere adeguatamente informato della circostanza prima dell'emissione del biglietto. In caso di prenotazione, l'informazione deve essere data al momento della conferma della prenotazione"*.

DISCIPLINA DEL RITARDO E RISARCIMENTO DANNI DA PARTE DEL VETTORE AEREO

(Conclusioni avv. Gen. L.A. Geelhoed – Ricorso pregiudiziale alla Corte di Giustizia da parte della High Court of Justice)

Nel ricorso pregiudiziale presentato dalla High Court of Justice (England and Wales) tra le numerose questioni proposte, una spicca tra tutte: i rapporti tra la Convenzione di Montreal (firmata dalla Comunità Europea in data 9 dicembre 1999 ed entrata in vigore il 28 giugno 2004) ed il Regolamento n. 261/04. Ciò con specifico riferimento alla disciplina del ritardo.

Il punto nodale consiste nella disciplina dell'art. 6 del reg. 261/04.

In sintesi, in caso di ritardo di almeno due ore, il vettore aereo è tenuto ad offrire l'assistenza di cui all'art. 9 del medesimo regolamento (ovvero: pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa; sistemazione in albergo quando sia necessario il pernottamento; trasporto dall'aeroporto al luogo di sistemazione).

Qualora, poi, il ritardo sia di almeno cinque ore, il passeggero ha anche diritto al rimborso o ad essere imbarcato su un volo alternativo.

Ciò presterebbe il fianco, a detta delle ricorrenti, alla contestazione inerente la mancata previsione di una "giustificazione" in caso di "circostanze eccezionali", peraltro presente nella Convenzione di Montreal.

In proposito, le conclusioni dell'avvocato generale Geelhoed appaiono ben dirette a demarcare la linea di discriminazione tra le prestazioni di assistenza (vere e proprie obbligazioni), comunque dovute per il semplice fatto che il volo sia in ritardo, e l'eventuale risarcimento che seguirebbe le differenti regole della Convenzione.

Tirando le fila di tale ragionamento, oltre alla responsabilità civile dei vettori per i danni derivanti da ritardo, prevista dalla Convenzione di Montreal e dal diritto comunitario, il regolamento n. 261/04 impone al vettore aereo obblighi specifici in caso di negato imbarco, cancellazione e ritardo del volo.

L'obiettivo dell'invocato art. 6 sarebbe quindi quello di *"tutelare i passeggeri obbligando i vettori a fornire assistenza ai passeggeri non ancora imbarcati, a prescindere dalla circostanza che si sia verificato o meno un danno. Non occorre dimostrare l'esistenza di un danno e ai fini della disposizione è irrilevante qualsiasi responsabilità del vettore. Di conseguenza non è neanche necessaria alcuna limitazione di responsabilità"*.

In sostanza, l'obbligo di fornire un minimo di assistenza per la durata del ritardo assurge a norma di carattere

pubblico, volta a realizzare una concreta tutela dei passeggeri.

Come tale, l'art. 6 del reg. 261/04 non si pone in contrasto con i principi individuati dalla Convenzione di Montreal, ma piuttosto si pone in una posizione di complementarità rispetto alla stessa.

MATERIALI

PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO CONCERNENTE LA FIRMA E L'APPLICAZIONE PROVVISORIA DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA ED ALCUNI PAESI EXTRACOMUNITARI SU DETERMINATI ASPETTI RELATIVI AI SERVIZI AEREI.

Tra la fine del mese di luglio ed il mese di agosto di quest'anno la Commissione Europea ha pubblicato una serie di documenti concernenti i rapporti aeronautici tra la Comunità ed alcuni Paesi extra europei per modificare determinati aspetti dei vigenti accordi aerei bilaterali tra gli Stati membri e detti Paesi nell'ambito del mandato orizzontale a favore della stessa Commissione.

Segnatamente ci si riferisce alla Repubblica di Albania, al Regno del Marocco, alla Bosnia-Erzegovina, alla Repubblica di Moldavia, alla Serbia e Montenegro, alla Macedonia ed alla Romania.

Con le proposte di decisione di cui sopra la Comunità europea entra concretamente nella disciplina dei rapporti aeronautici con i Paesi terzi per quanto concerne i servizi aerei.

L'iniziativa della Commissione parte dalle sentenze della Corte di Giustizia del 5 novembre del 2002 che giudicarono contrarie al diritto comunitario alcune clausole contenute negli accordi aerei bilaterali stipulati da alcuni Stati membri e gli Stati Uniti d'America, ed, in particolare, le clausole sulla designazione dei vettori (violazione del diritto di stabilimento) e quelle ta-

... Continua



Continua ...

riffarie (violazione delle norme sulla concorrenza).

Nel dettaglio, le clausole sulla designazione previsti negli accordi bilaterali violano la libertà di stabilimento prevista dall'articolo 43 del Trattato nella misura in cui consentono ad un Paese terzo di rifiutare, revocare o sospendere le autorizzazioni o le licenze ad un vettore aereo designato da uno Stato comunitario che non soddisfi i requisiti di proprietà sostanziale e di controllo effettivo da parte di tale Stato membro.

Nell'ottica comunitaria ciò costituisce una discriminazione nei confronti dei vettori comunitari stabiliti sul territorio di uno Stato membro, ma la cui proprietà ed il controllo effettivo appartengono ad un altro Stato membro ovvero di suoi cittadini, venendosi così a configurare una violazione del diritto Comunitario, segnatamente appunto dell'articolo 43.

Sulla base di quanto sopra, nel mese di giugno del 2003, il Consiglio ha autorizzato la Commissione europea ad avviare negoziati bilaterali al fine di correggere, ed eventualmente sostituire, tramite un apposito accordo, le disposizioni contenute negli accordi bilaterali stipulati dagli Stati membri in contrasto con il diritto comunitario. In tale contesto, la Commissione ha avviato e concluso accordi con i Paesi su menzionati, al fine di sostituire alcune disposizioni degli accordi aerei bilaterali a suo tempo siglati tra i singoli Paesi membri e quelli extra-comunitari interessati.

In particolare, con tale Accordo, all'articolo 2, vengono ad essere sostituite le precedenti clausole di designazione previste con una clausola di designazione comunitaria che consente a tutti i vettori comunitari di esercitare il diritto di stabilimento.

Infatti, i requisiti per poter ottenere le necessarie autorizzazioni, affinché un vettore comunitario possa operare servizi aerei verso il territorio della Controparte, vengono individuati come segue:

- che il vettore sia stabilito nel territorio dello Stato che ha provveduto alla designazione a norma del trattato che istituisce la Comunità europea e che sia in possesso di una licenza di esercizio valida ai sensi della legislazione comunitaria;
- che lo Stato membro competente per il rilascio del COA eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo e che l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata nell'atto di designazione;
- che il vettore appartenga e continui ad appartenere, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Stati membri e/o cittadini di Stati membri e che da questi sia effettivamente e costantemente controllato.

Per quanto concerne il regime tariffario, l'accordo stipulato dalla Comunità prevede di adeguare le varie intese bilaterali nazionali, al principio che, per i trasporti effettuati interamente sul territorio comunitario, le tariffe praticate dai vettori designati sono soggette alla legislazione europea che dovrà essere applicata su base non discriminatoria. Tale impostazione dovrebbe risolvere i conflitti interpretativi tra i vigenti accordi aerei bilaterali ed il Regolamento 2409/92 sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e merci, il quale vieta ai vettori di Paesi terzi di avere una posizione dominante sui prezzi per i collegamenti aerei esclusivamente intracomunitari.

Viene, inoltre, riformulata la previsione che riguarda la tassazione del carburante, disciplinata dalla Direttiva 2003/96/CE del Consiglio che ristrutturava il quadro normativo comunitario relativo alla tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità.

In pratica viene estesa la applicabilità della norma comunitaria di settore al vettore straniero che operi tra punti situati sul territorio dell'Unione.

In conclusione, si nota che, per espressa disposizione contenuta nei Considerando degli Accordi, non era

intenzione delle Parti negoziare emendamenti alle disposizioni dei vigenti bilaterali per quanto concerne i diritti di traffico, che, pertanto, non vengono ad essere modificati.

Ciò comporta che non vengono accresciuti i volumi di traffico tra la Comunità ed il Paese interessato né, di conseguenza, viene compromesso l'equilibrio esistente tra i vettori comunitari e quelli stranieri.

Alessio Quaranta - ENAC

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SULLE REGOLE COMUNI NEL SETTORE DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE
(COM 2005 429/final del 22 settembre 2005)

L'iniziativa della Commissione Europea si basa sull'esperienza acquisita a seguito di quasi due anni di applicazione del Regolamento 2320/2002 sulla sicurezza dell'aviazione civile.

Detto Regolamento era stato rapidamente emanato all'indomani degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001, come pronta risposta della Comunità al fenomeno ed in tal senso ha dato luogo ad una serie di difficoltà di carattere applicativo che oggi necessitano di essere chiarite, semplificate ed armonizzate allo scopo di assicurare una generale maggiore garanzia di sicurezza nell'aviazione civile.

Il Regolamento in vigore, infatti, si è dimostrato in questi due anni e mezzo fin troppo dettagliato e per certi aspetti impraticabile dal punto di vista della sua applicazione tecnica, ed al fine di pervenire ad una reale semplificazione del sistema, è intendimento della Commissione di riformulare le norme attuali con principi di carattere generale per lasciare alla legislazione di dettaglio previsioni particolari.

Inoltre, l'esperienza pratica ha dimostrato la assoluta necessità di pervenire rapidamente ad un maggior grado

... Continua



Continua ...

di armonizzazione di quello attuale in un settore così delicato come quello in argomento; la stessa industria (compagnie aeree, spedizionieri, e produttori di apparati) ha più volte a gran voce sollecitato un intervento legislativo in tal senso.

Un chiaro esempio è dato dalla sicurezza nel trasporto di merci, che ha dato luogo a 25 differenti interpretazioni negli Stati membri con 25 differenti applicazioni che hanno vanificato non solo il principio di armonizzazione delle regole, ma hanno anche comportato effetti distorsivi della concorrenza con conseguente impossibilità per l'industria di beneficiare degli effetti del mercato unico.

La nuova proposta di Regolamento, dunque, mira a dare migliore chiarezza e certezza legale ad un sistema che non può fare a meno di un certo grado di flessibilità necessario per prevenire e per reagire prontamente, da un punto di vista normativo, ad eventi causati da atti di terrorismo nel settore aeronautico.

Resta, comunque, la preoccupazione di non rendere troppo conoscibili al grande pubblico quelle che sono le misure adottate per la garanzia della sicurezza, al fine di evitare che dette informazioni possano essere di ausilio per potenziali attacchi terroristici; in tal senso, le norme di dettaglio che riguardano aspetti operativi saranno definite in atti legislativi di implementazione del nuovo Regolamento e non saranno pubblicate. Tanto premesso, gli articoli 1, 2 e 3 riguardano rispettivamente gli obiettivi delle nuove norme, gli scopi che con essi si vogliono raggiungere e le definizioni.

L'articolo 4 si riferisce alla definizione di misure comuni nella Comunità, comprese quelle che saranno le norme di dettaglio contenute nella normativa applicativa.

L'articolo 5 definisce la possibilità per gli Stati membri di applicare misure più rigide di sicurezza, mentre il 6 chiarisce la procedura da seguire in caso uno Stato terzo abbia differenti misure.

L'articolo 7 prevede la necessità che ogni Stato membro individui al suo interno un organo responsabile della applicazione e del monitoraggio delle previsioni contenute nel Regolamento. Dall'8 al 12 il nuovo Regolamento si preoccupa dei piani di sicurezza di cui devono dotarsi vettori ed aeroporti, mentre con il 13 si obbligano gli Stati ad intraprendere una attività di monitoraggio in ordine al controllo di qualità dei programmi.

L'articolo 14 definisce i poteri ispettivi della Commissione sugli aeroporti comunitari, mentre il 15 si riferisce alla classificazione della documentazione riservata. Con gli articoli 16, 17 e 18 viene rispettivamente costituito il Comitato che assiste la Commissione sulla implementazione del Regolamento, viene prevista la possibilità per la Comunità di concludere accordi con i Paesi terzi e viene posto a carico degli Stati l'onere di individuare un sistema sanzionatorio per l'inosservanza del Regolamento stesso. Infine, l'articolo 18 abroga il Regolamento 2320/2002 ed il 19 dispone l'entrata in vigore di quello oggi in esame.

Alessio Quaranta - ENAC

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEL 5 SETTEMBRE 2005, SVILUPPARE LA POLITICA DELL'AVIAZIONE CIVILE COMUNITARIA NEI CONFRONTI DELL'AUSTRIA, COM (2005) 408.

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEL 27 SETTEMBRE 2005, SVILUPPARE UN'AREA COMUNE DELL'AVIAZIONE CIVILE CON L'UCRAINA, COM (2005) 451.

In data 27 settembre 2005, la Commissione ha presentato la comunicazione in esame, nella quale ha auspicato l'avvio di negoziati con l'Ucraina nel settore del trasporto aereo.

Tale Paese costituisce, infatti, un'area strategica di estrema importanza nel quadro della politica comunitaria, tesa a creare uno spazio aereo senza frontiere con gli Stati limitrofi, aprendo il mercato di tali Stati alle regole della libera concorrenza, allo scopo di garantire e promuovere la cooperazione in materia regolamentare.

Nel febbraio del 2005, l'Unione europea e l'Ucraina hanno approvato un piano d'azione congiunto al fine di rafforzare la cooperazione nel settore dell'aviazione civile, in particolare, con riguardo alle questioni attinenti la *safety* e la *security* ed hanno stipulato sia un accordo orizzontale in materia di servizi aerei, che ha sostituito il previgente accordo bilaterale, recante le c.d. clausole di nazionalità, che la Corte di Giustizia, nelle c.d. "sentenze open sky", aveva ritenuto essere in palese contrasto con il diritto comunitario, sia un accordo che prevede la partecipazione dell'Ucraina al programma di navigazione satellitare Galileo.

Conclusivamente, si rileva che la Commissione ha ricevuto dalle competenti istituzioni comunitarie un mandato a negoziare per la realizzazione di un mercato del trasporto aereo transatlantico con gli Stati Uniti ed ha, inoltre, richiesto dei mandati a negoziare con la Russia, la Cina, l'Australia, l'India, la Nuova Zelanda e il Cile.

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEL 5 SETTEMBRE 2005, SVILUPPARE LA POLITICA DELL'AVIAZIONE CIVILE COMUNITARIA NEI CONFRONTI DELL'INDIA, COM (2005) 409.

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEL 5 SETTEMBRE 2005, RAFFORZARE LE RELAZIONI CON IL CILE, COM (2005) 407.

... Continua





Continua ...

In data 5 settembre 2005, la Commissione europea ha presentato le comunicazioni di cui in epigrafe, nelle quali ha proposto di intavolare dei negoziati nel settore del trasporto aereo con l'India, l'Australia e il Cile, al fine di conseguire una maggiore apertura alla concorrenza dei rispettivi mercati del trasporto aereo e di migliorare la cooperazione in materia di regolamentazione nel settore dell'aviazione civile.

A tal proposito, si segnala che l'India è attualmente interessata da un crescente sviluppo economico e costituisce, pertanto, un mercato potenzialmente molto vasto nell'ambito del trasporto aereo internazionale. Inoltre, il Cile e l'Australia, che hanno già stipulato degli accordi orizzontali con l'Unione europea, sono tra le nazioni più all'avanguardia per quanto concerne la predisposizione di un quadro normativo volto alla liberalizzazione del trasporto aereo e all'apertura dei mercati alla libera concorrenza.

La Commissione, nelle comunicazioni in esame, ha, altresì, evidenziato come tali Paesi condividano l'approccio dell'Unione europea, che basa la politica del trasporto aereo su una logica di mercato, nel rispetto dei diritti degli utenti ed ha, pertanto, auspicato un esito positivo dei futuri negoziati.

Freya Tamburini

RFID E PRIVACY NEGLI AEROPORTI

Seguendo una *newsletter* del Garante per la protezione dei dati personali, vale la pena di rammentare brevemente quanto ribadito da tale Autorità con riferimento ai cosiddetti RFID. In questa sede, ciò aumenta di interesse per il semplice fatto che lo stesso Garante ha evidenziato tra i settori maggiormente intaccati (e, quindi più rischiosi) quello aeroportuale. L'utilizzo della tecnologia *Radio Frequency Identification* pone numerosi

interrogativi sul rispetto della dignità umana e della *privacy*.

Tale tecnologia si basa sull'utilizzo di un *tag*, ossia un circuito elettronico miniaturizzato che contiene memorizzate alcune informazioni ed è unito ad un'antenna in grado di comunicare queste informazioni attraverso onde radio; un lettore (dotato a sua volta di un'antenna in grado di comunicare queste informazioni radio attraverso un'antenna di ricezione/trasmisione); un decodificatore che traduce i dati in entrata in dati digitali potenzialmente trattabili con l'utilizzo di strumenti elettronici.

Individuato il problema, si segnala l'istituzione di un Gruppo di lavoro che riunisce le autorità di protezione dei dati personali in tutti i paesi membri dell'Unione Europea.

In seno a tale Gruppo di lavoro sono state elaborate alcune indicazioni specifiche quali:

- il diritto degli interessati ad essere informati, anche mediante l'utilizzo di pittogrammi che segnalino l'utilizzo di una tecnologia RFID;
- il diritto di accedere ed ottenere la rettifica o la cancellazione dei dati, anche grazie all'utilizzo di dispositivi cosiddetti *kill* che consentono la disattivazione permanente o temporanea dei *tag* RFID (es. i *chip* inseriti nei passaporti);
- sicurezza dei dati trattati: su tale punto, si è rammentata la necessità di tutelare adeguatamente i dati personali eventualmente contenuti nei *tag*, mediante cifrature, impiego di metodi di autenticazione crittografica ecc.

A ben vedere, dunque, il tentativo del Gruppo di lavoro è quello di individuare quali strumenti tecnologici possano in concreto garantire il rispetto di quei diritti essenziali che sono attribuiti all'interessato al trattamento ex art. 7 del d.lgs. 196/03 (Codice in materia di protezione dei dati personali).

Filippo Maria Andreani

Continua dalla prima pagina

(L'Italia aderisce al protocollo del 2003 ...)

articolo 10 del citato DPR del 1978, relative alla quantità di prodotti importati dall'Italia nell'arco di un anno, al direttore del Fondo complementare. Com'è noto, il risarcimento dei danni provocati dall'inquinamento da idrocarburi trasportati dalle navi è disciplinato storicamente 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.

Le predette 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.

Fino all'adozione del presente Protocollo il risarcimento massimo erogabile dal fondo IOPC era di circa 162 milioni di euro.

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 complementa-

... Continua



Continua ...

re in grado di garantire alle vittime di inquinamento da idrocarburi un completo risarcimento per le perdite o i danni subiti.

Nel febbraio del 2000, è stato istituito in sede internazionale un gruppo di lavoro per discutere sulla necessità di migliorare l'attuale regime internazionale di responsabilità ed il sistema risarcimento dei danni provocati da inquinamento da idrocarburi, i cui lavori si sono conclusi con l'approvazione, da parte dell'Assemblea IOPC, il 19 ottobre 2001, di una bozza di Protocollo, alla Convenzione del 1992, per l'istituzione di un "Fondo Complementare".

Successivamente il 16 maggio 2003 la suddetta bozza di Protocollo è stata adottata nel corso di un'apposita Conferenza Diplomatica tenutasi presso l'IMO di Londra.

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.

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.

Attualmente i 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.

Con la presente legge, quindi, l'Italia, da tempo impegnata in ambito comunitario ed internazionale nella lotta al-

l'inquinamento marino provocato da idrocarburi, conclude la procedura di ratifica del Protocollo 2003, aderendo compiutamente all'istituzione del "Fondo Complementare" a quello già previsto dalla Convenzione Internazionale del 1992 per il risarcimento dei danni provocati da inquinamento da idrocarburi.

Fiscal benefits of italian yacht registration*

di Filippo Lorenzon**

From 7th June 2005 major fiscal advantages come into Italian registration of yachts used in the chartering out business. Registration in the Italian International Registry entails a number of fiscal exemption and tax reliefs which may render it attractive for Italian and foreign owners alike.

The most attractive advantages of this regime include massive tax reductions and a VAT and social contributions exemption scheme. This is the effect of the publication on the Italian OJ of the new safety and technical regulations for yachts on tourist charter and represents a new welcome step in support of this specialized branch of the shipping industry.

This fiscal regime has been available to the commercial fleet since 1998 however some of the restrictions provided for vessels (and more relevantly the prohibition against cabotage) do not apply to yachts. If owners are domiciled in Italy, Corporation or Income tax are calculated only on a small portion of the profit (currently 20%). However, this liability would not arise at all on companies whose domicile is abroad. As far as VAT is concerned, the exemption is total for sale and purchase of hull, machinery, equipment, victualling and service contracts, including charters.

* An earlier version of this note has appeared in *Lloyd's List* on Wednesday July 6 2005.

** Lawyer in Venice and Solicitor in England and Wales. Lecturer in Law with the Institute of Maritime Law in Southampton.

Moreover the social contribution scheme for crewmembers contains advantageous exemptions and tax credits. To be eligible for registration in the International Registry yachts must be at least 78 feet long, be less than 1,000 gt and be classed for international navigation without restrictions. Yachts so registered will be allowed to carry no more than 12 passengers, will have to be classed by one of the authorized classification societies and will be subject to specific safety and technical regulations. This regime has to be regarded as a new step forward towards rendering the Italian flag competitive in the international panorama of the yacht chartering industry.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Greta Tellarini

DECRETO 10 MAGGIO 2005, N. 121
REGOLAMENTO RECANTE L'ISTITUZIONE E LA DISCIPLINA DEI TITOLI PROFESSIONALI DEL DIPORTO
 (G.U. 5 luglio 2005, n. 154)

Il presente regolamento si applica al personale imbarcato sulle imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio, sulle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche di cui all'articolo 3, comma 1, della legge 8 luglio 2003, n. 172, ed al personale che svolge attività lavorativa sulle navi da diporto (art. 1). Il regolamento istituisce i seguenti titoli per lo svolgimento dei servizi di coperta e dei servizi di macchina: con riguardo ai primi, ufficiale di navigazione del diporto, capitano del diporto e comandante del diporto; con riguardo ai secondi, ufficiale di macchina del diporto, capitano di macchina del diporto e direttore di macchina del diporto (art. 2). Il personale navigante applicato nel diporto deve essere iscritto nelle matricole della gente di mare di prima categoria e deve essere munito di libretto di navigazione.

Il regolamento prevede, inoltre, a definire i requisiti e i limiti di abilitazione

... Continua



Continua ...

dei diversi titoli professionali del diporto.

Le abilitazioni professionali marittime di comandante, capitano, ufficiale di navigazione, direttore di macchina, capitano di macchina e ufficiale di macchina di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 ottobre 2000 consentono ai loro possessori di ottenere le corrispondenti abilitazioni di cui all'articolo 2 del presente regolamento.

Il titolo professionale di comandante del diporto e di direttore di macchina dà diritto al rilascio della abilitazione di ufficiale di navigazione e di ufficiale di macchina, di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 ottobre 2000.

Coloro che, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, sono in possesso del titolo professionale di "conduttore di imbarcazioni da diporto adibite al noleggio per le acque marittime", di cui all'articolo 10 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535 (convertito nella legge 23 dicembre 1996, n. 647) ovvero coloro i quali sono in possesso della patente per il comando di navi da diporto, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, possono conseguire il certificato di ufficiale di navigazione del diporto, se in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 5, comma 2, del presente regolamento (ad esclusione di quelli previsti dalla lettera c)).

DECRETO LEGISLATIVO 18 LUGLIO 2005, N. 171

CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO ED ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2003/44/CE,

A NORMA DELL'ARTICOLO 6 DELLA LEGGE 8 LUGLIO 2003, N. 172

(G.U. 31 agosto 2005, n. 202)

La Legge 8 luglio 2003, n. 172, recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico (*G.U. 14 luglio 2003*), ha introdotto una serie di modifiche ed integrazioni alle disposizioni di cui alla Legge 11 febbraio 1971, n. 50, conferendo delega al Governo per la redazione di un decreto legislativo, che recependo lo spirito della semplificazione ed allineandosi alla normativa adottata a livello europeo, costituisse un vero e proprio Codice della nautica da diporto.

Il nuovo Codice della nautica da diporto, approvato lo scorso 18 luglio, è entrato in vigore lo scorso 15 settembre 2005.

Distinto ed autonomo dal Codice della navigazione, il Codice della nautica da diporto disciplina gli aspetti essenziali della materia, in attesa dell'emanazione dei prossimi regolamenti di esecuzione, destinati a rendere il nuovo testo maggiormente aderente alla normativa comunitaria ed alle esigenze del mercato.

Perseguendo gli obiettivi di liberalizzazione del settore e di rilancio della nautica da diporto, il nuovo Codice si ispira ai criteri di semplificazione e snellimento di tutte le procedure, in particolare di quelle relative alla progettazione, costruzione ed immissione in commercio delle imbarcazioni ed unità da diporto, al regime amministrativo delle imbarcazioni e alle attività commerciali legate alla nautica, quali la locazione, il noleggio, la mediazione, l'utilizzazione di imbarcazioni appoggio per le immersioni subacquee a scopo ricreativo. Il testo normativo prevede, inoltre, la semplificazione della disciplina delle patenti nautiche e delle relative procedure di rilascio, l'attivazione di iniziative di formazione scolastica in materia di cultura marinara, la revisione del sistema sanzionatorio.

DECRETO LEGISLATIVO 27 MAGGIO 2005, N. 108

ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 1999/63/CE RELATIVA ALL'ACCORDO SULL'ORGANIZZAZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO DELLA GENTE DI MARE, CONCLUSO DALL'ASSOCIAZIONE ARMATORI DELLA COMUNITÀ EUROPEA (ECSA) E DALLA FEDERAZIONE DEI SINDACATI DEI TRASPORTATORI DELL'UNIONE EUROPEA (FST)

(G.U. 24 giugno 2005, n. 145)

Al fine di dare attuazione alla direttiva 1999/63/CE, il presente decreto legislativo è diretto a regolamentare alcuni profili della disciplina del rapporto di lavoro dei lavoratori marittimi connessi all'organizzazione dell'orario di lavoro. Esso si applica ai lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo di tutte le navi mercantili battenti bandiera italiana ed adibite alla navigazione marittima. L'armatore della nave deve fornire al comandante le risorse necessarie per poter organizzare il lavoro a bordo, tenendo conto della necessità di evitare o ridurre al minimo, orari eccessivi di lavoro a bordo per il lavoratore marittimo, al fine di garantire adeguati periodi di riposo in relazione alla tipologia di nave e di navigazione svolta, nonché della necessità di prevedere la presenza a bordo di un numero sufficiente di personale d'equipaggio per garantire la sicurezza e l'efficienza in conformità con la tabella minimi d'equipaggio rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il comandante della nave deve adottare tutti i provvedimenti necessari per far sì che le disposizioni relative all'orario di lavoro dei lavoratori marittimi, alle ferie ed ai periodi di riposo derivanti dal presente decreto siano rispettate. Sono previste, infine, sanzioni amministrative pecuniarie a carico dell'armatore e del comandante della nave in caso di violazioni delle disposizioni del presente decreto.

DECRETO LEGISLATIVO 27 MAGGIO 2005, N. 119

ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2002/84/CE IN MATERIA DI SICUREZZA MARITTIMA E DI

... Continua



Continua ...

PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO PROVOCATO DA NAVI
(G.U. 4 luglio 2005, n. 153)

In attuazione della direttiva 2002/84/CE, i richiami agli strumenti internazionali contenuti nei provvedimenti normativi ed amministrativi che recepiscono nell'ordinamento nazionale le direttive comunitarie concernenti la legislazione marittima comunitaria indicate nella medesima direttiva, nonché quelle di modifica delle stesse, si intendono effettuati anche a successivi eventuali emendamenti, modifiche ed integrazioni a detti strumenti dal momento in cui gli emendamenti, modifiche ed integrazioni entrano in vigore, fatto salvo l'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

DECRETO 23 GIUGNO 2005
DISPOSIZIONI APPLICATIVE DEL REGIME DI DETERMINAZIONE DELLA BASE IMPONIBILE DELLE IMPRESE MARITTIME, DI CUI AGLI ARTICOLI DA 155 A 161 DEL TUIR (TONNAGE TAX)
(G.U. 4 luglio 2005, n. 153)

L'opzione per il regime della tonnage tax prevista dall'art. 155 del testo unico delle imposte sui redditi (Tuir) può essere esercitata dai soggetti di cui all'art. 73, comma 1, lettera a), del Tuir e dai soggetti di cui alla lettera d) del medesimo articolo del testo unico che esercitano nel territorio dello Stato un'attività d'impresa mediante stabile organizzazione (art. 2). L'opzione per il regime della tonnage tax è esercitata relativamente a tutte le navi con i requisiti di cui all'art. 155 del testo unico, conseguiti entro la chiusura del periodo di imposta (art. 3). L'opzione di cui all'art. 3 consente la determinazione forfetaria della base imponibile delle navi di almeno cento tonnellate di stazza netta e con i requisiti di cui all'art. 155 del testo unico, utilizzate dai soggetti di cui all'art. 2 e destinate alle attività di trasporto merci, trasporto passeggeri, soccorso in mare, rimorchio in mare, trasporto e posa in opera di impianti offshore e assistenza marittima in alto mare. Per le stesse

navi la determinazione dell'imponibile è possibile altresì per attività accessorie (es. contratti di subappalto o franchising, operazioni di gestione commerciale, imbarco e sbarco passeggeri, fornitura e messa a disposizione di containers), qualora siano direttamente connesse, strumentali e complementari alle attività sopra elencate.

DECRETO 5 LUGLIO 2005
DIFFERIMENTO DEL TERMINE, PER LA COMUNICAZIONE ALL'AGENZIA DELLE ENTRATE, DELL'ESERCIZIO DELL'OPZIONE PER AVVALERSI DELLA DISCIPLINA IN TEMA DI "TONNAGE TAX"
(G.U. 9 luglio 2005, n. 158)

Per il primo periodo d'imposta che inizia a decorrere dalla data di entrata in vigore delle disposizioni di cui agli articoli da 155 a 161 del testo unico delle imposte sui redditi, in materia di determinazione forfetaria della base imponibile di alcune imprese marittime, le comunicazioni all'Agenzia delle entrate relative all'opzione di cui all'art. 155 del medesimo testo unico, sono effettuate entro la fine del periodo d'imposta.

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 6 GIUGNO 2005, N. 134
REGOLAMENTO RECANTE DISCIPLINA PER LE NAVI MERCANTILI DEI REQUISITI PER L'IMBARCO, IL TRASPORTO E LO SBARCO DI MERCI PERICOLOSE
(G.U. 15 luglio 2005, n. 163)

Il presente regolamento stabilisce i requisiti a cui devono rispondere le navi mercantili nazionali, adibite alla navigazione marittima, e le navi di bandiera estera che toccano i porti italiani, per essere abilitate al trasporto di merci pericolose in colli e unità di trasporto del carico, le procedure per l'imbarco, il trasporto in mare, lo sbarco, il trasbordo dei colli e unità di trasporto del carico, nonché i requisiti tecnici degli stessi.

Il regolamento non si applica alle merci ed ai materiali pericolosi destinati al normale approvvigionamento ed armamento della nave, nonché a carichi particolari trasportati su navi costruite

appositamente o trasformate interamente a tale scopo. Il trasporto di merci pericolose deve essere effettuato in conformità alle prescrizioni del codice IMDG. Per la navigazione nazionale, l'Amministrazione può adottare misure che consentano l'equivalenza alle prescrizioni del codice IMDG, purché tali equivalenze siano efficaci quanto le suddette prescrizioni e garantiscano lo stesso livello di sicurezza. L'Autorità marittima dovrà vigilare sulle operazioni di imbarco, stivaggio, sbarco e trasbordo delle merci pericolose, ai fini della sicurezza della nave, stabilendo le relative modalità tenuto conto delle condizioni locali e delle circostanze speciali.

LEGGE 12 LUGLIO 2005, N. 130
ADESIONE DELLA REPUBBLICA ITALIANA AL PROTOCOLLO DEL 2003 ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1992 SULL'ISTITUZIONE DI UN FONDO COMPLEMENTARE INTERNAZIONALE PER IL RISARCIMENTO DEI DANNI CAUSATI DALL'INQUINAMENTO DA IDROCARBURI, FATTO A LONDRA IL 16 MAGGIO 2003, E NORME DI ADEGUAMENTO DELL'ORDINAMENTO INTERNO
(G.U. 13 luglio 2005, n. 161)

Viene data piena ed intera esecuzione al Protocollo del 2003 alla Convenzione internazionale del 1992 sulla istituzione di un Fondo complementare internazionale per il risarcimento dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi, stipulato a Londra il 16 maggio 2003, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 21, par. 2, del Protocollo stesso.

DECRETO LEGISLATIVO 19 AGOSTO 2005, N. 196
ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2002/59/CE RELATIVA ALL'ISTITUZIONE DI UN SISTEMA COMUNITARIO DI MONITORAGGIO E DI INFORMAZIONE SUL TRAFFICO NAVALE
(G.U. 23 settembre 2005, n. 222)

In attuazione della Direttiva 2002/59/CE il presente decreto, che si appli-

... Continua



Continua ...

ca alle navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, salvo diversamente specificato, istituisce un sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ai fini di una migliore sicurezza ed efficienza di tale traffico, di una migliore risposta delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso, e di un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato da navi.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. v. Furness Withy (Australia) Pty (The Doric Pride)

Queen's Bench Division (Commercial Court) – [2005] EWCH 945 (Comm)

La sentenza di seguito annotata indaga la problematica derivante dall'uso sempre più frequente di clausole tipiche del contratto di noleggio a tempo, stipulate in quello che in pratica è un contratto di noleggio a viaggio (il c.d. *single trip time charter*). Il giudice si è soffermato sulla difficoltà pregnante dei fatti di causa, ovvero l'utilizzo di forme contrattuali ibride che creano tensioni tra il tipo di relazione commerciale instaurata tra le parti e i termini legali su cui tale relazione è basata. Nello specifico, i fatti che hanno portato alla causa in rassegna hanno ad oggetto il significato e l'effetto di una clausola *off-hire* in un contratto di noleggio a tempo di nave, a seguito di fermo ordinato dell'autorità. In data 2 febbraio, alla m/n *Doric Pride*, noleggiata all'attore dalla convenuta con *charter-party* datato 30 gennaio 2004 su formulario *NYPE* (*New York Produce Exchange Time Charter*) ammendato per "... *one time charter trip via safe anchorage(s), [...] from US Gulf to South Korea...*", venne ordinato dai suoi noleggiatori di procedere verso New Orleans, per caricare una partita di merce da trasportare in Co-

rea del Sud come disposto dal *charter-party*. Essendo il suo primo viaggio negli Stati Uniti, come anticipato dagli agenti della nave nel porto di carica, a seguito di misure di sicurezza introdotte negli Stati Uniti dopo i tragici eventi dell'11 settembre (in particolare il *Marine Transportation Safety Act 2002*), al comandante della nave fu notificato via *telex* in data 19 febbraio dalla Guardia Costiera statunitense che "*THE COAST GUARD HAS TARGETED YOUR VESSEL AS A HIGH INTEREST VESSEL. YOUR VESSEL IS PROHIBITED FROM ENTERING THE LOWER MISSISSIPPI RIVER AND IS DIRECTED TO SOUTHWEST PASS NW APPROACH [...] AND WILL REMAIN THERE UNTIL FOUND SATISFACTORY BY A COAST GUARD BOARDING TEAM*". Appare a questo punto doveroso rilevare come la decisione di sottoporre le navi in arrivo ad ispezione da parte della Guardia Costiera fosse rimessa all'esclusivo apprezzamento della locale Autorità Portuale e, inoltre, come la m/n *Doric Pride* non fosse ancora entrata in acque territoriali statunitensi, né tantomeno in tale giurisdizione si trovasse il posto di ancoraggio imposto dalla Guardia Costiera. In pari data una collisione tra due navi portò alla chiusura del fiume *Mississippi* tra le miglia 125.5 e 75, fatto che però non avrebbe impedito alla nave di procedere come già programmato in precedenza all'ordine della Guardia Costiera. Il 20 febbraio la nave arrivò all'ancoraggio impostole dalla Guardia Costiera per attendere l'ispezione che sarebbe dovuta avvenire nella giornata seguente, quando una seconda e più grave collisione tra navi nella mattinata seguente portò alla chiusura anche del *Southwest Pass*. Non avesse dovuto attendere l'ispezione, la nave avrebbe potuto raggiungere la banchina di carica, sebbene comunque soggetta a rallentamenti in uscita dal porto. Inoltre, sempre in conseguenza della collisione del 21 febbraio, la Guardia Costiera fu impegnata in operazioni di ricerca e soccorso, così da ritardare l'ispezione della nave fino alla data del 26 febbraio (con ulteriori ritardi da gestione). La prima questione affron-

tata dalla Corte anglosassone è quindi quella concernente la detenzione della nave: il noleggiatore prospettava la nave fosse da considerarsi "*detained*", nel senso sottinteso dalla clausola 85 del contratto di noleggio, nell'attesa di ispezione da parte dell'autorità (è infatti pacifico che l'eventuale detenzione sarebbe stata per ordine dell'autorità) e fino al completamento di essa, mentre l'armatore sosteneva tale ordine non implicasse detenzione in quanto la nave era comunque libera di salpare per diversa destinazione al di fuori delle acque territoriali statunitensi. In via subordinata, l'armatore suggeriva la detenzione, ove trovata, causata dagli ordini stessi del noleggiatore di procedere alla carica nel porto di New Orleans. L'argomento proposto dall'armatore, sia pure a prima vista incensurabile, non è supportato dai precedenti giurisprudenziali. In *common law* è giurisprudenza consolidata che una nave è da considerarsi "*detained*" quando – a causa di un impedimento, fisico o geografico che sia, della sua libertà di movimento – essa è impossibilitata a procedere secondo le istruzioni contenute nel contratto di noleggio. Altresì, in presenza di siffatti impedimenti della sua libertà di movimento, il mero fatto di poter far rotta verso altro luogo non può negare lo stato di detenzione (cfr. *The Mareva AIS*; *The Jalagouri*). Anche il secondo argomento di censura, proposto in via subordinata, non ha trovato accoglimento favorevole da parte della Corte. Un'indennità come quella prevista dalla clausola 8 del *NYPE*, per danni causati dall'aver il comandante obbedito alle istruzioni del noleggiatore, appare infatti sensata nel contesto del noleggio a tempo, ma non altrettanto appropriata al noleggio a viaggio, in cui il noleggiatore non ha la stessa ampia discrezionalità di un noleggiatore a tempo, nella scelta dei porti di carica e delle merci da trasportare (cfr. *The Island Archon*). Essendo questo *charter-party*, in buona sostanza, un noleggio a viaggio (*recitius*: un *single trip time charter*), nell'opinione della Corte l'armatore aveva

... Continua



Continua ...

implicitamente acconsentito al rischio di detenzione da parte dell'autorità, nel concludere il contratto di trasporto con porto di caricazione situato nel golfo statunitense. Siffatto rischio era infatti intrinseco nel golfo statunitense e non una caratteristica del solo porto di New Orleans. Ne consegue *de plano* che non si può incorporare implicitamente nel *charter-party* un'indennità inconsistente con un termine espresso e, quindi, nel caso di specie, il rischio di detenzione non può considerarsi causato dagli ordini del noleggiatore di procedere verso il porto di New Orleans.

Alessandro Tricoli

PRATICHE CONFUSORIE TRA CANTIERI NAVALI (Tribunale di Marsala, ord. 10 maggio 2005)

Con l'ordinanza di seguito annotata, vengono in rilievo alcuni interessanti spunti, in ordine alla fattispecie normata all'art. 2598, primo comma, codice civile, con specifico riferimento al settore navale. La norma individua (vietandoli) come atti di concorrenza sleale, quelli consistenti nell'uso di nomi o segni distintivi idonei a produrre confusione con nomi o segni distintivi legittimamente usati da altri.

Nei fatti, con ricorso ex art. 700 c.p.c., il Cantiere Navale F.Ili G., titolare da tempo del marchio "Cantiere Navale G.", chiedeva un provvedimento d'urgenza finalizzato alla inibizione dell'utilizzo della denominazione sociale "Cantiere G." da parte di un proprio concorrente. Questi, infatti, aveva adottato tale denominazione sociale soltanto a far data dal 12 febbraio 2004, appalesando, a detta della ricorrente, la volontà di agganciamento alla notorietà di quest'ultima. A ciò si aggiunge che l'indicazione della "G" non era giustificabile nemmeno dal richiamo del cognome di uno dei soci. A sostegno delle proprie richieste, il concorrente evidenziava due elementi essenziali: anzitutto entrambi i concorrenti avevano la propria se-

de in Mazara del Vallo, operando dunque nel medesimo ambito territoriale; inoltre, l'oggetto sociale dei due concorrenti era quanto mai sovrapponibile comportando tanto l'attività di costruzione di navi, quanto numerose attività connesse a quella cantieristica.

Mentre l'art. 2563 cod. civ. sancisce il diritto all'uso esclusivo della ditta da parte dell'imprenditore titolare di tale segno, il successivo art. 2564 c.c. prevede l'obbligo di integrazione o di modifica della propria ditta quando questa possa creare confusione con quella usata (già precedentemente) da altro imprenditore. Sulla base di tale principio di priorità, la soluzione della fattispecie sopra delineata apparirebbe quanto mai induttiva. In realtà, il giudice adito si è spinto ad alcuni approfondimenti che vanno a caratterizzare marcatamente la fattispecie confusoria, proprio nella misura in cui la stessa deve essere valutata con riferimento allo specifico settore di cui si tratta, ovvero quello navale. Partendo dal presupposto che, per dottrina costante, il rischio di confusione deve essere valutato con attenzione alla clientela di riferimento, la resistente faceva rilevare come in un settore imprenditoriale così particolare il livello di conoscenza della clientela fosse sicuramente qualificato e quindi difficilmente viziabile mediante l'utilizzo di tecniche confusorie. In realtà, il giudice investito della questione ha tenuto a precisare come la presenza di due società aventi un'estrema somiglianza di denominazioni, un (pressoché) identico oggetto e la sede sociale nel medesimo luogo, possa trarre in inganno anche un cliente avveduto, specie nella fase iniziale dell'avvicinamento all'impresa. Questa ultima specificazione è molto importante proprio con riferimento alla fattispecie confusoria, poiché sembra avvalorare la tesi del momento della consumazione dell'illecito nel primo istante di contatto tra imprenditore e potenziale cliente. Oltre a ciò, aggiunge il Tribunale di Marsala, non bisogna dimenticare che entrambe le società concorrenti non svolgono esclusivamente l'attività di costruzione di navi su commissione, ma anche di riparazione e di

officina, oltre che di predisposizione di cantieri ed attività connesse, overosia attività a fronte delle quali il grado di attenzione ed avvedutezza del cliente è riconducibile a canoni medi. Con riferimento, invece, al *periculum in mora*, ovvero all'esistenza di un pregiudizio grave ed irreparabile a carico del soggetto ricorrente, il Tribunale di Marsala evidenzia attentamente come il pregiudizio ravvisato dalla giurisprudenza non risieda nella violazione in sé delle norme sopra citate, ma negli effetti che naturalmente e normalmente fanno seguito a tale violazione. Infatti, tanto lo sviamento della clientela con susseguente perdita di una quota di mercato, quanto lo svilimento del segno distintivo, sono difficilmente riparabili per equivalente al termine del giudizio di merito. A tale chiara disposizione viene, però, aggiunta una ulteriore considerazione, che scaturisce dall'analisi in concreto del peculiare mercato di riferimento per i cantieri navali. In tale settore non vi è, infatti, un numero elevato di imprese, ragione per cui è facile acquisire la clientela altrui. Ciò significa, in altre parole, che l'insistenza di pochi concorrenti nel segmento specifico comporta di fatto il sorgere di una elevata soglia di fidelizzazione. Proprio in ragione di ciò, deve essere considerata ancora più dannosa la pratica confusoria posta in essere dal concorrente in caso di sviamento di clientela e di svilimento del marchio. A seguito di tali considerazioni, il giudice accoglie il ricorso sui punti sopra analizzati, ordinando alla resistente di eliminare dalla propria denominazione sociale la dicitura "G." e di astenersi dall'utilizzarla per il futuro.

Filippo Maria Andreani

MATERIALI

Si riporta di seguito il Comunicato stampa dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo, relativo al rinnovo del Comitato Direttivo per il triennio 2005-2008, avvenuto nel corso dell'Assemblea annuale del 14 ottobre 2005.

... Continua



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO

10 VIA ROMA - 16121 GENOVA

Tel. 010-586.441
 FAX 010-594.805
 E-MAIL sib@dirmar.it

19 ottobre 2005

COMUNICATO STAMPA

Il 14 ottobre 2005 nel corso dell'Assemblea annuale si è proceduto al rinnovo del Comitato Direttivo dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo che per il triennio 2005-2008 è il seguente:

<i>Presidente:</i>	Avv. Giorgio Berlingieri
<i>Vice Presidenti:</i>	Prof. Avv. Elda Turco Bulgherini Prof. Avv. Sergio M. Carbone
<i>Segretario Generale:</i>	Avv. Giuseppe Duca
<i>Tesoriere:</i>	Avv. Marcello Maresca
<i>Membri:</i>	Avv. Alberto Batini Prof. Avv. Mauro Casanova Avv. Giuseppe Duca Prof. Avv. Sergio La China Avv. Marcello Maresca Avv. Emilio Piombino Avv. Francesco Siccardi Avv. Sergio Turci Prof. Avv. Enzo Volli Prof. Avv. Stefano Zunarelli

Il Prof. Avv. Francesco Berlingieri è stato nominato Presidente *ad honorem*.

L'Associazione, costituita nel 1899, è una delle più antiche associazioni nazionali di diritto marittimo.

Suo primario scopo sociale è quello di contribuire all'unificazione del diritto marittimo, raccogliendo le opinioni ed accertando le esigenze degli operatori marittimi ed assumendo orientamenti tali da contemperare nel miglior modo interessi eventualmente in conflitto.

L'Associazione fa parte del Comité Maritime International che venne fondato nel 1897 e che raggruppa 56 associazioni nazionali.

L'Associazione ha partecipato e partecipa agli studi e alle ricerche svolti dal Comité Maritime International tra cui l'elaborazione delle convenzioni internazionali di diritto marittimo attualmente in vigore e di quelle in progetto.

L'Associazione invierà propri delegati alla prossima Conferenza del Comité Maritime International che si svolgerà a Città del Capo dal 12 al 15 febbraio 2006.

Tra gli argomenti che verranno trattati vi è quello, assai attuale e iniziato a dibattersi dopo l'avvenimento della n/c "Prestige" – e il conseguente inquinamento verificatosi alle coste spagnole, portoghesi e francesi – dei luoghi di rifugio per navi cisterna in avaria o comunque in difficoltà.

Verrà inoltre discusso l'altro rilevante tema che riguarda la tutela dei marittimi nel caso di azioni nei loro confronti per eventuali responsabilità in seguito a sinistri marittimi.

Il Segretario Generale

Avv. Giuseppe Duca