

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

Convegno di presentazione del 1° Master universitario dal titolo "Ingegneria e gestione della nautica da diporto", istituito dalla II Facoltà di ingegneria - Università di Bologna - e incontro sul tema della fiscalità nel settore della nautica. Forlì, 11 novembre 2005
pag. 2

La strumentalità dei beni per l'esercizio della navigazione aerea e la discutibile interpretazione fornita dall'agenzia del demanio: riflessioni e spunti critici
pagg. 2-5

Considerata la particolare importanza del settore Cargo Aereo e le problematiche connesse al suo adeguato sviluppo in Italia, ...
pagg. 5-6

Osservatorio Legislativo
pagg. 7-11

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 11-13

Materiali
pagg. 13-15

Il sistema croceristico
pag. 16

Osservatorio Legislativo
pagg. 16-19

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 19-22

Materiali
pagg. 22-24

EVENTI

"Forlì 17 febbraio 2006, inaugurazione del Centro di Formazione Permanente per i Servizi della Navigazione Aerea di ENAV S.p.A. (Società Nazionale per l'Assistenza al Volo)"
pag. 24

Convegno di presentazione del 1° Master universitario dal titolo "Ingegneria e gestione della nautica da diporto", istituito dalla II Facoltà di ingegneria - Università di Bologna - e incontro sul tema della fiscalità nel settore della nautica. Forlì, 11 novembre 2005

di Massimo Provinciali*

Massimo Provinciali, Director of Navigation and Maritime and Domestic Transport for the Italian Ministry of Infrastructure and Transport, proudly summarises the convention for the Presentation of the inaugural Masters in "Engineering and the Management of Maritime Recreation Craft" held by the Forlì Faculty of Engineering of the prestigious University of Bologna. The inauguration of this Masters is particularly pertinent in the light of the recent entry into force of new Italian Code provisions in relation to maritime recreation craft.

Più o meno contemporaneamente all'incontro tenutosi a Forlì in occasione della presentazione del 1° Master universitario dal titolo "Ingegneria e ge-

Continua a pagina 2

* Direttore generale per la navigazione ed il trasporto marittimo ed interno, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Considerata la particolare importanza del settore Cargo Aereo e le problematiche connesse al suo adeguato sviluppo in Italia, la redazione della rivista "The Aviation & Maritime Journal" ha formulato alcuni quesiti ad un esperto del settore, il Dott. Michele Di Puppò, Amministratore Delegato di Verona Cargo Center SpA

On the 27th of January 2006, an interview with Michele Di Puppò, the Managing Director of Verona Cargo Center S.p.A. was conducted in order to discuss current air cargo sector issues in Italy. In particular the interview transcribed below deals with: the main causes of the unsatisfactory development in the sector; the pros and cons of proposed investment and management reforms and the introduction of supply chain management; and the recent acquisition of the low-cost Volare carrier by the Italian flag carrier, Alitalia.

QUESITI:

1. Quali sono, a Suo parere, le tre principali cause di un insoddisfa-

Continua a pagina 5

La strumentalità dei beni per l'esercizio della navigazione aerea e la discutibile interpretazione fornita dall'agenzia del demanio: riflessioni e spunti critici

di Anna Masutti

For some time now the Italian Ministry of Defence has been working on a project to transfer some state property military airports into the hands of the civil aviation sector. This process has already lead to the signature of a memorandum of understanding with the Italian Ministry of Infrastructure and Transport and the Italian Ministry of Economics and Finance during the course of 2004. However, recently the project has stalled also due to the debateable interpretation of Italian Law 265/04 which reformed the Navigation Code provisions dealing with the aeronautical sector. In particular the article summarises the background

Continua a pagina 2



Continua dalla prima pagina

(Convegno di presentazione del 1° Master ...)

stione della nautica da diporto", istituito dalla Il Facoltà di ingegneria dell'Università di Bologna, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (tuttora detentore di alcune competenze statali in materia di nautica da diporto e professioni marittime), ha sottoscritto con l'Accademia navale della Marina mercantile, istituita sotto l'impulso della Provincia di Genova, un protocollo d'intesa per la condivisione di obiettivi e strategie in materia di formazione delle "professioni del mare", ed ha stipulato una convenzione con l'Ismeff (onlus partecipata dall'Università di Cassino), per la realizzazione presso Gaeta di un polo formativo per le "professioni del diporto".

Ciò che lega i tre eventi non è solo una coincidenza temporale, ma la circostanza di rappresentare un "frutto di stagione", conseguente a due presupposti ormai di tutta evidenza.

Il primo è la riscoperta dell'economia del mare, sia sotto il profilo commerciale che sotto il profilo diportistico: da un lato i traffici marittimi commerciali sono in piena espansione, essendo il naturale vettore dell'economia

globalizzata, dall'altro il diporto conferma in Italia trend di incremento a due cifre che coinvolgono sia la produzione che la commercializzazione. Un'economia florida come quella marittima risveglia naturali attenzioni verso le professioni (tecniche, amministrative, commerciali, ecc.) che ad essa si legano, sia a bordo che a terra. Il secondo presupposto, valido soprattutto per il diporto, è che questo momento magico è stato responsabilmente colto dal legislatore il quale, negli ultimi anni, ha prodotto una legislazione in materia di nautica da diporto aggiornata, completa e tesa ad una sempre maggiore semplificazione pur senza compromettere gli imprescindibili livelli di sicurezza. Tale legislazione si sostanzia nella legge n. 172 del 2003, con la quale è stata riformata la legge n. 50 del 1971, normativa fondamentale del diporto nautico; nel d.lgs n.171 del 2005, recante il Codice della nautica da diporto, nei decreti ministeriali n. 121 del 2005 e n.95 del 2005, disciplinanti rispettivamente i titoli professionali per il diporto e il regolamento di sicurezza per i maxiyachts. Il panorama normativo verrà a breve completato con l'adozione di un decreto ministeriale di attuazione di alcune disposizione del d.lgs n. 171 del 2005. Peraltro, uno degli elementi più caratterizzanti di questo percorso normativo, in una legislatura che spesso ha presentato contrapposizioni apodittiche e durissime tra maggioranza ed opposizione, è stata l'assoluta condivisione delle scelte operate: la legge n.172 del 2003 ed il d.lgs n. 171 del 2005 sono stati infatti approvati all'unanimità. Benché l'attività normativa, come detto, si sia concretizzata (anche per assicurare una maggiore, futura flessibilità), in una serie di provvedimenti anziché in un codice unico, come alcuni avrebbero preferito, l'obiettivo atteso è comunque quello di concentrare la disciplina pubblicistica del diporto sugli aspetti di sicurezza: sicurezza dei mezzi (norme di progettazione e costruzione), dei conducenti (abilitazioni e titoli

professionali) e dei terzi (educazione, per così dire, "stradale"), senza gravare il diportista con procedure o adempimenti di scarsa utilità e grande fastidio. Del resto, non bisogna dimenticare che navigare in sicurezza, garantiti da una Pubblica Amministrazione non vessatoria, è l'obiettivo di tutto un comparto il cui vero risultato ultimo non sono la produzione o il commercio, ma la fruizione del tempo libero.

Continua dalla prima pagina

(La strumentalità dei beni ...)

which lead to the birth of the project, the project activities of the State Property Agency and its conception of the instrumental nature of certain goods for the exercise of air navigation. Lastly, the article explores the reach of the effective powers of the State Property Agency in the transfer project.

Il progetto di cedere al demanio aeronautico civile, parte degli aeroporti compresi nel demanio militare, ha da tempo impegnato il Ministero della Difesa che, numerosi contatti ha avviato con gli altri Ministeri interessati e con l'Ente nazionale per l'aviazione civile. Tale processo aveva già condotto alla sottoscrizione, nel corso del 2004, di un protocollo di intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero dell'economia e delle finanze. Il processo in atto ha subito, tuttavia, una battuta di arresto in tempi più recenti ed anzi si è ulteriormente complicato a seguito di una discutibile interpretazione della legge n. 265/04 e della riforma della parte aerea del codice della navigazione.

1. Soluzioni avanzate

Risale agli anni '90 la decisione della Aeronautica militare di dismettere al-

... Continua

DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

COMITATO DIRETTIVO:

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

HANNO COLLABORATO:

Alberto Cozzo, Anna Masutti, Massimo Provinciali

REDAZIONE:

Filippo Maria Andreani, Pietro Nisi, Annalisa Pracucci, Alessio Quaranta, Alessandro Tricoli, Greta Tellarini, Freya Tamburini, 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



Continua ...

cuni aeroporti militari aperti anche al traffico civile (e dunque in uso promiscuo), venuto meno l'interesse alla loro utilizzazione come sedi permanenti per reparti di volo militari.

Gli aeroporti coinvolti, appartenenti al demanio militare, sono molteplici e contrassegnati da rilevante traffico civile, basti pensare, ad esempio, a quelli di Napoli Capodichino, Roma Ciampino, Brescia Montichiari, Verona Villafranca, Brindisi, Cagliari, Ancona. L'ENAC manifestò la propria disponibilità a farsi parte attiva per raggiungere in tempi brevi, soprattutto con riguardo ai citati aeroporti, un'intesa che consentisse al Ministero della Difesa di liberarsi di oneri e spese sostenuti per garantire l'efficienza operativa ed infrastrutturale degli aeroporti ad uso promiscuo, ed all'Ente stesso di acquisire nuovi spazi suscettibili di concorrere allo sviluppo programmato del trasporto aereo.

Come si è anticipato, il Protocollo di intesa del 2004 aveva la finalità di consentire il trasferimento al demanio statale delle aeree in parola, procedendo inizialmente all'individuazione degli aeroporti oggetto di trasferimento, per provvedere, poi, al loro cambio di status con emanazione di un apposito decreto interministeriale. La riforma della parte aerea del codice della navigazione e la riformulazione delle norme relative ai beni del demanio aeronautico hanno offerto l'occasione per una loro interpretazione per nulla condivisibile, che ha segnato una battuta di arresto nel processo in atto, frustrando le finalità di contenimento dei costi del Ministero della difesa e di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali per la crescita del traffico commerciale, che il percorso iniziato mirava a perseguire.

2. L'intervento dell'agenzia del Demanio

La riforma della parte aerea del codice dalla navigazione adotta, per l'attribu-

zione del carattere della demanialità alle costruzioni ed agli impianti statali, il principio della *'strumentalità'*, assente nella originaria formulazione del codice del 1942. Fanno quindi parte, ai sensi dell'art. 692, co. 1, lett. b), cod. nav., del demanio aeronautico civile statale *"ogni costruzione o impianto appartenente allo Stato strumentalmente destinato al servizio della navigazione aerea"*.

Le disposizioni successive, non discostandosi dai principi sanciti dalle leggi speciali in materia (ed in specie dalla legge n. 250/1997), prevedono che i beni del demanio aeronautico civile statale, debbano essere assegnati all'ENAC in uso gratuito, per essere affidati al gestore titolare di concessione per la gestione totale dell'aeroporto (art. 693 co. 1).

Con specifico riguardo, poi, all'argomento in esame, ovvero ai beni del demanio militare aeronautico da destinare all'aviazione civile, si prevede che gli stessi debbano essere *"individuati con provvedimento del Ministero della difesa e trasferiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti"* per essere anch'essi assegnati in uso gratuito all'ENAC, per i fini sopra indicati.

L'attuale formulazione del codice della navigazione appare non solo in sintonia con il complesso di norme speciali emanate per consentire il rilascio delle concessioni totali, ma non pare introdurre disposizioni volte a tracciare un percorso diverso rispetto a quello già delineato per la dismissione dei beni dal demanio militare al civile.

È proprio con riguardo all'applicazione di queste norme che si inserisce l'interpretazione restrittiva che è stata di recente manifestata dalla Agenzia del Demanio.

Quest'ultima, intervenendo nel processo di dismissione degli aeroporti in questione, ritiene che l'individuazione dei beni da trasferire non possa prescindere da una valutazione di *'funzionalità'* al trasporto aereo di perso-

ne e merci delle aree cedibili e suggerisce, al riguardo, una interpretazione del concetto di strumentalità alquanto restrittiva, aliena alle caratteristiche proprie dell'attività d'impresa svolta in ambito aeroportuale e promossa nel corso degli anni dai gestori aeroportuali.

Di tale interpretazione l'Agenzia ritiene di doversene avvalere, intervenendo nel processo di individuazione dei beni da assegnare all'ENAC e motivando tale ingerenza alla luce dell'art. 698 cod. nav., che rimette ad un dpr – che vede coinvolta l'Agenzia con ruolo meramente consultivo – l'individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale e dunque di esclusiva competenza statale.

In ragione di un nuovo percorso tracciato per la classificazione degli aeroporti l'Agenzia del Demanio ritiene che il passaggio dei beni al demanio aeronautico civile debba avvenire solamente con dpr, vagliata la sussistenza dei requisiti di strumentalità dei beni in parola, mentre la gestione *medio tempore* dei beni in parola deve essere affidata al Demanio civile.

2a. Il concetto di *'strumentalità dei beni'* proposto dall'Agenzia del Demanio

Rinviando ad un parere del Consiglio di Stato di qualche anno fa (Cons. di Stato 19 marzo 2002, n. 542/2002), l'Agenzia del Demanio rileva che sono stati ritenuti *"strumentali all'esercizio del traffico aereo"* le piste di atterraggio e le attigue bretelle di raccordo, le aerostazioni passeggeri e merci, le strutture per servizi carburante e locali al servizio dei vettori.

Sono stati invece esclusi dal novero dei beni da trasferire all'ENAC, in quanto ritenuti non strumentali all'attività di traffico aereo, altri beni presenti nel perimetro aeroportuale quali, ad esempio, le aree di parcheggio a pagamento, per il noleggio delle auto,

... Continua



Continua ...

gli alberghi per l'alloggio dei passeggeri.

Il Consiglio di Stato ha osservato che tali beni debbano essere attribuiti all'Agenzia del demanio poiché quest'ultima annovera tra i suoi compiti la gestione e valorizzazione produttiva dei beni dello Stato con criteri imprenditoriali.

Le conclusioni cui giunge il Consiglio di Stato non paiono tuttavia in sintonia né con precedenti interventi della medesima autorità sul punto, né con le peculiarità che caratterizzano l'attività di trasporto aereo a favore di passeggeri e merci; tali conclusioni non valorizzano, conseguentemente, la moderna funzione dell'impresa di gestione aeroportuale e di organizzazione dell'aeroporto.

Esse, infatti, non paiono tener conto della natura di servizio pubblico svolta in ambito aeroportuale a favore dei passeggeri.

La decisione richiamata dall'Agenzia del Demanio, non considera infatti che l'esclusione dal novero dei beni strumentali delle aree richiamate, può apparire un freno per il gestore tenuto a svolgere un'attività economica a fini sociali, assicurando al contempo l'efficienza e la sicurezza dell'intera infrastruttura aeroportuale.

Tali principi, ed in specie la funzione di garante di una efficiente e corretta esecuzione dei servizi per la realizzazione di un servizio pubblico a vantaggio dei passeggeri, sono stati invece valorizzati dai giudici amministrativi sia in relazione ai beni aeroportuali, sia con riguardo alla nozione di stazione passeggeri per il trasporto ferroviario in una più recente decisione del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha da tempo espresso il proprio parere circa l'appartenenza al demanio aeronautico dei piazzali di sosta delle autovetture, in ragione degli usi pubblici cui essi sono destinati.

In virtù di tale principio non può non esservi dubbio "che i piazzali di un ae-

roporto rientrino nel concetto di demanio aeronautico".

Tale conclusione è stata assunta sulla base della considerazione che i piazzali "costruiti non per uso pubblico della circolazione, ma per il vantaggio esclusivo dell'aerodromo destinato al servizio della navigazione aerea, ... partecipano della condizione giuridica dell'aerodromo e restano quindi esclusi dal demanio stradale" (Cons. Stato 27.9.60, n. 1031).

Ancora, il Consiglio di Stato, in una recente pronuncia resa in ordine alla realizzazione di un parcheggio multipiano a pagamento nell'aeroporto di Bari - Palese per complessivi 700 posti auto, ha sottolineato che: "un parcheggio deve ritenersi essenziale e strumentale per la infrastruttura aeroportuale" (Consiglio di Stato, n. 2 del 2/1/05).

La giurisprudenza civile di legittimità ha poi considerato come strumentale rispetto ai servizi aeroportuali l'espletamento di attività, in locali affidati ad imprenditori privati, relative a pratiche doganali e di spedizione in quanto: "in uno scalo aereo di notevoli dimensioni, con traffico nazionale ed internazionale di persone e merci, l'offerta agli utenti di prestazioni professionali, per la definizione dei rapporti con la dogana e per le operazioni di spedizione, configura una tessera del mosaico dei complessivi servizi aeroportuali, con la conseguenza che il terzo, chiamato a svolgere tali compiti, con il godimento delle strutture all'uopo occorrenti, assicura un interesse della concessionaria che va oltre la percezione del canone ed esige l'effettiva utilizzazione delle strutture stesse per il buon funzionamento dello scalo" (Cass. civ., sez. I, n. 4645 del 7/11/89).



In una recente decisione del Consiglio di Stato si è osservato, con riguardo alla nozione di 'stazione passeggeri', come essa comprenda "anche tutte quelle pertinenze idonee ad assicurare l'arrivo e la partenza dei viaggiatori, nonché le operazioni di esercizio diretto ed accessorio al trasporto pubblico ferroviario" (Cons. Stato 4 giugno 2003, n. 3074). Sulla base di tale motivazione sono state qualificate come 'pertinenze necessarie e strumentali al servizio ferroviario' non solo i piazzali interni alla stazione, dove si svolgono le manovre dei treni, ma anche i piazzali esterni alla stazione utilizzati dai passeggeri.

È evidente che la più recente decisione del Consiglio di Stato tiene conto dell'intero complesso dell'attività del trasporto a favore dei passeggeri e delle esigenze degli stessi di poter accedere agevolmente al servizio in parola.

Un analogo principio può ben essere richiamato al fine di evidenziare i limiti connessi all'interpretazione caldeggiata dall'Agenzia del Demanio. Quest'ultima infatti non tiene conto che il complesso dei servizi svolti in ambito aeroportuale deve essere finalizzato a garantire, oltre al corretto svolgimento del traffico aereo, "il complesso ed articolato movimento di partenza ed arrivo dei passeggeri", che verrebbe sicuramente penalizzato laddove si ponesse nel dubbio la possibilità di affidare ai gestori le aree per i parcheggi a favore degli stessi, o l'affidamento di altre strutture esterne all'aeroporto, ma finalizzate a garantire ai passeggeri di poter usufruire agevolmente all'infrastruttura aeroportuale. In più va ricordato che il gestore aeroportuale è chiamato, ed in misura ancora maggiore a seguito della riforma della parte aerea del codice della navigazione (art. 705), a coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti e a garantire il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza dell'aeroporto. Tale attività svolta an-

... Continua



Continua ...

che ai fini di una sempre maggiore sicurezza in ambito aeroportuale, verrebbe meno se si privasse il gestore di organizzare e gestire aree che, come si è visto, sono necessariamente strumentali e funzionali ad una efficiente attività di trasporto aereo e di agevole accesso alle relative infrastrutture.

Va sottolineato in proposito che l'aviazione civile è tenuta all'applicazione delle norme ICAO relative alla sicurezza del volo e, nel caso di specie, al rispetto delle limitazioni relative agli ostacoli alla navigazione aerea, nelle aree limitrofe all'aeroporto, ed ai potenziali pericolo per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale (art. 707).

2b. In merito alla possibilità di intervento della Agenzia del Demanio

Simili considerazioni inducono ad una ulteriore riflessione sulle possibilità di intervento dell'Agenzia del demanio in questa fase di trasferimento dei beni al demanio aeronautico civile.

Essa è, come si è visto, assolutamente estranea al processo di cessione dei beni del demanio militare a quello civile, posto che le norme del codice della navigazione come novellato non la coinvolgono. Il suo intervento è solamente previsto dall'art. 698 cod. nav. Quest'ultima norma, che codifica un'altra procedura relativa all'individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale e di interesse regionale, stabilisce che ciò deve avvenire "con decreto del Presidente della Repubblica". In tale procedura l'Agenzia non ha nemmeno funzioni consultive in senso proprio, non dovendo esprimere alcun parere, tanto meno vincolante e/o obbligatorio dovendo essere semplicemente "sentita". Il procedimento si conclude con il decreto citato, sol che l'Agenzia del Demanio sia informata, ed indipendentemente dalla posizione dalla stessa assunta.

Inoltre, essa riveste la natura di agenzia fiscale (istituita nell'ambito della riforma del Ministero delle Finanze con d.lgs. n. 300/99 per la gestione, insieme ad altre Agenzie, delle funzioni esercitate dai dipartimenti ed uffici delle entrate del Ministero delle finanze), ed è quindi priva di funzioni di amministrazione attiva.

Sulla base di tali rilievi, la possibilità di intervento dell'Agenzia è stata fortemente limitata da una importante decisione della Corte dei Conti (decisione n. 18/2002, Sez. controllo atti governo, 26/9-22/10/2002) relativamente al demanio marittimo. L'esame della Corte dei Conti si è concentrato sulla legittimità dell'intervento, a titolo di concerto, dell'Agenzia del demanio nella sottoscrizione dei provvedimenti di trasferimento dal demanio marittimo al patrimonio dello Stato di aree appartenenti al demanio marittimo.

Nell'esaminare tali questioni la Corte ha così avuto modo di osservare relativamente ai beni demaniali che "la valutazione della permanenza della connotazione di demanialità e della strumentalità del bene rispetto al soddisfacimento del corrispondente interesse pubblico non può che permanere radicata in capo a quel settore della P.A. che ne ha la titolarità, specie quando trattasi di ambiti di articolare rilievo storico-culturale o socio-economico che investono la sicurezza e la funzionalità di infrastrutture, reti ed aeroporti".

Alla luce di quanto sopra, La Corte dei Conti ha riconosciuto la sussistenza della competenza in capo alla Agenzia del demanio a sottoscrivere – a titolo di concerto – ad esempio atti di sdemanializzazione, competenza prima intestata all'Amministrazione finanziaria.

Ciò significa quindi che all'Agenzia sono state attribuite competenze che non travalicano quelle già riservate al Ministero delle finanze e che non comprendono la qualificazione dei beni in parola di competenza del Mi-

nistero delle infrastrutture e dei trasporti, cui pertiene esclusivamente il perseguimento dell'interesse pubblico scaturente dal ramo di demanio ad esso intestato.

Sulla base di tali considerazioni la Corte dei conti ha stabilito, nel caso in parola, che "le funzioni demandate all'Agenzia si svolgono sul presupposto della disponibilità del bene conseguente alla cessazione di utilità per i pubblici usi, espressa nei casi in esame dal predetto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non potendo la medesima Agenzia, deputata alla gestione amministrativa dei beni e relative pertinenze, assumere valutazioni in ordine alla loro qualificazione in sostituzione dell'autorità statale".

Continua dalla prima pagina

(Considerata la particolare ...) cente sviluppo del cargo aereo in Italia?

Premetto che il settore del cargo aereo in Italia è stimato il secondo in Europa, dopo quello tedesco, come sostenuto da una ricerca di **Nomisma – Federtrasporti** presentata recentemente.

Si tratta di un settore che presenta vaste aree fuori dal controllo statistico al punto che, il dato riferito al traffico cargo rilevabile da **Assoaeroporti**, dovrebbe essere maggiorato secondo la **CASS Italy** di almeno 500.000 tonnellate non transitate da aeroporti italiani ed ulteriori 300.000 tonnellate che, anch'esse non transitate per ae-

... Continua





Continua ...

roporti italiani, non avevano nemmeno la lettera di vettura italiana. Un volume quasi pari a quello ufficialmente noto, ma non transitante per aeroporti italiani, in quanto pur avendo origine in Italia, esso viene esportato attraverso aeroporti esteri.

L'attività cargo è considerata, non sempre a torto, la Cenerentola delle attività aeroportuali e spesso un intralcio alla più redditizia attività passeggeri. A ciò si aggiunga una complessità degli adempimenti burocratici che, se giustificata per le finalità che le sono proprie, sanitarie, fiscali e di sicurezza in generale, finisce per essere un freno quando manca di sinergia tra gli Enti preposti.

Nell'ultimo anno un peso particolare secondo IATA l'ha giocato il costo del carburante. È stato stimato, in una nota recente dell'a.d. Giovanni Bisignani, che per il 2005 il costo del carburante sarà di 97 miliardi di dollari cioè il doppio del 2003.

Non ultima causa vi è la legittima attività di fideraggio delle principali compagnie aeree europee, che hanno operato in carenza di competitori italiani.

2. Quali sono i punti forti e i punti deboli del Patto per la Logistica nelle due aeree di intervento proposte: una di investimenti e l'altra di gestione?

Si tratta di un patto concluso a fine legislatura, pertanto privo al momento di agenda operativa. Ciò non riduce l'urgenza dei punti evidenziati.

Infatti la definizione di un piano di sviluppo delle capacità aeroportuali ed aggiungerei di specializzazione correlata alla vocazione del territorio di bacino, può essere la prima pietra per giustificare maggiori investimenti infrastrutturali per servizi mirati.

Anche l'ottimizzazione dell'attività degli Enti di controllo e certificazione, che sono richiamati per obiettivi speci-

fici in più punti del patto, è un passaggio forte perché rompe con un passato fatto di curie separate operanti oltretutto con disponibilità diverse da quelle riscontrabili (h24 e sette giorni su sette) negli aeroporti europei, che stanno monopolizzando la distribuzione sovranazionale.

Un riconoscimento positivo, almeno per le intenzioni, va all'idea di mettere mano al **Cargo Community**, un'impresa destinata a scontrarsi con l'arroccamento tradizionale degli addetti del settore che ha sempre impedito il flusso d'informazione e la cooperazione.

3. Come valuta la possibilità di creare un'agenzia pubblica che favorisca la nascita di distretti di logistica integrata basata su un concetto di supply chain management, cioè di una logistica non più basata su un concetto geografico, ma su un concetto di integrazione di flussi fisici, informativi e finanziari relativi a prodotti di una rete di aziende, prodotti che devono arrivare nel più breve tempo possibile al consumatore finale?

Come è noto, la logistica, nonostante l'incidenza sui conti economici delle aziende è l'anello debole del ciclo economico.

Questa debolezza ha più ragioni, ma la prima, anche in questo caso, è di ordine culturale.

Più imprese hanno lamentato specie nel nord-est, che i propri prodotti sono competitivi fino al cancello delle fabbriche, attribuendo poi all'inefficienza della logistica buona parte delle difficoltà sul mercato.

È purtroppo vero tutto ciò, come è altrettanto vero che buona parte della responsabilità risiede nella mancanza di una cultura della cooperazione tra le aziende dello stesso settore o di filiera.

L'UE, con appositi programmi ben finanziati, da tempo sostiene progetti di cooperazione **"Cluster"** non solo tra aziende, ma anche in forme più

articolate, comprendendo libere professioni ed Enti territoriali. Ciò nonostante, solo dall'Alto Adige sono stati presentati progetti di cluster, che sono stati puntualmente approvati e finanziati dall'UE.

Se la produzione, che è al centro dell'attenzione dell'impresa non è ancora orientata alla cooperazione c'è ragione di dubitare che una proposta di coordinamento a livello di distretto della logistica e affini, sia vissuta più come un peso che un aiuto.

Personalmente vedo con favore iniziative del genere, alle quali non dovrebbe mancare il sostegno delle amministrazioni regionali e provinciali, proprio nella logica di un plus originale nel marketing del territorio, per attrarre capitali ed imprese.

4. La recente acquisizione di Volare da parte di Alitalia metterà a disposizione di quest'ultima diversi aerei di lungo raggio. In quale misura lei pensa che questo possa aiutare lo sviluppo del cargo aereo?

Bisognerebbe conoscere quale corrispondenza abbia con le strategie di Alitalia la voce che i nuovi slot e i nuovi aeromobili (ex Volare) saranno impiegati per attività passeggeri low cost.

Il nuovo responsabile di AvioLinea Giancarlo Schisano, che ha seguito Cimoli nella migrazione da FS ad Alitalia, nel definire il piano aziendale per il 2006 ha dato impulso al settore cargo, certo compatibilmente con le possibilità contingenti di Alitalia, ma, a detta del commerciale, c'è quanto basta per leggere un tempo nuovo e noi ce lo auguriamo.

... Continua





Continua ...

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Alessio Quaranta*

REGOLAMENTO N. 2150/2005 DELLA COMMISSIONE DEL 23 DICEMBRE 2005 RECANTE NORME COMUNI PER L'USO FLESSIBILE DELLO SPAZIO AEREO

(Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L 342 del 24 dicembre 2005)

In applicazione del Regolamento comunitario 551/2004 sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo nonché del Regolamento 549/2004 che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico (entrambi già a suo tempo commentati su queste stesse colonne), la Commissione Europea ha ritenuto opportuno dover intervenire in via normativa, al fine di dettare norme comuni dirette agli Stati membri sull'uso flessibile dello spazio aereo.

Secondo la Commissione, infatti, lo spazio aereo non deve essere considerato come uno spazio fisico unicamente riservato alla attività civile o militare, ma deve essere inteso come un luogo ove tutte le esigenze degli utenti trovano soddisfazione nella migliore misura possibile.

In tal senso, gli stessi Stati membri si sono formalmente impegnati a cooperare affinché, tenute in debita considerazione le esigenze militari nazionali, sia garantita in maniera piena ed uniforme la flessibilità dell'uso dello spazio aereo in tutti gli Stati dell'Unione e per tutti gli utenti considerati. Ovviamente, permangono alcune attività che esigono che ad esse sia riservato l'uso esclusivo di una determinata porzione di spazio aereo, limitatamente nel tempo, tenuto conto del profilo del volo, della sua pericolosità e della necessità di garantire una separazione dal traffico aereo che non partecipa a dette attività.

* ENAC.

Conseguentemente, per un'applicazione armonizzata dell'uso flessibile dello spazio aereo si presuppone la necessità di norme chiare per il coordinamento delle attività civili e militari e che tengano in considerazione tutte le esigenze degli utilizzatori dei cieli, anche al fine di gestire in modo uniforme e tempestivo le differenze nell'organizzazione della cooperazione civile e militare nella Comunità.

D'altronde, procedure coerenti per il coordinamento civile/militare e per l'uso dello spazio aereo comune sono un elemento irrinunciabile per la istituzione dei blocchi funzionali come definiti nel già citato Regolamento 549/2004.

Tanto premesso il Regolamento della Commissione prevede la gestione dello spazio aereo articolata in tre differenti livelli: gestione strategica, gestione pretattica e gestione tattica.

Nel contesto del primo livello (gestione strategica), gli Stati sono tenuti ad esercitare una serie di funzioni di natura programmatica che vanno dall'esame periodico delle esigenze degli utenti alla definizione delle strutture e procedure temporanee per lo spazio aereo al fine di offrire una molteplicità di opzioni di rotte, dalla valutazione delle strutture e della rete di rotte dello spazio aereo nazionale al fine di pianificare strutture e procedure flessibili per lo spazio aereo, alla fissazione dei criteri per la creazione e l'utilizzo i limiti verticali e laterali dello spazio aereo modificabili nella misura richiesta per accogliere variazioni delle traiettorie di volo e cambiamenti dei voli a breve termine.

Sempre nel contesto della gestione strategica dello spazio aereo rileva la necessità che gli Stati coordinino la propria politica di gestione con quella degli Stati membri confinanti, allo scopo di regolare congiuntamente l'uso dello spazio aereo al di là delle frontiere o dei confini delle regioni. A tale proposito, occorre mettere a disposizione degli utenti le proprie strutture in stretta collaborazione con

gli Stati confinanti quando le strutture in questione abbiano un impatto significativo sul traffico transfrontaliero, allo scopo di assicurare l'ottimale utilizzo dello spazio aereo a favore di tutti gli utenti della Comunità.

Conseguentemente gli Stati devono individuare con i Paesi confinanti un complesso di norme comuni per la separazione tra voli civili e militari per le attività che si svolgono sui confini.

Nell'ambito del secondo livello (gestione pretattica dello spazio aereo) gli Stati membri devono designare una cellula mista civile/militare con il compito di assegnare lo spazio aereo alle condizioni previste dal Regolamento stesso.

Dette cellule, che possono anche essere comuni a più Stati, oltre ad effettuare l'assegnazione dello spazio aereo, comunicano tempestivamente la disponibilità di spazio a tutti gli utenti coinvolti, alle altre cellule di gestione, ai fornitori dei servizi di traffico aereo ed a tutti gli operatori interessati nonché alle organizzazioni.

Il terzo livello (gestione tattica dello spazio aereo) è interamente dedicato al coordinamento delle attività civili e militari prevedendo un complesso meccanismo di obblighi di comunicazioni volto a garantire una reale cooperazione che assicuri una efficace gestione dello spazio aereo.

Il sistema appena descritto non può, ovviamente, prescindere da una valutazione di sicurezza che consenta il mantenimento o il miglioramento degli attuali livelli di sicurezza; allo scopo, gli Stati devono effettuare una analisi

... Continua





Continua ...

della sicurezza che comprenda l'individuazione, la valutazione e l'attenuazione dei rischi, prima di introdurre ogni modifica nel funzionamento dell'uso flessibile dello spazio aereo.

REGOLAMENTO N. 2096/2005 DELLA COMMISSIONE DEL DICEMBRE 2005 CHE STABILISCE REQUISITI COMUNI PER LA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA
(Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L 335 del 21 dicembre 2005)

A norma del Regolamento n. 550/2004 del 10 marzo 2004 sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo, la Commissione Europea ha ritenuto necessario intervenire in via legislativa al fine di stabilire requisiti comuni in materia.

Principio cardine nel settore della fornitura di servizi di navigazione aerea nella Comunità consiste nella necessità che i soggetti interessati siano certificati dagli Stati membri ovvero, per gli operatori che possono fornire servizi senza certificato, nell'obbligo di adoperarsi per assicurare la massima conformità ai requisiti comuni consentita dal loro status giuridico.

Detti requisiti comuni, peraltro, non devono incidere sulla sovranità degli Stati membri sul loro spazio aereo né possono precludere l'applicazione delle misure che gli Stati ritengano necessarie per garantire l'ordine pubblico, la sicurezza e la difesa del territorio nazionale.

La definizione dei requisiti comuni deve in ogni caso tenere in debita considerazione la natura dello status giuridico dei fornitori dei servizi di navigazione aerea, in particolare rammentando che i requisiti non si applicano alle altre attività né alle risorse destinate ad attività diverse dalla fornitura di servizi di navigazione aerea.

Inoltre, l'applicazione dei requisiti comuni deve essere proporzionata ai rischi connessi con le specificità di cia-

scun servizio, tenuto anche conto che i diversi tipi di servizi non necessariamente sono soggetti ai medesimi requisiti.

Corollario indispensabile per la corretta applicazione dei requisiti comuni è la istituzione di un sistema di controllo e di periodiche ispezioni per accertare la conformità delle certificazioni ai requisiti stessi; in tale senso, le Autorità nazionali devono verificare l'idoneità di un fornitore dei servizi prima di rilasciare un certificato a suo nome ed accertare annualmente che i fornitori ai quali sia già stato rilasciato il certificato continuano a rispettare i requisiti comuni, prevedendo su base annua un programma di ispezioni a tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea titolari di certificato, basato su una valutazione del rischio. Il programma, ovviamente, deve consentire di ispezionare in tempi ragionevoli tutte le componenti principali del servizio di navigazione aerea.

Anche le valutazioni effettuate dalle Autorità nazionali di vigilanza devono promuovere una impostazione comune dei sistemi di controllo dei fornitori dei servizi in tutto il territorio comunitario, ciò al fine evidente di garantire una applicazione uniforme dei criteri di valutazione che non porti a differenze interpretative da Stato a Stato; in tal senso la Commissione, in collaborazione con gli Stati membri, dovrebbe organizzare valutazioni paritarie che dovrebbero essere coordinate con le attività intraprese nell'ambito del programma di sostegno e di monitoraggio dell'attuazione delle norme ESARR (Safety Regulatory Require-

ments) di Eurocontrol e del programma USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) dell'ICAO.

Tutto ciò non solo al fine di evitare una duplicazione dei lavori, ma anche per un utile scambio di esperienze che, come sopra meglio specificato, deve evitare il prodursi di una situazione di sperequazione tra Stati.

Proprio nel contesto della sicurezza è opportuno che la Commissione definisca con maggiore precisione i requisiti di *safety* applicabili ai servizi di navigazione aerea, per garantirne il massimo livello possibile senza pregiudizio del ruolo che EASA potrà in futuro svolgere in questo settore; pertanto, è opportuno riconoscere che, in primo luogo, la gestione della sicurezza è quella funzione che garantisce che tutti i rischi sono stati ben individuati, valutati e limitati in modo soddisfacente e, in secondo luogo, che un approccio sistematico della gestione della sicurezza permetterà di massimizzare i vantaggi in modo visibile e tracciabile.

In ultimo, si nota che, al fine di facilitare la fornitura transfrontaliera dei servizi, gli Stati membri e la Commissione, in stretta cooperazione con Eurocontrol, devono adoperarsi per ridurre al massimo le differenze tra gli Stati membri per quanto riguarda l'applicazione delle norme ICAO, così da pervenire ad un insieme di principi applicabili al cielo unico europeo, in particolare per elaborare norme comuni per la navigazione aerea.

Tutto ciò premesso, il Regolamento elenca in allegato quelli che sono i requisiti sia generali che specifici per la fornitura dei servizi di navigazione aerea.

In particolare, il fornitore deve essere in grado di offrire i suoi servizi in modo sicuro, efficace, continuativo e sostenibile equivalente al livello richiesto per la domanda generale di tali servizi in un determinato spazio aereo.

In tal senso, vengono ad essere disciplinati nell'allegato i requisiti cui devono adeguarsi i fornitori dei servizi di

... Continua





Continua ...

navigazione aerea nell'ambito della loro struttura organizzativa e gestionale, nella gestione della qualità e nella gestione della sicurezza.

Vengono, inoltre, disciplinati, sempre al livello di requisiti comuni, i settori relativi alla gestione delle risorse umane, la responsabilità e la copertura dei rischi, nonché la solidità finanziaria. Allegati specifici sono poi dedicati ai servizi meteorologici, d'informazione aeronautica e di comunicazione e sorveglianza.

REGOLAMENTO 2111/2005 DEL PARLAMENTO E DEL CONSIGLIO DEL 14 DICEMBRE 2005 RELATIVO ALL'ISTITUZIONE DI UN ELENCO COMUNITARIO DI VETTORI AEREI SOGGETTI AD UN DIVIETO OPERATIVO ALL'INTERNO DELLA COMUNITÀ E ALLE INFORMAZIONI DA FORNIRE AI PASSEGGERI DEL TRASPORTO AEREO SULL'IDENTITÀ DEL VETTORE AEREO EFFETTIVO E CHE ABROGA L'ARTICOLO 9 DELLA DIRETTIVA 2004/36/CE

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L 344 del 27 dicembre 2005)

Il sempre più incisivo intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo mira a garantire la migliore tutela dell'utenza del trasporto aereo, volta, oltre che alla garanzia dei diritti dei passeggeri, anche a fornire agli stessi una informativa il più possibile "informativa" al fine di assicurare la massima trasparenza nei rapporti tra fornitori di un servizio e fruitori dello stesso. Al proposito, è opportuno portare a conoscenza del pubblico l'elenco dei vettori che non soddisfano i requisiti minimi in materia di sicurezza, tramite la creazione di un "black list", basata su criteri interpretativi ed applicativi comuni, nella quale far figurare tutti gli operatori che sono stati oggetto di un divieto operativo in un Paese comunitario e che non possono, conseguentemente, operare su tutto il territorio dell'Unione.

Si nota che negli ultimi decenni il costante incremento dei livelli di sicurezza nel trasporto aereo ha consentito una progressiva riduzione sia degli incidenti aeronautici che delle persone decedute in incidenti aerei, in costanza di un sensibile aumento del traffico e dei passeggeri trasportati all'interno del territorio comunitario.

Ciononostante, va anche ravvisato come non in tutto il mondo vi sia una garanzia di equanime applicazione e di mantenimento degli standard di sicurezza, che dipende dalla efficacia delle procedure applicate nei Paesi terzi che non sempre assicurano il rispetto dei livelli richiesti dalla normativa internazionale.

Il Regolamento, pertanto, prevede una procedura articolata sulla cui base ogni Stato comunica alla Commissione l'identità dei vettori oggetto di un divieto operativo sul proprio territorio nonché i motivi che hanno indotto all'adozione del provvedimento, ai fini della predisposizione di un elenco globale a cura della Commissione stessa, per l'estensione del divieto stesso a tutto il territorio comunitario.

La lista elaborata dalla Commissione è soggetta ad un continuo aggiornamento sulla base delle diverse ipotesi previste dalle nuove norme.

In particolare, si procede ad aggiornare l'elenco per imporre un divieto operativo ad un vettore aereo e, di conseguenza, inserirlo nella lista, ma anche per modificare le condizioni di un divieto imposto ad un vettore già presente; ovviamente, si procede all'aggiornamento dei dati anche nel caso in cui un vettore vada cancellato dall'elenco, se ha ovviato alle carenze riscontrate che avevano dato luogo alla emanazione del provvedimento restrittivo.

Tutto ciò, ovviamente, non impedisce agli Stati, in casi eccezionali, di intervenire con misure unilaterali per fronteggiare problemi di sicurezza imprevisi imponendo immediatamente un divieto operativo sul proprio territorio; inoltre, qualora la Commissione non ritenga di dover inserire un determinato

vettore aereo nell'elenco comunitario, gli Stati possono comunque imporre o mantenere un divieto operativo in relazione ad un problema di sicurezza non presente negli altri Paesi.

Va inteso che gli Stati dovrebbero utilizzare con parsimonia tale possibilità, tenuto conto degli interessi comunitarie e della necessità di un approccio comune ad una questione così delicata quale quella della sicurezza aerea. Il Regolamento al Capo III passa a disciplinare le informazioni dovute ai passeggeri aerei.

Infatti, al fine di migliorare la possibilità di scelta di un volo da parte di un passeggero è necessario che al momento della prenotazione lo stesso sia messo in grado di conoscere quale sia il vettore che effettivamente opererà il collegamento, che spesso risulta diverso dal vettore presso il quale si acquista il biglietto (cosiddetto "vettore contrattuale").

In effetti, nell'attuale sistema del trasporto aereo, basato per lo più sul principio delle alleanze e della ottimizzazione delle risorse che ha portato allo sviluppo di una politica basata su intese tra operatori, non sempre è facile riuscire ad avere l'esatta percezione di quale sia il vettore con il quale si viaggerà; basti pensare alle varie fattispecie che si possono configurare quali accordi di *code-sharing*, noleggio di aeromobile (*wet-lease*), ovvero ai viaggi tutto compreso dove non sempre viene indicato il nominativo del vettore che effettuerà il collegamento aereo.

Il principio sopra enunciato, peraltro, va temperato al fine di consentire all'industria del trasporto aereo un certo margine di flessibilità legato alla necessità improvvisa di dover sostituire il vettore operativo indicato al momento della prenotazione, soprattutto nei casi in cui intercorre un lungo lasso di tempo tra la prenotazione e l'effettuazione del volo; in tali evenienze, infatti, la possibilità di reagire prontamente agli sviluppi del mercato costi-

... Continua



Continua ...

tuisce un fattore di successo nel settore del trasporto aereo.

La trasparenza, infatti, richiede che ogni modifica del vettore operativo sia immediatamente notificata al passeggero, mentre la flessibilità aeronautica necessita della possibilità per gli operatori di variare anche all'ultimo momento il vettore operativo, senza che questo debba comportare ulteriori disagi alle operazioni.

Infine, il Regolamento prevede, unicamente per gli aspetti legati alle informative al passeggero, l'istituzione di un sistema sanzionatorio per le eventuali violazioni che deve essere caratterizzato da sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive; tale previsione comporterà la necessità di individuare, tramite apposito strumento normativo, un tipizzato sistema sanzionatorio applicabile nel nostro ordinamento giuridico che soddisfi i prescritti requisiti regolamentari e che, al di fuori delle ipotesi più gravi, potrebbe essere basato su sanzioni di carattere pecuniario collegate a violazioni della norma prefigurate.

PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO CONCERNENTE LA FIRMA E L'APPLICAZIONE PROVVISORIA DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA ED IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DI SINGAPORE SU TALUNI ASPETTI RELATIVI AI SERVIZI AEREI

In data 20 ottobre 2005 la Commissione Europea ha pubblicato un documento concernente i rapporti aeronautici tra la Comunità e Singapore per modificare determinati aspetti del vigente accordo aereo bilaterale tra gli Stati membri e detto Paese nell'ambito del mandato orizzontale a favore della stessa Commissione.

Con la proposta di decisione di cui sopra la Comunità europea continua nella sua opera di revisione della 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 giudicano 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 tariffarie (violazione delle norme sulla concorrenza).

Nel dettaglio, le clausole sulla designazione previste 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 designa-

zione 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

... Continua



Continua ...

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.

DECRETI DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DEL 15 NOVEMBRE 2005 E DEL 29 DICEMBRE 2005, CONCERNENTI L'IMPOSIZIONE DI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL COLLEGAMENTO AEREO DI LINEA DA E PER ALBENGA E PER I COLLEGAMENTI CON LA SARDEGNA

(Pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale n. 275 del 25.11.2005 e n. 8 del 11.01.2006)

Con il primo decreto citato in premessa, il Governo italiano, in applicazione del regolamento comunitario 2408/92 del 23 luglio 1992, ha deciso di imporre oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea che collegano Albenga con la Capitale.

La decisione, che scaturisce a seguito di una complessa istruttoria che ha visto coinvolte tutte le istituzioni interessate (ENAC, Ministero, Regione Liguria, etc...), prevede una articolazione dei servizi in un minimo di due collegamenti giornalieri tra Albenga e Roma in andata e due in ritorno dal lunedì al venerdì per tutto l'anno.

Voli che si riducono ad un minimo di uno, andata ritorno, nel fine settimana.

I servizi devono essere effettuati con aeromobili a doppio motore turboeli-

ca o bireattore con capacità giornaliera minima da offrire non inferiore a 40 posti, sia in andata che in ritorno, con l'ulteriore impegno che, ove il mercato richieda l'offerta di una maggiore capacità, dovranno essere istituiti voli supplementari senza diritto a compensazioni aggiuntive.

Per gli aspetti tariffari, l'imposizione di oneri prevede una tariffa massima applicabile sulla tratta di 78,00 euro, al netto dell'IVA e delle tasse ed oneri aeroportuali, con l'esplicita indicazione che non è consentita l'applicazione di alcun tipo di supplemento aggiuntivo. Il secondo decreto citato in premessa, impone oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea relativi alle rotte di collegamento tra Alghero, Cagliari e Olbia con Roma e Milano. In particolare, si specifica nel decreto che la coppia di rotte Alghero-Roma e Alghero-Milano e la coppia Olbia-Roma, Olbia-Milano, costituiscono ciascuna un unico pacchetto che deve essere accettato interamente ed integralmente dai vettori interessati, senza compensazioni di qualsivoglia natura o provenienza, mentre le rotte Cagliari-Roma e Cagliari-Milano, dovranno invece essere accettate singolarmente senza compensazione.

Al fine di evitare rischi di sovracapacità, in caso di accettazione di una rotta onerata da parte di più vettori, il decreto in parola prevede l'intervento dell'ENAC, finalizzato a contenere i programmi operativi degli stessi vettori che accettano gli oneri, in modo da renderli complessivamente proporzionati alle esigenze di mobilità.

Nell'allegato al decreto, sono inoltre espressamente indicati per ogni singola tratta, le frequenze minime giornaliere, gli orari, la capacità offerta, la tipologia degli aeromobili utilizzabili, la tariffa agevolata massima e quella massima non agevolata, le categorie cui vanno applicati i prezzi scontati, gli impegni che le compagnie devono rispettare per assicurare la continuità del servizio e, per finire, le sanzioni previste per chi non rispetta le previsioni del decreto.

**RASSEGNA
GIURISPRUDENZIALE**

*a cura di Filippo Maria Andreani**

CONVENZIONE DI VARSAVIA ED INDIVIDUAZIONE DEL FORO COMPETENTE PER LE AZIONI DI RESPONSABILITÀ

(Cassazione Sezione terza, 15 luglio 2005, n. 15028. Compagnie Nazionali Air France SA c. S. N., Pres. Duva, Rel. Trifone)

Nel caso di specie, la Suprema Corte si è trovata a pronunciarsi sulla portata dell'art. 28 della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, con esplicito riferimento ad una tematica di carattere eminentemente processualistico.

Infatti, la ricorrente Air France si lamentava dell'incompetenza territoriale del Giudice di pace che, in primo e unico grado, si era pronunciato secondo equità in ordine ad un'azione di responsabilità di un passeggero nei confronti della nota compagnia aerea.

Nei fatti, S.N. aveva acquistato un biglietto aereo per viaggiare con Air France a Firenze.

Al rientro dal viaggio, il passeggero si era lamentato dei disagi supportati durante il trasferimento aereo, chiedendo al Giudice di Pace di Firenze di condannare il vettore, ex art. 113 secondo comma c.p.c., al risarcimento dei danni subiti.

Air France, davanti alla Corte di cassazione sollevava un motivo di impugnazione per la violazione delle norme che regolano la competenza territoriale in relazione all'art. 28 della Convenzione sopra richiamata.

Le previsioni contenute in tale norma, come modificata dal Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955, così recita "*L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du*

... Continua

* Avvocato del Foro di Bologna.



Continua ...

siège principal de exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination" e prosegue "La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi". In sostanza, l'azione può essere proposta dall'attore, a scelta, alternativamente davanti al tribunale:

- 1) del domicilio del vettore;
- 2) della sede principale del suo esercizio;
- 3) del luogo in cui il vettore possiede una organizzazione a cura della quale sia stato concluso il contratto;
- 4) del luogo di destinazione.

Il primo problema interpretativo, seppure con notevolissimi risvolti pratici, consiste nel comprendere se tali indicazioni, di fatto, forniscano i criteri per individuare la giurisdizione di uno Stato contraente – della Convenzione di Varsavia – ovvero, se le stesse occorrono al fine di individuare la competenza per territorio dell'organo giudicante.

Per dare una adeguata risposta a tale interrogativo, basterà, secondo la Suprema Corte, avere a riguardo l'intera struttura della norma richiamata. Infatti, come è dato comprendere dal secondo comma (che finisce necessariamente con l'aggiungere qualche elemento ai criteri di individuazione forniti dal primo comma) una volta individuato il "tribunal" avanti al quale proporre l'azione, le regole processuali dovranno essere regolate dal diritto interno.

Tale ulteriore precisazione parrebbe, quindi, suggerire una lettura del termine francese "tribunal" il più estesa possibile, fino, verosimilmente, a coincidere con quella di "giurisdizione". Nonostante la scarsa giurisprudenza sul punto, quella presente è concorde ed in linea con il risultato delle considerazioni appena evidenziate (molto recente, Cass. Civ. Sez. III, 26 maggio 2005, n. 11183).

Ad avvalorare tale uniformità sono, in

epoca più risalente, le stesse Sezioni Unite che, con sentenza del 15 giugno 1993, n. 6630 ribadiscono che "...l'art. 28 della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, nella parte in cui individua i fori alternativi del luogo in cui il vettore ha il domicilio o la destinazione, fissa altrettanti criteri di collegamento alla cui stregua è dato stabilire presso quale degli stati aderenti si radichi la giurisdizione suddetta ...".

Seppure il passo logico sia oneroso, non stravolge minimamente, anzi supporta la precisazione contenuta nella lettera del secondo comma dell'art. 28.

Individuata, infatti, la giurisdizione, tutte le questioni di carattere processuale – ivi comprese, evidentemente, quelle inerenti alla competenza del giudice adito – dovranno essere regolate dalla legge interna dello Stato contraente.

In tal caso, quindi, non errava il viaggiatore ad adire l'autorità giudiziaria di Firenze. Infatti, secondo l'art. 28 (per come interpretato dal giudice di legittimità) la giurisdizione può ben essere incardinata nel luogo in cui il vettore possiede una organizzazione a cura della quale sia stato concluso il contratto (tali principi sono ricavabili anche dalla Convenzione di Montreal del 1999, in materia di trasporto aereo internazionale, e segnatamente agli artt. 33 e 46).

Se quindi la giurisdizione è quella del giudice italiano, continuando nel ragionamento sopra proposto, la competenza territoriale dovrebbe seguire le regole stabilite dal nostro codice di procedura civile.

In proposito, l'art. 20 c.p.c. prevede come foro facoltativo quello del luogo in cui è stato concluso il contratto.

Pertanto, nel caso in esame, Firenze. Infatti, come chiarito anche dal giudice di merito, il contratto doveva considerarsi concluso a Firenze, presso l'ufficio della compagnia aerea, ove il passeggero si era recato per acquistare il titolo di viaggio.

Parrebbe, dunque, da escludere che la

richiamata norma della Convenzione di Varsavia costituisca anche una *lex specialis* in base alla quale sono definiti anche i fori alternativi nell'ambito del singolo Stato all'interno del quale viene incardinata la giurisdizione.

Conclude, pertanto la Corte che "Dal tenore complessivo dell'intera disposizione, pertanto, si ricava, secondo quanto è già stato posto in risalto dalla dottrina, che il disegno manifestato dal legislatore uniforme dell'art. 28 della convenzione è stato quello di affidare al criterio del collegamento ad uno dei fori alternativi contemplati dalla norma in oggetto la individuazione di uno Stato aderente, in cui è giustificato radicare la giurisdizione per tali controversie, e di lasciare all'ordinamento giuridico interno la disciplina del processo introdotto innanzi al giudice dello Stato aderente".

PUBBLICITÀ INGANNEVOLE E NUOVE SANZIONI PER I VETTORI AEREI

(Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, 23 novembre 2005, n. 14919, procedimento PI4891. Alitalia offerte speciali Europa, Pres. Catricola, Rel. Santagata)

Con provvedimento del 23 novembre 2005, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha portato a conclusione il procedimento PI4891, nei confronti di Alitalia, con riferimento ad alcuni messaggi pubblicitari apparsi sul sito www.alitalia.it ed inerenti a tariffe promozionali, applicate per tratte di collegamento tra capitali europee. Il messaggio in questione era caratterizzato dal claim: "Viaggiare con Alitalia è sempre più vantaggioso: approfitta delle nostre ultime promozioni ... Seguici, ci sono tante sorprese e vantaggi da scoprire".

Attraverso un utilizzo di *link* apposti in calce alla pagina pubblicitaria, l'utente poteva aprire ulteriori pagine web

... Continua



Continua ...

che fornivano esempi delle tariffe promozionali applicate.

Prima di intraprendere l'analisi del nucleo centrale del provvedimento, occorre fare una doverosa premessa sulla recente riforma del sistema di pubblicità ingannevole (per quanto di competenza dell'AGCM).

Con l'entrata in vigore del d.lgs. 206/05, è stato espressamente ed integralmente abrogato il d.lgs. 74/92 – in materia di pubblicità ingannevole –, come integrato dal d.lgs. 67/00 – in materia di pubblicità comparativa –. Di fatto, anche a seguito di tale abrogazione, non sono notabili numerose e sensibili differenze, dal momento che gran parte del testo del precedente decreto 74/92 è entrato a far parte del corpus organico costituito dal decreto 206/05, cosiddetto "Codice del consumo".

Per l'esattezza, la gran parte della precedente disciplina è stata riportata agli artt. 18 ss.

Particolare rilevanza, tra le non molte innovazioni, è però costituita dal contenuto del comma 7 dell'art. 26 del Codice del consumo.

Tale norma testualmente recita: "*Con la decisione che accoglie il ricorso l'Autorità dispone inoltre l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 euro a 100.000 euro, tenuto conto della gravità e della durata della violazione.*"

Nel caso di messaggi pubblicitari di cui agli articoli 5 (obblighi generali di informazione ai consumatori) e 6 (contenuto minimo delle informazioni) la sanzione non può essere inferiore a 25.000 euro".

Mediante l'introduzione di tale norma è stato per la prima volta attribuito all'AGCM il potere di comminare una sanzione pecuniaria per le fattispecie di pubblicità ingannevole, ove, precedentemente, era esclusivamente previsto l'ordine di inibizione dall'ulteriore diffusione del messaggio pubblicitario (sempre salva, la eventuale pubblicazione per estratto della pronuncia

su giornali e quotidiani). Tornando al caso concreto, dalle risultanze istruttorie è emerso come alcune indicazioni di esempi di tariffe prevedevano esclusivamente il viaggio di "andata". Tale informazione, legata alla contestuale indicazione di più viaggi "andata/ritorno" non era facilmente percepibile dagli utenti del sito Internet.

A propria difesa, Alitalia adduceva che l'omissione si sarebbe verificata per un mero errore materiale non riconducibile all'intenzione dell'inserzionista. L'errore, si aggiungeva, avrebbe avuto rilevanza limitata perché riguardante una "pagina di distribuzione" ossia una pagina intermedia di uno dei percorsi obbligati che l'utente segue per acquisire le informazioni relative all'acquisto del biglietto.

Le restanti pagine che componevano il percorso, ossia la *home page*, la pagina di "atterraggio" e la pagina delle "note legali", riportavano, infatti, la corretta indicazione relativa all'applicazione dell'offerta della sola andata. Confermando un orientamento ormai costante, secondo il quale l'elemento soggettivo del dolo è assolutamente irrilevante all'interno di una fattispecie di pubblicità ingannevole, l'AGCM ha accertato e dichiarato la inidoneità di tale argomentazione ad escludere l'ingannevolezza del messaggio, tutt'al più rilevando come semplice attenuante.

Nel merito, richiamando i propri precedenti e la sentenza del TAR Lazio del 27 gennaio 2003, n. 412, veniva ravvisata la non rispondenza delle informazioni concretamente fornite, rispetto a quanto previsto. Infatti, con specifico riferimento al trasporto aereo, l'indicazione della tariffa deve includere ogni onere economico gravante sul consumatore – il cui ammontare sia rilevabile *ex ante* –.

Occorre, dunque, che l'esborso economico complessivo risulti con chiarezza e immediatamente, a nulla rilevando ulteriori specificazioni che dovessero essere fornite in corso di sottoscrizione del contratto.

Nella decisione in analisi, trova quindi posto anche un ulteriore principio, tanto consolidato quanto fondamentale. La corretta quantificazione dell'elemento prezzo deve essere fornita al consumatore (anche solo potenziale) in modo completo, facile da comprendere e senza riserve, salvo che queste ultime siano da subito facilmente riconoscibili.

La fattispecie di ingannevolezza deve quindi essere oggetto di analisi nel primo contatto – mediante il messaggio pubblicitario – tra il consumatore e l'inserzionista.

Questo è il momento centrale nel quale valutare la condotta. Successive precisazioni non sarebbero in grado di eliminare quella potenziale induzione in errore che la norma si prefigge di scongiurare e, (soltanto) ora, di punire. Riprendendo quanto sopra illustrato in ordine alla novità della previsione di una sanzione pecuniaria per l'illecito in questione, anche Alitalia, nel caso di specie veniva condannata, seppure ad una somma ben lontana dal massimo previsto, in ragione dell'assenza di dolo e della breve durata di diffusione del messaggio.

Si noti, da ultimo, che, per espressa previsione del comma 12 dell'art. 26 Codice del consumo, i criteri, per una corretta quantificazione della sanzione pecuniaria, devono essere i medesimi previsti dall'art. 11 della legge n. 689/81.

In particolare, dovrà aversi riguardo alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'inserzionista per eliminare o attenuare l'infrazione, alle condizioni economiche dell'impresa stessa.

MATERIALI

NUOVI INTERVENTI UE IN MATERIA DI SICUREZZA AEREA

A seguito di una tendenza sempre più diffusa in seno all'Unione Europea (e

... Continua



Continua ...

non solo) volta ad individuare linee sempre più marcate di protezione e sicurezza in ambito di trasporto aereo, specie quando si tratti di trasporto di passeggeri, sono molteplici gli interventi che si susseguono, andando ad intrecciarsi con sempre più differenti normative.

Brevemente, il Consiglio, prendendo nota delle osservazioni espresse dal Vice Presidente della Commissione Jacques Barrot, riguardo agli ultimi sviluppi in materia di miglioramento della sicurezza aerea, ha preso atto delle informazioni sull'efficacia del Regolamento CE 2320/02 sulla sicurezza dell'aviazione civile.

Di tale Regolamento, la Commissione ha proposto una revisione volta a semplificare ed armonizzare ulteriormente i requisiti legali, per una più efficace politica di sicurezza.

In particolare, da quanto emerso, si vorrebbe estendere la competenza comunitaria alle misure di sicurezza durante il volo ed al traffico aereo proveniente da Paesi terzi.

Sempre nell'ottica di rafforzamento, è stato firmato a Lussemburgo un accordo tra l'Unione Europea ed il Canada, in materia di dati personali dei passeggeri.

A seguito di tale sottoscrizione, le autorità canadesi potranno accedere ai dati personali dei passeggeri aerei provenienti dagli Stati Membri dell'Unione per individuare eventuali persone che potrebbero arrecare una minaccia alla sicurezza dei voli.

È, quindi, evidente quale gradino nella gerarchia dei valori abbia ormai assunto la sicurezza nel settore aeronautico, quale forma di tutela della comunità, alla quale possono parzialmente supplire e sottostare i diritti, anche di rango costituzionale (poiché proprio alla carta fondamentale viene ricondotta la tutela dei dati personali), del singolo.

Infine, in periodo ancora più recente, nella sessione plenaria del Parlamento Europeo del 14/17 novembre 2005, è

stato sottoscritto il compromesso, negoziato con il Consiglio, sulla proposta di regolamento concernente le informazioni ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore effettivo, nonché la comunicazione delle informazioni di sicurezza da parte degli Stati membri.

I punti centrali sui quali si è incardinato il testo definitivo sono essenzialmente individuabili:

- i) nella definizione di un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti al divieto di operare nei cieli dell'Unione europea;
- ii) nella possibilità di fornire informazioni in ordine alla sicurezza ai passeggeri, mediante l'indicazione di quali sono i vettori sprovvisti di autorizzazione ad operare in uno o più stati membri;
- iii) nella previsione di un sistema di ispezione armonizzata dei paesi terzi che utilizzano gli aeroporti europei;
- iv) nella certificazione dei velivoli da parte dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea;
- v) Nella facoltà, rimessa agli Stati membri, di adottare un sistema di etichettatura di qualità per i vettori aerei a livello nazionale, anche basato su criteri di valutazione diversi dai requisiti minimi di sicurezza.

Da tali obiettivi dichiarati derivano alcuni oneri operativi.

Entro un mese dall'entrata in vigore del regolamento, ogni Stato membro dovrà comunicare alla Commissione l'identità dei vettori aerei ai quali viene preclusa la possibilità di svolgere il proprio servizio di trasporto sul territorio.

Unitamente alla lista, dovranno essere rese le motivazioni che hanno indotto il singolo Stato membro ad adottare tale regime proibizionistico nei confronti di ogni singolo vettore indicato nella "lista nera".

L'elenco iniziale e gli eventuali aggiornamenti alla stessa dovranno essere pubblicati prossimamente sulla Gaz-

zetta Ufficiale, così da garantire una effettiva pubblicità legale e conoscibilità di tali vettore da parte di ogni soggetto interessato.

Parallelamente, è fatto obbligo espresso ai venditori di biglietti, alle autorità nazionali di aviazione civile e agli aeroporti degli Stati membri di portare a conoscenza dei passeggeri tale lista, rendendola disponibile nelle loro sedi e sui propri siti Internet.

In caso di urgenza, il regolamento non impedisce agli Stati membri di far fronte ad un problema di sicurezza imprevisto imponendo un divieto immediato di operare sul proprio territorio, tenendo conto dei criteri comuni. Inoltre, un diniego della Commissione di inserire un vettore nella "lista nera" non preclude la possibilità per le autorità competenti dei singoli Stati membri di adottare misure di *ad hoc* nei confronti del singolo operatore, giustificate da "ragioni di sicurezza prettamente nazionali".

Filippo Maria Andreani

NUOVI INCENTIVI PER LO SVILUPPO DEGLI AEROPORTI REGIONALI E DELLA MOBILITÀ NELL'UNIONE EUROPEA

(Pubblicato sulla G.U. dell'Unione Europea n. C 234 del 22.09.2005)

Dopo una lunga consultazione pubblica, la Commissione europea ha adottato nuove norme che favoriranno lo sviluppo degli aeroporti regionali, ed ha definito con precisione le condizioni per la concessione di aiuti alle compagnie aeree per l'avvio di attività su nuove linee in partenza dagli aeroporti regionali.

Secondo l'UE, l'apertura di rotte aeree regionali favorirà la mobilità in Europa e lo sviluppo regionale.

Le norme adottate garantiscono la parità di trattamento tra aeroporti pubblici e aeroporti privati ed evitano che le compagnie aeree che beneficiano degli aiuti siano eccessivamente favorite rispetto alle altre compagnie.

... Continua



Continua ...

Gli orientamenti offrono infine indicazioni agli aeroporti e agli Stati membri sul finanziamento pubblico degli aeroporti.

L'intensificarsi della concorrenza nel mercato aereo europeo, in particolare dopo la comparsa delle compagnie *low-cost*, ha spinto infatti molti aeroporti ad attivarsi per convincere alcune compagnie ad aprire nuove rotte.

Una simile evoluzione consente, quindi, un'offerta di trasporti aerei più ampia e accessibile a tutti i cittadini europei, contribuendo di conseguenza allo sviluppo economico regionale.

La Commissione europea, in particolare, intende incentivare e sostenere questa evoluzione, garantendo un trattamento paritario a tutti gli operatori aeroportuali e a tutte le compagnie aeree ed una corretta ed efficace utilizzazione delle risorse pubbliche. I nuovi orientamenti istituiscono pertanto un quadro giuridico certo per gli accordi tra aeroporti e compagnie aeree.

Essi garantiranno una maggiore trasparenza e permetteranno di evitare discriminazioni negli accordi tra gli aeroporti regionali e le compagnie aeree per quanto riguarda gli aiuti destinati all'avvio delle attività.

Gli orientamenti garantiscono infine la completa parità di trattamento tra aeroporti pubblici e aeroporti privati. Se un aeroporto decide di concedere finanziamenti pubblici ad una compagnia, questi saranno accolti se servono a condividere (entro il limite del 30-50%) i costi aggiuntivi connessi all'apertura della nuova rotta, ad esempio le spese di marketing o i costi di installazione sul sito degli aeroporti regionali interessati.

La rotta per la quale vengono concessi aiuti dovrà, inoltre, essere economicamente redditizia; per questo motivo gli aiuti devono ridursi gradualmente nel tempo e avere una durata massima di 3 anni (di 5 anni se si tratta di regioni meno favorite e isolate).

Gli aeroporti interessati in via prioritaria saranno quelli con un traffico interno inferiore a 5 milioni di passeggeri.

I nuovi orientamenti forniscono chiarimenti anche sui finanziamenti pubblici degli aeroporti, con particolare riguardo agli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali.

Il settore aeroportuale europeo, infatti, da qualche anno è sempre più concorrenziale e questo ha portato la Corte di giustizia a considerare gli aeroporti, in via di principio, come operatori economici.

Le infrastrutture aeroportuali sono alla base delle attività economiche degli aeroporti, ma in alcuni casi contribuiscono a realizzare obiettivi di sviluppo economico regionale, di pianificazione territoriale e d'accessibilità.

Gli orientamenti definiscono pertanto come applicare le regole della concorrenza all'attività economica degli aeroporti, tenendo conto delle eventuali funzioni d'interesse generale che essi svolgono.

Pietro Nisi

ROYALTY PER L'UTILIZZO DI MUSICHE AUTOCTONE SUGLI AEROMOBILI

La vicenda muove dal fatto che Vietnam Airlines disponeva sui propri aeromobili dell'utilizzo di musiche di artisti autoctoni a fini di intrattenimento dei passeggeri durante il volo.

A seguito di tale comportamento, il 20 ottobre scorso, il Centre for Protection of Music Copyright vietnamita inviava alla Vietnam Airlines una richiesta ufficiale di pagamento delle *royalties* dovute per l'utilizzo di tali brani.

Vietnam Airlines, per conto suo, si rifiutava di corrispondere le somme dovute adducendo quale motivazione il fatto di avere già versato le somme di spettanza agli aventi diritto tramite la corresponsione di un prezzo di *licensing* relativo all'utilizzo dei supporti. A seguito di tale eccezione, veniva ulteriormente fatto notare come l'utiliz-

zo per fini commerciali della musica comporta comunque la corresponsione di *fee* di utilizzo.

Alcuni dubbi sorgono in ordine al requisito dello scopo di lucro, non tanto nell'utilizzo di musica che è direttamente finalizzato alla fruizione della stessa, si pensi a locali da ballo, concerti ecc., ma piuttosto con riferimento a quella casistica che vede l'utilizzo di musica come servizio estraneo alla prestazione richiesta.

In tali casi, infatti, la finalità tipizzante non sarebbe propriamente quella di far godere un pubblico delle melodie.

Queste fungerebbero, piuttosto, da intrattenimento o sottofondo, rimanendo pertanto avulse dalle finalità del servizio che viene reso.

Tralasciando le questioni dottrinali, e seguendo le disposizioni contenute agli artt. 12 (che sancisce il diritto esclusivo di utilizzazione economica dell'opera da parte del suo autore) – 15 della legge italiana in materia di protezione del diritto d'autore e diritti connessi, pare potersi concludere come segue.

Seppure non possa essere rilevato uno sfruttamento dell'opera a scopo di lucro (inteso in senso stretto), l'utilizzazione di opere musicali anche in occasione di un volo aereo può comunque attribuire un maggior valore (corollario) alla prestazione originaria, andando ad attribuirle un *quid pluris*.

Del resto, non va dimenticato come nel nostro ordinamento siano tipizzate le modalità di utilizzo anche in assenza del consenso dell'autore dell'opera (cfr. art. 15 u.c., l.a.).

Seguendo tale ricostruzione è possibile comprendere l'origine dell'obbligazione di pagare i compensi agli autori per la esecuzione sugli aeromobili di brani musicali.

Così, Vietnam Airlines ha annunciato la cessazione di qualsiasi forma di utilizzo di brani musicali, in carenza della corresponsione alla *collecting society* di riferimento delle *fees* dovute.

Filippo Maria Andreani



Il sistema crocieristico

di Alberto Cozzo

Nel 2000 la capacità delle navi da crociera a livello mondiale risultava, secondo "Cruise Industry", essere di 219.337 posti letto, già lo scorso anno l'offerta di trasporto giornaliera è stata di 313.000 posti letto, con un incremento del 43%.

Ciò significa che, nell'ipotesi di una durata media delle crociere di 6,6 giorni ed una operatività di 350 giorni/anno per nave, l'offerta del 2004 è stata di circa 117 milioni di posti letto/anno.

Per il Mediterraneo, tenendo conto della sua attuale quota del mercato mondiale del 13% circa, la capacità di offerta al 2004 è quindi di 2,2 milioni di letti/anno, che, secondo le previsioni, potrebbe salire a 2,6 milioni nel 2006 e a 3,3 milioni nel 2010.

Le suddette previsioni, trovano la loro ragionevolezza nelle seguenti considerazioni:

la discesa dei prezzi di vendita delle crociere hanno allargato questo mercato, da una clientela prevalentemente di élite e di anziani ad una clientela anche di fascia di reddito medio e di età medio-bassa; questa discesa dei prezzi è sostenuta dalle economie di scala ottenute dalla crescita della dimensione media delle navi, come viene evidenziato dalla seguente tabella: il mercato delle crociere oggi rappresenta un segmento ancora limitato del più ampio mercato delle vacanze, per cui, al di là del naturale trend di crescita di questo mercato, si può certamente prevedere uno spostamento a loro favore di altre tipologie di vacanze. Mentre nei primi anni '90 la stagiona-

lità delle crociere mediterranee ricopriva sostanzialmente il periodo da maggio ad ottobre, attualmente si segnala un allungamento anche ai mesi di aprile e novembre; benché ancora non molto significativa, non manca una attività crocieristica anche nei mesi invernali. Naturalmente occorre poi distinguere gli itinerari regolari e ripetitivi delle grandi Compagnie che operano sui grandi numeri (e quindi coprono la maggior parte del mercato), da quelli più variati delle Compagnie medio-piccole e quelli organizzati da tour operators, che operano su mercati di nicchia. Il quadro generale sopra esposto, se, da una parte, ha posto una relazione fra sviluppo del mercato, evoluzione delle navi ed infrastrutturazione portuale, dall'altra non può essere considerato di per sé esauriente se non viene supportato dal "prodotto" che può essere offerto dal territorio per catturare l'interesse degli operatori. Fanno parte del "prodotto" offerto dal territorio i seguenti elementi:

- una forte attività di marketing dell'offerta turistica del territorio da parte degli Enti pubblici e degli operatori privati;
- cultura del servizio turistico: il turista deve essere considerato un "valore" per la città, come lo è il cliente per un'azienda; non deve essere considerato, quindi, un intruso che, o può essere spremuto, o è meglio toglierlo dai piedi.

I suddetti elementi, che hanno valore generale, devono essere integrati con quelli specifici per le località con porti che possono sviluppare operazioni di imbarco e sbarco e, in particolare, possono essere porti capolinea di un itinerario crocieristico:

- aeroporto internazionale nelle vicin-

- nanze del porto (5-15 km);
- offerta alberghiera adeguata, per dimensione, qualità e economicità ad accogliere grandi gruppi organizzati;
- offerta di prodotti turistici qualificati nell'ambito del territorio, che possano realizzare sinergie con l'offerta del prodotto crocieristico.

Le considerazioni di cui sopra devono essere ritenute essenziali, ancorché non esaustive, nell'ambito della pianificazione di infrastrutture portuali per le attività crocieristiche: infatti ancor più di quanto valga per i traffici commerciali, la qualità delle infrastrutture da sola è assolutamente inadeguata per attrarre e sviluppare trasporti ed attività turistiche.

Naturalmente appare opportuno sottolineare come il sud Italia, ricco di paesaggi bellissimi, di una natura ancora incontaminata e di una enorme area archeologica, non è praticamente toccato dalle linee di crociera.

L'ultimo porto e quello di Napoli sul Tirreno e Bari sull'adriatico dove attraccano navi da crociera. Mancano dei porti Hub crocieristici al Sud. È evidente che rilanciare i porti del Sud, sull'esempio della Spagna, anche per le crociere può consentire di rilanciare le aree portuali ma soprattutto gli indotti ad esse connesse con interessantissime ricadute sull'intero tessuto turistico delle regioni del Sud.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Greta Tellarini

LEGGE 9 GENNAIO 2006, N. 13
DISPOSIZIONI PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE, PER FAVORIRE L'USO DI NAVI A

Anni	Fascia di tonnellaggio			
	tra 20.000 e 50.000 TSL	tra 50.000 e 80.000 TSL	tra 80.000 e 100.000 TSL	> 100.000 TSL
1995	8,33%	70,83%	8,34%	12,50%
1998	29,27%	24,39%	24,39%	21,95%
2001	14,00%	10,00%	44,00%	32,00%

Fonte: Progetto Port-Net-med a cura di Marconsult

... Continua



Continua ...

DOPPIO SCAFO E PER L'AMMODERNAMENTO DELLA FLOTTA

(G.U. 20 gennaio 2006, n. 16)

Conformemente alla politica comunitaria sulla sicurezza della navigazione ed alla politica ambientale di cui alla Legge 7 marzo 2001, n. 51, la presente legge intende promuovere l'uso di navi cisterna ad alto livello di protezione, dotate di più elevati standard di sicurezza, promuovendo l'ammodernamento della flotta, con particolare riferimento alle unità navali destinate al servizio di trasporto pubblico locale e sostenendo la promozione della ricerca in campo navale, quali presupposti per la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare (v. art. 1).

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge non possono essere iscritte nei registri tenuti dalle autorità nazionali navi cisterna a scafo singolo, aventi portata lorda superiore a 600 tonnellate, abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici la cui età risalga a oltre quindici anni. È vietato, inoltre, secondo quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 417/2002 e successive modificazioni, l'accesso ai porti, ai terminali off-shore e alle zone di ancoraggio nazionali delle navi cisterna a scafo singolo di qualsiasi nazionalità che trasportano prodotti petroliferi (v. art. 2).

A decorrere dall'anno 2005 è istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Fondo volto a favorire la demolizione del naviglio obsoleto, che ha la funzione di accelerare l'eliminazione delle navi cisterna a

scafo singolo non conformi ai più avanzati standard in materia di sicurezza della navigazione, provvedendo all'erogazione di contributi per la demolizione di navi cisterna, abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, aventi portata lorda superiore alle 600 tonnellate, la cui entrata in esercizio, alla data del 31 dicembre 2004, risale ad oltre quindici anni. Il suddetto contributo è rivolto alle imprese amatoriali aventi i requisiti di cui all'art. 143 del codice della navigazione, che vendono per la demolizione o fanno demolire per proprio conto unità che alla data del 21 ottobre 2003 risultano di proprietà delle imprese stesse o di imprese dello stesso gruppo o che sono in loro piena disponibilità con contratto di leasing o altro contratto con obbligo di acquisto ovvero che risultano iscritte nei registri tenuti dalle autorità nazionali o munite del passavanti provvisorio nello stesso periodo di riferimento (v. art. 3).

Sempre a decorrere dall'anno 2005 viene istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Fondo volto a favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate, in via esclusiva, al servizio di trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale, lacuale, che ha la funzione di provvedere al rinnovo e al potenziamento delle suddette unità navali. Tale contributo è rivolto alle imprese che gestiscono direttamente o indirettamente servizi di trasporto pubblico di persone effettuati per via marittima, fluviale e lacuale che intendono potenziare la flotta attraverso nuove acquisizioni o che vendono per la demolizione o fanno demolire per proprio conto unità navali che alla data del 21 ottobre risultano di proprietà delle imprese stesse o di imprese dello stesso gruppo o che sono in loro piena disponibilità con contratto di leasing o altro contratto con obbligo di acquisto ovvero che risultano iscritte nei registri tenuti dalle autorità nazionali nei dodici anni antecedenti la

presentazione dell'istanza per la concessione del contributo (v. art. 4).

DECRETO MINISTERIALE 17 NOVEMBRE 2005, N. 269 MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO. REGOLAMENTO ATTUATIVO DEGLI ARTICOLI 31 E 33 DEL DECRETO LEGISLATIVO 5 FEBBRAIO 1997, N. 22, RELATIVO ALL'INDIVIDUAZIONE DEI RIFIUTI PERICOLOSI PROVENIENTI DALLE NAVI, CHE È POSSIBILE AMMETTERE ALLE PROCEDURE SEMPLIFICATE
(Pubblicato sulla G.U. del 29 dicembre 2005, n. 302)

Il presente regolamento disciplina, ai sensi degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22 ("Attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio"), le procedure semplificate per le attività di recupero dei rifiuti pericolosi, quali i residui del carico delle navi costituiti dalle acque di zavorra venute a contatto con il carico o con i suoi residui e dalle acque di lavaggio; i residui del carico delle navi costituiti da prodotti chimici soggetti alla Convenzione Marpol; le acque di sentina delle navi. Il suddetto regolamento si applica esclusivamente alle attività di recupero svolte presso gli impianti che operano ai sensi del Codice della navigazione e successive modificazioni (v. art. 1). I soggetti che effettuano o che intendono effettuare le attività di recupero dei rifiuti di cui all'art. 1, negli impianti di cui all'art. 1, devono trasmettere alla provincia competente per territorio la comunicazione di cui all'art. 33 del decreto legislativo 22/1997 (v. art. 4).

L'allegato 1 del presente regolamento definisce le tipologie dei rifiuti pericolosi e per ciascuna tipologia i relativi metodi di recupero ammessi alle procedure semplificate, che si applicano esclusivamente alle attività di recupero specificate ed ai rifiuti pericolosi,

... Continua





Continua ...

individuati dai rispettivi codici e descritti negli allegati, che vengono avviati in modo effettivo ed oggettivo al recupero (art. 5).

La quantità impiegabile negli impianti, di cui all'art. 1, è individuata nell'allegato 2 del presente regolamento, in relazione alle diverse operazioni di recupero ammesse a procedura semplificata e, comunque, non deve mai eccedere la quantità dei rifiuti che l'impianto può sottoporre ad attività di recupero in un anno (v. art. 7).

DIRETTIVA 2005/65/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 26 OTTOBRE 2005 RELATIVA AL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DEI PORTI

(Pubblicato sulla G.U. L 310/28 del 25 novembre 2005)

Il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione Europea hanno adottato il 26 ottobre 2005 la Direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza dei porti. Obiettivo principale della presente direttiva, come precisato nell'art. 1 della stessa, è quello di introdurre misure comunitarie volte a migliorare la sicurezza dei porti di fronte al pericolo costituito da incidenti di sicurezza, garantendo altresì che le misure di sicurezza adottate in applicazione del Regolamento (CE) n. 725/2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, beneficino di un rafforzamento della sicurezza nei porti. Le misure disposte dalla presente direttiva trovano applicazione in tutti i porti situati nel territorio di uno Stato membro che contengono uno o più impianti portuali contemplati da un piano di sicurezza dell'impianto portuale approvato a norma del suddetto regolamento comunitario.

La direttiva invita gli Stati membri ad individuare i confini di ciascun porto, tenendo in considerazione le informazioni contenute nella valutazione di sicurezza del porto, sebbene normal-

mente i porti siano ben definiti in senso geografico ed amministrativo ed i loro confini vadano ad inglobare gli impianti portuali. Tuttavia, l'art. 2 par. 4 (Campo di applicazione) della direttiva solleva alcune inevitabili perplessità nel momento in cui prende in esame l'ipotesi in cui i confini di un impianto portuale inglobino tutto il porto, ossia l'area del porto sia inferiore a quella di un impianto portuale, con la conseguenza che in tal caso "le disposizioni pertinenti del Regolamento (CE) n. 725/2004 prevalgono su quelle della presente direttiva".

La direttiva, inoltre, invita gli Stati membri a garantire lo stretto coordinamento fra le misure di sicurezza dei porti introdotte dalla presente direttiva e quelle adottate in applicazione del regolamento comunitario relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali (art. 4). Il collegamento e, talvolta, la sovrapposizione fra le misure di sicurezza adottate dai due provvedimenti comunitari possono rinvenirsi in numerose disposizioni della presente direttiva.

L'art. 5 della direttiva prevede che gli Stati membri designino un'autorità di sicurezza del porto per ciascuna area portuale rientrante nel campo di applicazione della direttiva, che avrà la responsabilità della predisposizione ed applicazione dei piani di sicurezza del porto, previa valutazione di sicurezza del porto, e che essi possano nominare una "autorità competente per la sicurezza marittima", come prevista dal Regolamento (CE) n. 725/2004, quale autorità di sicurezza del porto. La valutazione di sicurezza del porto, che deve essere effettuata da un organismo di sicurezza riconosciuto, designato ai sensi dell'art. 11 dallo Stato membro, deve tenere conto delle specificità delle diverse zone del porto ed, eventualmente, delle aree adiacenti che abbiano un impatto sulla sicurezza del porto e deve avvalersi delle valutazioni effettuate a norma del regolamento comunitario per gli impianti portuali all'interno di esso (art. 6).

L'art. 7 della direttiva prevede la reda-

zione del piano di sicurezza del porto da parte di un organismo di sicurezza riconosciuto e la sua approvazione, prima dell'attuazione, da parte dello Stato membro interessato; tale piano dovrà prendere in considerazione le specificità delle diverse zone del porto ed integrare i piani di sicurezza degli impianti portuali, elaborati a norma del Regolamento (CE) n. 725/2004, situati nel proprio ambito territoriale. In ogni porto lo Stato membro approva un agente di sicurezza del porto, che funge da punto di contatto per le questioni attinenti alla sicurezza portuale e che può identificarsi con l'agente di sicurezza dell'impianto portuale o degli impianti portuali, di cui al suddetto regolamento comunitario; qualora, tuttavia, non sussista tale identità l'agente di sicurezza del porto e l'agente di sicurezza dell'impianto portuale dovranno agire in stretta collaborazione fra loro (art. 9).

DIRETTIVA 2005/35/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 7 SETTEMBRE 2005 RELATIVA ALL'INQUINAMENTO PROVOCATO DALLE NAVI E ALL'INTRODUZIONE DI SANZIONI PER VIOLAZIONI

(Pubblicato sulla G.U. L 255/11 del 30 settembre 2005)

Il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione Europea hanno adottato il 7 settembre 2005 la Direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni. Obiettivo della presente direttiva è quello di recepire nel diritto comunitario le norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi e di garantire che ai responsabili di scarichi vengano comminate sanzioni adeguate, al fine di aumentare la sicurezza marittima e migliorare la protezione dell'ambiente marino dell'inquinamento provocato dalle navi. La presente direttiva non preclude agli Stati membri la possibilità di adottare misu-

... Continua



Continua ...

re più rigorose contro l'inquinamento provocate dalle navi, sempre che siano conformi al diritto internazionale (v. art. 1). La presente direttiva è applicabile agli scarichi di sostanze inquinanti di tutte le navi, a prescindere dalla bandiera, nelle acque interne, compresi i porti, e nelle acque territoriali di uno Stato membro, negli stretti utilizzati per la navigazione internazionale e soggetti al regime di passaggio di transito, nella zona economica esclusiva o in una zona equivalente di uno Stato membro, in alto mare (v. art. 3).

Gli Stati membri provvedono affinché gli scarichi di sostanze inquinanti effettuati dalle navi in una delle aree di cui all'art. 3 siano considerati violazioni se effettuati intenzionalmente, temerariamente o per negligenza grave. Tali violazioni sono considerate reati dalla decisione quadro 2005/667/GAI che completa la presente direttiva (v. art. 4). Con riguardo alle suddette violazioni, gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che esse siano soggette a sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive, che possono comprendere sanzioni penali o amministrative (v. art. 8).

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di Alessandro Tricoli

L'incorporazione di clausole estranee al rapporto contrattuale

SHV Gas Supply & Trading Sas v. Naftomar Shipping & Trading Co. Ltd. Inc. Queen's Bench Division (Commercial Court) – [2005] EWHC 2528 (Comm)

La sentenza in rassegna evidenzia l'incertezza portata dall'incorporazione di termini sconosciuti a una determinata forma contrattuale, concepita per il solo motivo della corrispondenza di clausole in una serie di contratti di vendita, andando di seguito ad

analizzare i termini impliciti in un contratto e la natura dell'ETA.

Nel caso di specie, in data 17 febbraio veniva concluso un contratto di vendita a condizione CIF tra la società SHV Gas Supply & Trading Sas (d'ora innanzi "SHV"), quale venditrice, e la società Naftomar Shipping & Trading Co. Ltd. Inc. (d'ora innanzi "Naftomar"), quale acquirente, "to buy 2,700 mt +/- 5% at Sellers' option commercial butane meeting Melilli specifications CIF Tunisia Port – La Goulette or Gabes". Il porto di destino rimaneva da dichiararsi, non più tardi dell'attracco al porto di caricazione. Il contratto conteneva, altresì, le seguenti clausole:

"Vessel AZUR GAZ Accepted by the Buyer

Laycan Feb 17-19th 2003 consequently ETA Gabes Feb 20 am La Goulette Feb 19 pm

Demurrage: 9,500 USD PDPR

Force Majeure Neither Seller nor Buyer shall be liable in damages or otherwise for any failure or delay in the performance of any obligation hereunder other than the obligation to make payment, where such failure or delay is caused by force majeure, or any event occurrence or circumstance reasonably beyond the control of that party including without prejudice to the generality of the foregoing (sic), Acts of God, strikes, fires, floods, wars (whether declared or undeclared), riots, boycotts, restrictions imposed by government authorities including allocations, priorities, requisitions, quotas and price controls.

The party whose performance is so affected shall immediately notify the other party here (sic), indicating the nature of such cause and, to the extent possible inform the other party of the expected duration of the force majeure event. Commercial Terms Where not in conflict with the above, Incoterms 2000 for CIF sales plus latest amendments to apply. Maritime Terms The Asbatankvoy charterparty amended for LPG attached to this contract where not in conflict with

terms of the main body of this contract shall apply".

Il contratto così come concluso, contenuto in un *recap telex* spedito alle parti, era stato mediato tramite *brokers* e nessun contatto diretto era mai avvenuto tra le due società.

A tale documento non era stato allegato alcun *charterparty*, ma "The Asbatankvoy charterparty amended for LPG" si riferiva ad un contratto di nolo datato 31 gennaio precedentemente concluso da SHV per il trasporto di "2,700 mt of butane or LPG mix for carriage from Melilli to one safe/berth/port West or East Med", i cui *laydays* dovevano cominciare il 16 febbraio e che portava il 19 febbraio come data di cancello. Ad una lettura superficiale del contratto potrebbe non sorprendere la previsione di una clausola *laycans* in una vendita a condizione CIF. Tuttavia né Naftomar né i *brokers* coinvolti nel contatto *de quo* si spiegavano una simile clausola, volutamente introdotta dalla venditrice nel contratto di vendita, ed insistevano, piuttosto, per l'inclusione nel contratto di un ETA per il porto di destino. Il termine "laycans" è, infatti, solitamente usato nei *charterparties* e serve a rappresentare la finestra utile per dare inizio all'esecuzione del contratto: prima della data stabilita, infatti, non sarà possibile dare esecuzione al contratto mentre, oltre tale data, troverà applicazione la clausola di cancello con cui il noleggiatore potrà ripudiare il contratto, ove la nave non sia ancora stata messa a sua disposizione dagli armatori. Una tale previsione viene utilizzata generalmente nelle vendite a condizione FOB, così che il venditore possa ripudiare il contratto di vendita ove la nave – per mezzo della quale egli può adempiere alla (sua) prestazione tipica del contratto di vendita a condizione FOB, ovvero la consegna alla nave della merce al porto di imbarco – non sia messa a sua disposizione dal compratore entro un determinato periodo di tempo, vale a dire

... Continua



Continua ...

prima dello scoccare della data di cancellazione. Al contrario, una simile previsione non sembra trovare ragion d'essere in una vendita a condizione CIF, poiché in questo tipo di vendita rientra tra gli obblighi del venditore anche quello di procurarsi un contratto per il trasporto della merce (oltre ovviamente ad uno di assicurazione). Il contesto economico sotteso all'incorporazione di siffatta estranea clausola, nel contratto che ci occupa, è dato da altri due contratti di compravendita precedentemente conclusi dalle parti in causa con altri soggetti. Il primo di questi, tra Naftomar e Société Tunisienne des Industries de Raffinage, concerneva la consegna di "220,000 m.t. LPG and/or commercial butane" con scadenze mensili, e spiega l'urgenza con la quale in un solo giorno il contratto del 17 febbraio era stato concluso (nonché il prezzo pattuito, più alto di quello di mercato).

Dal canto suo, SHV aveva in essere un contratto simile al contratto di Naftomar, con ERG Raffinerie Mediterranee srl, "for the purchase of 10 monthly cargoes of 2,500 – 3,200 mt, final quantity at Buyer's option [...] FOB Priolo", località poco distante da Melilli, nella baia di Santa Panagia sulla costa orientale della Sicilia, e per il quale al 17 febbraio non aveva ancora trovato un acquirente. Questo secondo contratto era però a condizione FOB e, di conseguenza, conteneva una clausola che prevedeva dei "laycans": ciò spiega l'introduzione, da parte di SHV, di una identica condizione nel contratto concluso con Naftomar, contratto però concluso a condizione CIF e pertanto, per sua stessa natura, estraneo all'utilizzo di una tale clausola. Poste le circostanze riguardo alla formazione del contratto, il *casus belli* è invece dato dal maltempo, insolito nella baia di Santa Panagia, che ha impedito alla m/n Azur Gaz – arrivata a Melilli il 17 febbraio, e pertanto entro il termine fissato con i *laycans* – di attraccare alla banchina del

terminal ERG per completare le operazioni di carico fino al 3 marzo.

A seguito delle avversità meteorologiche e dell'impossibilità di eseguire la caricazione della merce, in data 25 febbraio Naftomar procedeva a ripudiare il contratto con SHV, ponendo alla base di tale cancellazione la clausola A4 degli Incoterms 2000, ovvero la prescrizione che il venditore deve consegnare le merci a bordo della nave nel porto di caricazione alla data stabilita dalle parti, ovvero entro il periodo da esse prestabilito, dove per periodo prestabilito Naftomar considerava i *laycans* 17/19 febbraio.

Alla contestazione di siffatta cancellazione, SHV rispondeva negando l'esistenza di un momento prestabilito per la caricazione e, conseguentemente, negando ogni inadempienza da parte sua. Naftomar rigettava nuovamente il contratto con riferimento non più ad un non meglio precisato lasso temporale, ma puntando questa volta direttamente alla previsione di *laycans* nel contratto. SHV, da parte sua, prendeva nota della cancellazione del contratto, riservandosi i suoi diritti per un'azione per danni e – venduto il carico nel maggio/giugno successivi – promuoveva azione nei confronti di Naftomar per la differenza di prezzo.

La difesa di Naftomar è basata su tre assunti, ovvero:

a) nell'interpretazione del contratto, "Laycan Feb 17-19th 2003" deve essere trattato come un vero e proprio "shipment period", poiché questa interpretazione ben si adatta al contesto commerciale in cui il contratto deve essere inserito, tanto più se si considerano le anomalie contrattuali portate dall'assenza della determinazione di uno "shipment period" vero e proprio e dalla previsione di "laycans" in una vendita a condizione CIF, nonché dall'aggiunta di una previsione di arrivo al porto di destino: per tali motivi il venditore si è reso inadempiente non imbarcando la merce nel lasso di tempo stabilito;

b) deve considerarsi condizione implicita del contratto di vendita che la merce vada caricata a bordo in un periodo di tempo ragionevole, ragionevolezza venuta meno al 27 di febbraio;

c) l'ETA della nave al porto di destino non era stato dato secondo i criteri di onestà e ragionevolezza dovuti quando esso venne comunicato al ricevitore della merce.

Sembra ora interessante analizzare le considerazioni del giudice di prime cure sulla difesa prospettata, in particolare ove si consideri che, come spiegato dianzi, i "laycans" non sono una previsione propria del contratto di vendita a condizione CIF.

Quanto all'analogia prospettata fra "laycans" e "shipment period", il giudice non ha accettato siffatta tesi in quanto il primo termine, intenzionalmente scelto per essere inserito nel contratto, non è intercambiabile con il secondo ed è, anzi, perfettamente applicabile al contratto *de quo*, anche in virtù dell'incorporazione in esso delle previsioni portate dal *charterparty*, che alla clausola 5 dà una precisa definizione "laycans".

Anche l'aggiunta di un ETA al porto di destino porta alla stessa conclusione: in assenza della previsione di un periodo di tempo per l'imbarco della merce, esso serve a dare all'acquirente un'indicazione circa la data prevista di arrivo della nave in normali circostanze. La mancanza di uno "shipment period" all'interno del contratto ha quindi portato la corte a rivolgere le sue attenzioni alla s. 29(3) del *Sale of Goods Act 1979*, che – in quanto non espressamente esclusa dalle parti – incorpora automaticamente nell'accordo contrattuale un periodo di tempo ragionevole per la spedizione delle merci.

La ragionevolezza o meno del periodo di tempo deve, secondo il diritto anglosassone, essere valutata caso per

... Continua



Continua ...

caso con riguardo alle circostanze di fatto del singolo episodio in esame e, ove in quelle particolari circostanze tutta la possibile prontezza ed efficienza sia stata usata, il periodo di tempo trascorso deve considerarsi ragionevole (*Hick v. Raymond*). Anche la seconda delle difese prospettate dalla ripudiante sembra pertanto venire a cadere, poiché nessun ritardo può essere ascritto alla venditrice che ha dato inizio alle operazioni di carico non appena le condizioni meteorologiche hanno permesso alla nave un ormeggio sicuro. La convenuta ha però contestato la conclusione del giudice di merito sul punto, eccependo che *Hick v. Raymond* non può essere applicato ad un contratto che preveda al suo interno una clausola di forza maggiore, situazione in cui la ragionevolezza deve essere misurata con riguardo a cosa sia ragionevole in circostanze ordinarie: quando le circostanze diventano straordinarie, continua la difesa di Naftomar, il venditore deve appellarsi a tale clausola, ovvero essere considerato inadempiente.

Il diritto anglosassone, tuttavia, non conosce il concetto di forza maggiore e le corti sono, di conseguenza, rigide nell'applicazione di siffatte clausole, normalmente interpretate restrittivamente.

Pertanto neppure tale eccezione è stata accolta dalla corte, la quale preferisce esaurire la funzione di tali clausole in esimenti da responsabilità per inadempimento, piuttosto che ampliarla a fattori che possano convertire in inadempimento comportamenti altrimenti non ritenuti tali. Da ultimo il giudice di merito ha analizzato la natura dell'ETA, onde decidere se nel caso di specie fosse stato dato tenendo conto dei criteri di onestà e ragionevolezza cui l'armatore/noleggiatore è tenuto (*Sanday v. Keighley Maxted; The Mihalis Angelos*).

Parte convenuta sostiene infatti che, siccome il calcolo del tempo di viaggio previsto dal porto di caricazione al

porto di destino era stato stabilito su basi ragionevoli nonché oggettive (tempo stimato per l'imbarco, miglia nautiche di distanza tra i due porti e velocità media della nave) e nulla indicava che tale calcolo potesse rivelarsi errato, il noleggiatore non fosse nel caso di specie tenuto a porre domande circa la situazione al porto di imbarco. Al contrario parte attrice sostiene la non ragionevolezza di tali calcoli proprio per la mancanza di informazioni positivamente raccolte circa la situazione meteo e/o di congestione al porto di imbarco. Sulla base di precedenti pronunce giurisprudenziali (*Sanday v. Keighley Maxted; Pagnan v. Schouten*), il giudice adito ha convenuto che l'ETA non potesse essere considerato ragionevole, quando nessuna informazione era stata raccolta riguardo alla situazione al porto di imbarco, tanto più se concernente un porto di cui non si aveva esperienza alcuna e la possibilità di agevole raccolta di tali informazioni. In conformità con *The Mihalis Angelos* pertanto, Naftomar aveva buone ragioni per ripudiare il contratto, come ha effettivamente fatto. Ragioni che però, a giudizio della corte, si basano non sulla mancata caricazione della nave entro lo "shipment period" (termine infatti non previsto dal contratto), quanto sulla mancanza di ragionevolezza delle condizioni in base a cui era stato dato l'ETA della nave al porto di destino. In buona sostanza, la previsione di uno "shipment period", nel contratto di vendita a condizione CIF, serve precipuamente ad eliminare le possibili incertezze circa la possibilità o meno di ripudiare il contratto: la previsione di esso nel contratto *de quo*, piuttosto che di un termine estraneo e quindi idoneo a portare incertezza, contro il solo beneficio di una corrispondenza di clausole, avrebbe facilmente evitato il procedimento concluso con la sentenza in rassegna, proprio in virtù della lunga tradizione di utilizzo e la conseguente conoscenza (nonché conoscibilità) della sua portata, da parte di tutti gli operatori economici coinvolti.

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 Corea del Sud come disposto dal *charter-party*. Essendo il suo primo viaggio negli Stati Uniti, come anticipato dagli agenti della nave nel porto di caricazione, 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 DI-

... Continua



Continua ...

RECTED 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 caricazione, 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 congestione). La prima questione affrontata 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 caricazione 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 al-

trettanto 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 caricazione e delle merci da trasportare (cfr. *The Island Archon*). Essendo questo *charter-party*, in buona sostanza, un noleggio a viaggio (*rectius*: un *single trip time charter*), nell'opinione della Corte l'armatore aveva 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.

MATERIALI

Diritto applicabile alle questioni concernenti l'equipaggio di navi che esercitano servizi di cabotaggio con le isole

Causa C-456/04 – Conclusioni dell'Avvocato Generale Juliane Kokott

(Agip Petroli SpA contro Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di porto di Siracusa e Capitaneria di porto di Siracusa – Sezione staccata di Santa Panaria)

Le conclusioni in esame, presentate dall'Avvocato Generale in data 8 dicembre 2005, riguardano una domanda di pronuncia pregiudiziale sollevata dal Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia relativa alla libera prestazione dei servizi nel settore del cabotaggio marittimo.

... Continua



Continua ...

Il giudice del rinvio chiede alla Corte di giustizia di chiarire se in caso di cabotaggio con le isole con navi mercantili aventi una stazza lorda superiore alle 650 tonnellate, le disposizioni relative all'equipaggio sono quelle derivanti dal diritto dello Stato di bandiera o dal diritto dello Stato in cui si effettua il cabotaggio insulare, qualora il viaggio di cabotaggio sia seguito o preceduto direttamente da un viaggio internazionale senza carico a bordo. "Il 7 dicembre 2001 la Agip Petroli doveva trasportare un carico di greggio da Magnisi (Sicilia) a Gela (località situata anch'essa in Sicilia) e a tal fine noleggiava la "Theodoros IV", una nave cisterna battente bandiera greca con una stazza lorda superiore alle 650 tonnellate. Dopo avere scaricato il carico di greggio a Gela, la Theodoros IV doveva proseguire il viaggio senza carico a bordo e raggiungere direttamente un porto situato all'estero. Il 6 dicembre 2001 la Capitaneria di Porto di Siracusa negava alla Agip Petroli l'autorizzazione al viaggio da Magnisi a Gela con la motivazione secondo cui la Theodoros IV non soddisfaceva i requisiti previsti dall'art. 318 del Codice della navigazione italiano.

Ai sensi di tale disposizione, l'equipaggio delle navi in caso di viaggi di cabotaggio insulare deve essere costituito esclusivamente da cittadini dell'Unione europea. Come consentito dal diritto greco, la Theodoros IV aveva però a bordo alcuni marittimi di nazionalità filippina. La Capitaneria di porto di Siracusa non riteneva applicabile il diritto dello Stato di bandiera greco. È vero che l'art. 3, n. 3, del regolamento prevede la competenza dello Stato di bandiera per le questioni relative all'equipaggio, quando il viaggio di cabotaggio con le isole precede un viaggio verso un altro Stato. Tuttavia, risulta da una circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione italiano che l'art. 3, n. 3, del regolamento si applica soltanto quando

il viaggio che segue o precede il viaggio di cabotaggio sia "funzionalmente e commercialmente autonomo". Questa condizione si verificherebbe solo nel caso in cui la nave viaggi con carico a bordo e abbia come destinazione un porto estero.

(Omissis)

Il giudice del rinvio riteneva pertanto necessario sottoporre una questione pregiudiziale alla Corte di giustizia. Esso sospendeva quindi il giudizio con ordinanza 20 luglio 2004, depositata in cancelleria il 29 ottobre 2004, e sottoponeva alla Corte la seguente questione pregiudiziale: Se la nozione di "viaggio che segue o precede il viaggio (...)" prevista dall'art. 3, n. 3, del regolamento [CEE] n. 3577/92, comprende solo il viaggio "funzionalmente e commercialmente autonomo cioè con carico a bordo avente come destinazione finale/iniziale un porto estero", come specificato nei provvedimenti impugnati nel presente giudizio, o si estende anche alle ipotesi di viaggio senza carico a bordo (c.d. "viaggio in zavorra").

(Omissis)

Il giudice del rinvio intende in sostanza acclarare se la nozione di viaggio "in provenienza da un altro Stato" o "diretto verso un altro Stato" (in prosieguo: "viaggio internazionale"), di cui all'art. 3, n. 3 del regolamento, implichi che durante il viaggio la nave debba viaggiare con carico a bordo, ovvero se il carattere economicamente autonomo del viaggio possa essere dimostrato eventualmente anche in altro modo. Il tenore letterale dell'art. 3, n. 3, del regolamento richiede soltanto che a un viaggio di cabotaggio preceda o segua un viaggio internazionale. Tale disposizione non qualifica oltre la nozione di viaggio. Il tenore letterale non prevede dunque alcun ulteriore requisito, come ad esempio il trasporto di un carico o la presenza di un'"autonomia funzionale e commerciale", ed è innanzi tutto

comprendivo di qualsiasi viaggio internazionale. Secondo l'economia del regolamento, l'applicabilità del diritto dello Stato di bandiera costituisce il principio, mentre l'applicabilità del diritto dello Stato ospitante rappresenta l'eccezione. L'art. 3, n. 2, del regolamento prevede un'eccezione a tale principio base per quanto riguarda il cabotaggio con le isole. Infatti, per tutte le questioni relative all'equipaggio di navi che effettuano cabotaggio con le isole, tale disposizione dichiara applicabile il diritto dello Stato ospitante. Per le navi da carico di oltre 650 tonnellate lorde, l'art. 3, n. 3, del regolamento ristabilisce il principio dell'applicabilità del diritto dello Stato di bandiera, quando il viaggio di cabotaggio segue o precede un viaggio internazionale. Di conseguenza, contrariamente a quanto ritiene il governo italiano, il n. 2 contiene l'eccezione, mentre il n. 3, la regola.

Il regolamento, infatti, non contiene due principi contrastanti – per il cabotaggio con la terraferma, da un lato, e per il cabotaggio con le isole, dall'altro – come sembra ritenere il governo italiano riguardo all'art. 3 del regolamento. Piuttosto, il regolamento ha un unico principio sancito nell'art. 1 del regolamento.

Un'interpretazione restrittiva dell'art. 3, n. 3, del regolamento mediante l'attribuzione di ulteriori requisiti alla nozione di viaggio avrebbe quindi come conseguenza che l'eccezione (l'applicabilità del diritto dello Stato ospitante) troverebbe un'applicazione più ampia e il principio (l'applicabilità del diritto dello Stato di bandiera) una più restrittiva. Ciò sarebbe contrario al principio ermeneutico, secondo il quale i principi di una normativa devono essere interpretati estensivamente, mentre le sue eccezioni, restrittivamente.

La libera prestazione dei servizi milita a favore dell'applicazione più estesa possibile del principio del diritto dello Stato di bandiera nel cabotaggio con le isole, come previsto, dal 1999, dal-

... Continua



Continua ...

l'art. 3, n. 3, del regolamento per quanto riguarda il cabotaggio insulare con grosse navi da carico nei viaggi internazionali. Come infatti giustamente ritenuto dal governo greco, i viaggi di cabotaggio di regola sono solo segmenti di viaggi internazionali. Se però le prescrizioni degli ordinamenti nazionali sono in reciproco contrasto, taluni viaggi di cabotaggio non potrebbero essere tecnicamente possibili. Ciò può essere chiarito con un esempio. L'art. 3, n. 3, del regolamento deve consentire che ad esempio una nave olandese, durante un viaggio dal Portogallo a Cipro, possa senz'altro, al fine di sfruttare razionalmente le sue capacità di trasporto, effettuare anche il cabotaggio da Maiorca a Minorca (Spagna), dalla Sardegna alla Sicilia (Italia) e da Creta a Rodi (Grecia). Se fossero applicabili i rispettivi diritti degli Stati ospitanti (Spagna, Italia, Grecia) per le tratte di cabotaggio e se questi contrastassero tra di loro e/o con le prescrizioni olandesi, nella pratica almeno una parte dei viaggi di cabotaggio sarebbe resa impossibile. Ciò non solo impedirebbe un utilizzo razionale delle capacità di trasporto disponibili, ma pregiudicherebbe anche la libera circolazione dei servizi. Se invece vige ininterrottamente il diritto dello Stato di bandiera, la libera circolazione dei servizi è garantita.

(Omissis)

Tuttavia, conformemente agli obiettivi principali del regolamento, l'eccezione non deve essere interpretata estensivamente. Il combinato disposto dei nn. 2 e 3, del regolamento va pertanto interpretato nel senso che l'eccezione del n. 2 va applicata in maniera tale da pregiudicare il meno possibile gli obiettivi principali del regolamento. Ciò significa che il n. 2 continua ad applicarsi nelle fattispecie interne, tuttavia, in via di principio, ogni viaggio internazionale che precede o segue rinvia il cabotaggio con le isole all'am-

bito di applicazione del n. 3, qualora ne ricorrano gli altri presupposti. Ovviamente, va rispettato il restante ambito di applicazione del n. 2. In particolare, gli Stati membri devono adottare provvedimenti onde impedire il ricorso abusivo al n. 3 finalizzato all'elusione dell'ambito di applicazione del n. 2. Quindi, in linea di principio, non è ammissibile che, per esempio, una nave battente bandiera greca effettui di continuo viaggi circolari tra Malta, Magnisi e Gela e ogni volta trasporti carico solo tra Magnisi e Gela. L'attività economica si svolgerebbe, infatti, in pratica solo nel territorio italiano con elusione del diritto italiano. Il ricorso abusivo al diritto comunitario non è infatti consentito e gli Stati membri hanno il diritto di impedire l'abuso delle possibilità offerte dal Trattato CE al fine di aggirare il diritto nazionale. I giudici nazionali possono pertanto tener conto, nel caso singolo, basandosi su elementi obiettivi, del comportamento abusivo per negare la possibilità di invocare il diritto comunitario.

(Omissis)

Considerato quanto precede, propongo alla Corte di risolvere la questione pregiudiziale sottoposta dal Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia nei seguenti termini: La nozione di "viaggio che segue o precede un viaggio in provenienza da o diretto verso un altro Stato" di cui all'art. 3, n. 3, del regolamento n. 3577/92, ricomprende, in linea di principio, ogni viaggio da o verso un altro Stato, a prescindere dal fatto che la nave trasporti un carico e/o da un'"autonomia funzionale e commerciale" del viaggio. La protezione da elusioni dell'art. 3, n. 2, del regolamento n. 3577/92 va garantita invece in modo tale da non limitare oltre il necessario il principio della libera circolazione dei servizi di trasporto marittimo negli Stati membri nell'ambito della disciplina dell'art. 3, n. 3, del regolamento n. 3577/92."

Annalisa Pracucci

EVENTI

Forlì 17 febbraio 2006

Inaugurazione del Centro di Formazione Permanente per i Servizi della Navigazione Aerea di ENAV S.p.A. (Società Nazionale per l'Assistenza al Volo).

Il giorno 17 febbraio a Forlì presso il polo Tecnologico aeronautico, costituito dalla II Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna, dall'Istituto tecnico aeronautico, dall'aeroporto R. Ridolfi e da numerose scuole di volo, si terrà l'inaugurazione del nuovo Centro di Formazione Academy di ENAV, costruito con tecnologie, laboratori e strutture di ricerca all'avanguardia in Italia e capace di competere ad alti livelli con altri centri europei ed internazionali.

L'inaugurazione vedrà la presenza dei massimi rappresentanti di ENAV, delle Istituzioni nazionali, regionali e locali, di autorevoli rappresentanti del mondo accademico e di ospiti provenienti dal mondo degli operatori e delle industrie di settore.