

# 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

### Sezione Aerea

**The EU proposal for a regulation  
on investigation and prevention  
of accidents and incidents in  
civil aviation**  
pagg. 1-9

**Osservatorio Legislativo**  
pagg. 9-12

**Rassegna Giurisprudenziale**  
pagg. 12-13

**Materiali**  
pagg. 13-15

### Sezione Marittima

**Osservatorio Legislativo**  
pagg. 15-20

**Rassegna Giurisprudenziale**  
pagg. 20-24

**Materiali**  
pag. 24

## The EU proposal for a regulation on investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation

A step forward or a missed opportunity?

By Mildred Trögeler\*

### 1. Introduction

Flying is one of the safest forms of transportation. Due to the combined efforts of the legislator and the industry, the average rate of fatal accidents of EASA Member States dropped to 3.6 per 10 million flights between 2001 and 2008 concerning scheduled passenger and cargo operations. This low rate of fatal accidents demonstrates that despite a massive growth in air traffic since the creation of the single aviation market in 1992, the EU has succeeded in increasing the level of aviation safety leading to European airlines being amongst the safest worldwide.

However, disasters like the SpanAir Flight 5022 accident in 2008 or the crash of AirFrance Flight 447 in 2009 remind us that there is no room for complacency. Safety can never be considered as a matter of course and constant endeavours are needed, not only to remain as one of the leaders internationally but also to improve the level of safety in the constantly changing environment of the air transport industry. No matter how safe the European aviation sector is, accidents or serious incidents will continue to happen. Independent investigations of those accidents or incidents are therefore essential since one of the most valuable tools for the improvement of safety is the ability to learn from previous accidents and incidents. Analysis of the circumstances of the event allows the provision of safety recommendations which can prevent these accidents or incidents from re-occurring in the future.

The legal framework for civil aviation accident investigation and occurrence reporting in the EU lacks several key elements to ensure optimum efficiency in this field. In particular, the current regulatory framework dealing with accident investigation, which is now already 16 years old, is no longer in compliance with the requirements of the EU and the Member States. As a consequence, the Commission adopted a proposal for a Regulation on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation in October 2009 which would repeal the existing legislation in this field. The question arises whether this Proposal can be considered as a step forward to increase aviation safety or as a missed opportunity. Firstly, this paper will set out the current regulatory framework and its shortcomings leading to the need for a change. Against this background, the paper will take a closer look at the issues which should be addressed by the Commission's proposal and will then assess to what extent this proposal gives a reasonable answer to these issues.

### II. Current regulatory framework

Civil aviation, despite its relatively short period of existence compared to other modes of transport, has widely harmonised its process for aircraft

\* Adv. LLM Air & Space Law, Leiden University



Continua dalla prima pagina

## The EU proposal for a regulation on investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation

### A step forward or a missed opportunity?

By Mildred Trögeler

accident and incident investigation by the means of a comprehensive regulatory framework developed by ICAO. Article 26 of the Chicago Convention to which all Member States of the EU are Party determines the obligation to investigate accidents in civil aviation. Furthermore, Annex 13 to the Chicago Convention and its related guidance material provides detailed standards and recommended practices.

At the European level, initiatives

have also taken place to create a common binding framework for air accident and incident investigation. The European Community already recognised the significance of accident investigation in 1980 and adopted Directive 80/1266/EEC on cooperation and mutual assistance between the Member States in the field of air accident investigation as the first piece of EU air safety legislation. In 1994, this Directive was replaced by Directive 94/56/EC.

Directive 94/56/EC requires that each Member State shall ensure that every accident or serious incident in civil aviation is subject to an investigation conducted or supervised by a permanent body or entity. The body or entity concerned with accident investigation shall be functionally independent. The only purpose of the investigation is to prevent future accidents to happen and not to apportion blame or liability. In particular a safety recommendation should not express an assumption of blame or liability for an accident or incident. In addition, the Directive enables investigators to carry out their tasks more efficiently and sets out the basic principles concerning publication of reports and the dissemination of safety recommendations. This Directive will be replaced by the proposed Regulation.

Beyond accident investigation, the crucial element in prevention of aircraft accidents is occurrence reporting and the analysis of the data collected in order to identify safety hazards and to draw safety lessons. Thus, in 2003, the EC adopted Directive 2003/42/EC on occurrence reporting in civil aviation, which obliges aviation professionals to report errors, abnormal events and other irregular circumstances in their daily opera-

tional work. Provisions have been introduced to ensure that the information reported can be exchanged and disseminated so that safety lessons can be learned. The Member States are under an obligation to ensure appropriate confidentiality of the recorded information; in particular names and addresses of the reporter should never be stored. The establishment of voluntary occurrences reporting systems, to collect and analyse information on observed deficiencies in aviation which are not required to be reported under the system of mandatory reporting, is also supported by the Directive.

Regulation 1321/2007 supplements Directive 2003/42/EC by laying down implementing rules for the integration of information on civil aviation occurrences into a central repository, whereas Regulation 1330/2007 defines measures concerning the dissemination of the information exchanged by Member States with the objective of providing information needed to improve aviation safety. The European Commission supports the central repository and exchange of information between the national databases by means of the ECCAIRS system.

### III. The need for a change

The current European legislation dealing with civil aviation accident investigation and occurrence reporting is considered to be out of date and functions below optimum efficiency. It does not adequately take into account the significant progress towards creating a single aviation market, which has increased the EU's power and responsibility in the field of aviation safety, in particular through the establishment of EASA as an agency responsible for the certification of aircraft in the EU. The legal and

... Continua

#### DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

#### COMITATO DIRETTIVO:

Stephan Hobe, Pietro Manzini, Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon, Franco Persiani, Alfredo Roma, Mario Sebastiani, Greta Tellarini, Stefano Zunarelli, Francesca De Crescenzo

#### HANNO COLLABORATO:

Mildred Trögeler, Giuseppe Giliberti, Alessandra Laconi, Pietro Nisi, Nicola Ridolfi, Greta Tellarini

#### REDAZIONE:

Silvia Ceccarelli, Pietro Nisi, Annalisa Pracucci, Nicola Ridolfi, Alessio Totaro, Alessandro Tricoli, Alessandra Laconi

#### 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 ...

institutional environment has changed in the last 16 years and safety standards in aviation are now established almost exclusively at the European level. There is more divergence in the investigating capacity of the Member States than in 1994, notably due to the EU enlargements of 2004 and 2007 and the level of specialisation required to conduct investigations. Moreover, air transport has evolved significantly and become more complex than it was a decade ago. Accident investigation therefore requires substantially more diversified expertise and resources. Furthermore, the significant practical experiences which were gained by the Member States since the adoption of Directive 94/56/EC should be used to improve the efficiency of the current regulatory system.

#### IV. Shortcomings of the current system

The system on aircraft accident and incident investigation in Europe as currently established, does not do justice to the development of the internal aviation market nor to the complexity of the global aviation industry. The following part will assess what issues should be addressed by the proposed Regulation in order to correct these shortcomings.

##### 1. Lack of uniform investigating capacity

Firstly, the lack of uniform investigating capacity is of major concern. Although the EU as a whole possesses sufficient investigating capacity to cope with any major accident in the EU, the resources are not efficiently exploited for the benefit of each Member State. The reason for the divergence in the investigation capacity is that only

Member States with a large manufacturing industry are in the position to justify the necessary budget to provide a properly staffed and equipped National Safety Investigation Authority (NSIA). Smaller Member States do not have the facilities and equipment for complex technical investigations at their disposal, for instance, the readouts of "black boxes" or conduct of complex simulations. These Member States lack appropriate resources and experience as well as qualified investigators in order to be at the same level as large manufacturers or operators which can often capture more substantial resources than the NSIA. There exists currently no uniform regulatory framework concerning training and qualification of investigators at the European level. The situation is further exacerbated by the fact that the sharing of resources between the NSIAs is in the majority of cases based on an ad-hoc basis. As a consequence, it is difficult for those Member States to comply with the recommended deadline of twelve months for closing the safety investigation. Furthermore, due to their legal nature neither Directive 94/56/EC nor Annex 13 are directly applicable. The Member States have to transpose them into national law. However, the Member States are entitled to notify differences to the standards as laid down in Annex 13 and thereby they can avoid the implementation of these standards. Consequently, the rules concerning the

technical investigations are not fully harmonised and there is still no consistency as to how investigations should be conducted across the EU.

##### 2. Tensions between investigation authorities in concurrent investigations

Whenever a serious accident occurs, the NSIA in charge of determining the underlying causes of the accident is not the only body interested in analysing the circumstances. Criminal investigations are also carried out to determine whether an individual has perpetrated an action which qualifies as a criminal act.

##### a) Independence of investigation authorities

Even though the independence of safety investigations is generally recognised on an international as well as European level, in practice there are tensions between the NSIAs and the judicial authorities. Therefore, the protection of collected sensitive information cannot always be guaranteed. The UK, for instance, resolves this issue in a Memorandum of Understanding between the Crown Prosecution Service and the Air Accident Investigation Branch, but due to the international character of safety investigation, its NSIA is still affected by such tensions when participating in investigation in other Member States through its accredited representatives.

In line with Directive 94/56/EC, the sole objective of accident investigation should be the prevention of accidents and incidents and not to attribute blame or liability. On the other hand, safety investigations should not impede the proper administration of justice and nothing should prevent the judicial

... Continua



**AleniaAeronautica**  
Una Società Finmeccanica



Continua ...

authorities from conducting their own investigations. Although the objective of the criminal investigation is fundamentally different from the purpose of the safety investigation, cooperation to a certain extent is indispensable for both authorities in order to efficiently discharge their obligations. For instance, all authorities will need to gather evidence which they have to store and analyse afterwards to draw the necessary conclusions.

In principal, Directive 94/56/EC grants the investigator the right, *inter alia*, to have access to the crash site and the relevant evidence. Nevertheless, in practice the uniform implementation of the principles laid down in Directive 94/56/EC throughout the Member States is less than satisfactory. Judicial authorities justify their supremacy often with their "obligation to sanction illegal activities supersedes any safety considerations, and that any evidence should be used for the purposes of examining liability". As a consequence, safety investigators can have difficulties to get access to the crash site or to crucial safety evidence.

The investigation into the crash of Air France Concorde F-BTSC at Genosse on 25 July 2000 can serve as an example. The safety investigation was not only carried out by the NSIA of France but also by the NSIA of the UK which was entitled to participate as a joint State of Manufacture. Apart from the technical investigation, this accident was also subject to an immediate judicial inquiry, and the French transport minister also sent his own panel of experts to advise him personally. In fact, three investigation teams had to compete for access to the relevant evidence.

This led to significant delays and hampered access to the crash site and evidence, all to the disadvantage of the safety investigator.

### **b) Protection of sensitive data**

One way to ensure that the sensitive data collected by safety investigation authorities is not used or misused by parties carrying out concurrent investigations is to provide safeguards that the data will not be disclosed to third parties. At international level, Standard 5.12 of Annex 13 to the Chicago Convention protects certain types of records collected by safety investigation authorities from being disclosed. By contrast, Directive 94/56/EC does not contain any provisions concerning the protection of evidence gathered in the course of the investigation. Standard 5.12 has also been subject to a significant number of differences filed by the Member State with ICAO. Therefore, the group of experts in its final report highlighted the importance "to introduce legislative protection from disclosure for confidential documents listed in Standard 5.12 of Annex 13 to the Chicago Convention". Furthermore, Directive 2003/42/EC also does not provide the necessary protection for sensitive safety information contained in occurrence reports since it is applicable without prejudice to the applicable penal law as well as the national rules related to access to information by judicial authorities. The absence of guidance determining under which conditions sensitive data can be forwarded to judicial authorities

may deter aviation professionals from open reporting which has a negative impact on the improvement of aviation safety.

### **3. The role of EASA in accident investigation**

Another issue which should be addressed by the proposed Regulation is the role of EASA in safety investigations. EASA carries out on behalf of the Member States the functions and tasks of the State of Design, Manufacture and Registry when related to design approval. One of the major concerns deals with the right to appoint "accredited representatives" for the "State of Design" under Annex 13. This right questions the independence of the investigation as EASA could be investigating design aspects of the accident involving aircraft initially certified by the Agency itself. This situation can constitute a potential conflict of interest for EASA.

Currently, the relationship between EASA and NSIAs is far from being clear. The role of EASA in accident investigation nor the exchange of important safety information between the Agency and NSIAs is clearly defined. Due to the fact that EASA is responsible for certifying aircraft that are registered in the EU, this uncertainty creates unacceptable safety risks. Hence, for the time being the relationship between EASA and NSIAs is defined on an ad-hoc basis which often has a negative impact on the flow of significant safety information. Inadequate formal arrangements to allow participation of EASA in safety investigations have created problems in accessing important safety information and data recordings in a timely manner. It is therefore of utmost importance, from a safety point of

... Continua







Continua ...

view, to clarify EASA's representation and participation in safety investigations without compromising the independence of safety investigations and within the scope of its competence.

#### **4. Weaknesses in implementation of safety recommendations**

At the heart of the prevention of accidents and incidents is the effective implementation of safety recommendations. By linking the independent process of determining the causes of accidents with practical actions aimed at preventing their re-occurrence, recommendations have a direct impact on the improvement of aviation safety. There is still no unified approach at the European level concerning the processing and implementation of safety recommendations resulting from investigations. Even though the number of safety recommendations addressed to EASA increased by 90% in the year 2009 compared to 2008, no efficient pan-European mechanism is currently in place which would allow the exchange of safety recommendations and to monitor the progress of the action taken in response to a safety recommendation.

#### **V. Contents of the proposed Regulation**

The Commission's proposal builds on the provisions of Directive 94/56/EC and Annex 13 to the Chicago Convention. However, the scope of this Proposal is wider than that of Directive 94/56/EC. Whereas the current Directive focuses only on the State which leads the investigation such as the State of Occurrence and the State of Registry under certain circumstances, the new Regulation will also address

responsibilities of States participating in the investigation. Thus, the new Regulation does not shift the division of responsibilities for accident investigation which rests with the Member States. In accordance with the proposed Regulation, the Member States are under an obligation to make every civil aviation accident or serious incident involving aircraft subject of a safety investigation with the exception of those involving aircraft specified in Annex II to the Regulation 216/2008. However, in order to ensure proportionality, Member States are free to tailor the scope of the investigation and the procedure to follow when they expect to draw safety lessons from these investigations.

#### **1. Five pillars of air accident and incident investigation**

In general, the new Regulation consists of 5 pillars:

- a) The establishment of a European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities,
- b) Clarification of the role of EASA,
- c) Providing comprehensive assistance to victims and their relatives,
- d) Strengthening the implementation of safety recommendation, and
- e) Ensure better coordination between safety investigation and judicial proceedings.

#### **a) The establishment of a European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities**

First of all, the proposed Regulation aims at enhancing voluntary cooperation between the NSIAs in

the field of air accident investigation and therefore to reduce the current disparities in investigation capacities across the Member States which will be achieved through the establishment of a European Network of Civil Aviation Safety Authorities (the Network). The new Regulation provides for the creation of such a Network composing of the heads of the accident investigation authorities in each of the Member States. The Network builds on the already existing Council of European Aviation Safety Investigation Authorities, which will be formally recognised under the new Regulation. In contrast to the Council, the Network has a clear mandate to act within a legally established framework leading to more legal certainty. The Network itself has no legal personality under EU law and aims at avoiding unnecessary bureaucracy. Nevertheless, its mandate will be much stronger than it is now. This network will transform the existing informal cooperation between NSIAs into a formalised European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities. This will retain an independent status and allow the responsibility for safety investigation to rest with the Member States. Likewise, the Network will assist the European Commission and other European institutions in developing accident investigation policy and regulation and implement an annual work programme covering activities such as the training of investigators or developing a system for sharing investigation resources. It is important to note that the mandate shall be limited to an advisory and coordination role. The establishment of such a network will contribute to greater uniformity as well as

... Continua





Continua ...

strengthening the implementation and enforcement of the European civil aviation accident investigation legislation.

### **b) Clarification of the role of EASA**

The scope of EASA's role in accident investigation needs to be clarified since legal certainty is indispensable in this respect. When an air accident occurs, there is no time for legal interpretation. Contrary to the confusion caused by Directive 94/56/EC, the new Regulation succeeds in providing a clear definition of EASA's participation rights in safety investigation. From the beginning the European Commission has been underlining that it is neither intended nor provided that EASA will conduct safety investigations. The Agency has no ambition to take over the role of accident investigation authorities due to the fact that such involvement would be in direct conflict with the requirement for the investigation authority to be independent. EASA solely takes part in an investigation as a technical adviser in line with Annex 13 to the Chicago Convention which gives the participation function to the State of Design. In the EU, this participation function is set out in Regulation 216/2008 which entrusts EASA with the full responsibility to carry out the tasks and functions of the State of Design, when related to design approval. In order to avoid any misinterpretation, Rapporteur Christine de Veyrac proposed to replace the term "expert" in the Regulation by the term "adviser" with regard to EASA's involvement in safety investigations. The term "adviser" is commonly used to refer to the certification authority. For instance, in the United States the Federal Avia-

tion Administration (FAA) is defined as adviser to the National Transportation Safety Board with regard to its involvement in safety investigation. Bearing in mind that EASA holds valuable design information and is the only entity which can react upon design deficiencies, EASA should have timely access to information which may be needed to comply with its safety responsibility under Regulation 216/2008. Consequently, under the new Regulation, EASA is not only invited as an observer to the meetings of the Network but is also entitled to receive all factual information obtained during the safety investigation. In addition, EASA shall be granted access to information stored in the European Central Repository, including data which directly identifies the aircraft subject to an occurrence report. However, this would exclude information that allows the identification of the operator due to its sensitivity. This is a significant step not only to improve the occurrence reporting system in the EU, but also to develop the Agency's expertise.

### **c) Providing comprehensive assistance to victims and their relatives**

The new Regulation goes beyond the prevention of accidents and incidents and also aims at providing comprehensive assistance to victims and their relatives by introducing the obligation to provide a validated list of all persons on board within a maximum of two hours following the notification of the accident, which will be protected from unwanted disclosure. However, even with a complete passenger list, the airline faces the burden of identifying the appropriate person to be informed of a passenger's death. This uncertain-

ty is extremely distressing for the victims' relatives. To reduce this period of uncertainty, the new Regulation offers passengers the opportunity to indicate who should be contacted in the event of an accident.

Once an accident in civil aviation occurs, a large number of victims and fatalities may become involved leading to the need of those victims and their relatives to receive appropriate assistance. Under the new Regulation, Member States are obliged to set up an emergency plan at national level and to ensure that the airlines established in their territory have prepared a plan covering the assistance to the victims of civil aviation accidents and their relatives. These measures ensure a more comprehensive and harmonised response to accidents at the European level.

Additionally, the States responsible for the safety investigation shall appoint a main contact person for the relatives of the victims who undertakes the task to collect the information of the different authorities and to inform them accordingly of the progress of the ongoing investigations. This will be an effective means to support relatives of victims who may be overwhelmed by the huge amount of information and procedures whilst also coping with the loss of their relatives. For the first time, a legal European-wide obligation requires the provision of rapid and organised assistance in the case of an accident.

### **d) Strengthening the implementation of safety recommendations**

Safety recommendations resulting from accident investigations are of crucial importance, since even the

... Continua



Continua ...

best safety investigation is useless when safety lessons are not learned, namely the resulting safety recommendations are not implemented. In order to ensure a better implementation of safety recommendations, the new Regulation, inter alia, obliges the safety investigation authorities to record in the European Central Repository all safety recommendations and the responses thereto. Such a European database makes it possible not only to exchange safety records but also to look for common patterns and trends. In addition, the addressee of a safety recommendation is obliged to inform within 90 days the safety authorities of the intended actions in response to a safety recommendation. Within 60 days the safety authority has to reply to this addressee and give details as to why it considers the intended measures is satisfactory and include its justification thereto. This procedure will facilitate, in particular, the monitoring of the implementation of follow-up measures.

#### **e) Ensure better cooperation between safety investigations and judicial proceedings**

Finally, the new Regulation is aimed at reducing the tensions between the safety investigation and judicial proceedings by means of improving the cooperation between the authorities involved in accident investigations.

#### **i) Independence of investigation authorities**

The strengthening of independence of investigations will always be guaranteed under the Regulation by giving the investigators the necessary tools to effectively conduct the investigation such as the access to evidence material or to

the crash site in order to allow the investigation authority to have a complete picture of the accident. In some Member States the judicial authorities are authorised by the national legislation to take control of any evidence they deem necessary for the purpose of a judicial investigation. In this respect, it is important to understand that the legal basis of the new Regulation is Article 100 of the TFEU which deals exclusively with transport. The European Commission has therefore neither the intention nor the mandate to harmonise criminal procedure. Indeed, it is beyond the Commission's competence to avoid that judicial and safety investigations take place simultaneously. However, while accepting that the prerogatives of the judicial authorities cannot be limited by this Regulation, the Regulation provides a viable compromise solution. According to the new Regulation, safety investigation authorities and judicial authorities in every Member State have to agree in advance on the modalities of cooperation in a situation when both investigations work in parallel.

The Regulation also states that if, in the course of the safety investigation, the authority suspects an act of unlawful interference, the investigator in charge should immediately inform the judicial authorities. So, even though the new Regulation highlights that the sole objective of safety investigation is the prevention of future accidents and incidents without apportioning blame or liability, judicial proceedings should not be excluded in the case that there are indications of an unacceptable mistake.

#### **ii) Protection of sensitive data**

It is essential that persons in-

involved in an accident cooperate with the safety investigation authority so that the causes of the accident can be established. Any refusal by such persons to fully contribute to safety investigation for fear of seeing their testimony utilized inappropriately for subsequent civil or criminal proceedings without their consent could seriously affect safety. On the other hand, the courts must be allowed to open criminal proceedings in case of unlawful interference, and relatives have the right to expect the courts to find out whether the actions or omissions which have led to the accident are characteristic of a criminal act. Therefore, the judicial authorities need to have access to the relevant information. The new Regulation protects certain records and judicial authorities are not allowed to access them unless the competent authority at national level decides that the benefits of the disclosure of these records outweigh the adverse impact that such action may have on the current and future safety investigation.

#### **2. Occurrence reporting**

Even though the Commission has decided to revise Directive 2003/42/EC on occurrence reporting at a later stage, the new Regulation refers to that issue. The EC-CAIRS central repository, which was established in 2007 as a tool to group together all events occurring in the EU, is far from working efficiently. Although a vast amount of information is accumulated in the database, there is no body in the EU which has the task of regularly analysing the data contained in this central repository. Moreover, the quality of the data is not very consistent and standardisation regarding the col-

... Continua





Continua ...

lection of such information is also desirable. The current legal framework prevents the Commission from granting access to the Member States and EASA. In particular, access to the data is not always available in the level of detail permitting safety action to be taken in a timely manner. Even though the new Regulation does not address all these shortcomings of the current system, it makes a first important step by granting EASA online access to the information stored in the European Central Repository and expands its task to analyse and classify the information, in cooperation with the Member States, on a regular basis.

## VI. Criticism

The new Regulation has been subject to serious criticism. Some have argued that by focusing only on replacing the existing Directive on accident investigation and by failing to overcome at the same time the weaknesses in the existing Directive on occurrence reporting, the European Commission has missed the opportunity to make real improvements in the prevention of accidents. In particular, occurrence reporting should be strengthened by improving the likelihood of respecting the confidentiality of these materials which is not guaranteed by the proposal. Moreover, air safety experts have attacked the proposal as a dangerous political compromise. In their view, it appears that judicial investigation will have primacy over safety investigation. This will seriously jeopardise the ability of safety investigators to gain the necessary trust in order to obtain the required information to determine the causes contributing to the accident or incident. Therefore it will also prevent them from cre-

ating well researched safety recommendations which are needed to improve aviation safety. Furthermore, the creation of European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities as a mandatory club for cooperation instead of the creation of a European Civil Aviation Safety Board has been criticised. It is doubted that this will enhance efficiency. In the view of the European Regions Airline Association, a body which is based on voluntary cooperation and which must create its own work programme "is a recipe for costly inefficient administration with no safety benefits". In addition, there is no obligation for States with less expertise in accident investigation to request support from those with greater expertise. Instead, the establishment of a community body would permit the allocation of funds for the improvement of facilities and training of investigators which makes it possible to introduce common standards of excellence across all Member States.

## VII. Conclusions

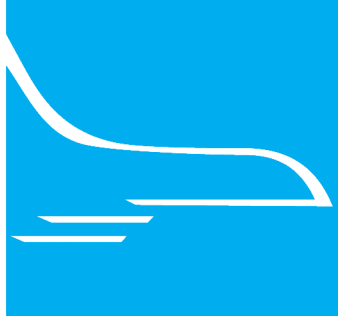
In conclusion, the regulation is a stronger legal instrument compared to the existing directive due to its direct legally binding force. The proposed Regulation is not revolutionary rather an evolution, as it builds on Directive 95/46/EC, but it is a step in the right direction in respect to the coordination and strengthening of cooperation between NSIAs. It is to be acknowledged that through EASA's participation in safety investiga-

tions as a technical adviser, the Regulation succeeds in benefiting from EASA's knowledge and expertise without jeopardising the independence of the investigation. The involvement of EASA will not only lead to greater transparency in investigations, but also to ensuring the safety of aircraft design. Furthermore, the Regulation will provide for a better protection of the rights of the victims of air accidents and their relatives. Contrary to the criticism, in the author's view, the creation of a European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities is an appropriate means to enhance aviation safety through voluntary cooperation. The establishment of a European Civil Aviation Safety Board (ESB) seems to be premature at the present time, but it should not be excluded in the longer term. Even though the ESB would offer the biggest savings for the Member States, it would require a substantial overhaul of the regulatory framework and would prove costly. The implementation of such a new EU Agency could be hampered by the fact that the ESB would have to operate in 27 different jurisdictions which could create difficulties due to the close link between judicial procedures and accident investigations and the need for investigators to work in close cooperation with the enforcement authorities at national level. Moreover, the establishment of an ESB would jeopardise the relationship of trust that national investigation authorities have built up over years with their local aviation community. All in all, the European Commission has taken its unique opportunity to considerably improve the current system of accident and incident investiga-

... Continua







Continua ...

tion and this Regulation will prove to be one of the key building blocks of Europe's aviation safety architecture.

Nevertheless, the new Regulation is to be considered as a missed opportunity for a major reform in the field of occurrence reporting. Any shortcomings in accident investigation are far outweighed by the shortcomings in occurrence reporting, analysis and dissemination of best practice. The new Regulation shows that the EU is looking to move from a backward-looking approach to a more proactive and preventative system based on, inter alia, the effective implementation of safety recommendation and the better protection of sensitive safety data. Systematic and continuous analysis of occurrence data is one of the most important elements to achieve this aim. The current occurrence reporting system suffers from considerable deficiencies which the new Regulation has failed to address. However, the European Commission has recognised the need to modernise the current rules on occurrence reporting with a view to strengthening the prevention of air accidents and incidents and has already started to work on this. A proposal to revise Directive 2003/42/EC on occurrence reporting will be brought forward by the end of 2011.

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Silvia Ceccarelli\*

### DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 9 LUGLIO 2010, N. 133 – NUOVO REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 25 MARZO 1985, N. 106, CONCERNENTE LA DISCIPLINA DEL VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

(Pubblicato sulla GU n. 193 del 19 agosto 2010 – Suppl. Ordinario n. 197).

Il presente regolamento, che abroga e sostituisce il DPR del 5 agosto 1988, n. 404, disciplina l'attività di volo da diporto o sportivo.

In merito alla responsabilità per la condotta dei voli è specificato che il pilota che assume il comando dell'apparecchio VDS (Volo da diporto o sportivo) è responsabile della condotta e dell'utilizzo dell'apparecchio VDS dalla fase di approntamento del mezzo per l'effettuazione del volo fino alla definitiva messa in sicurezza per la sosta. In caso di attività didattica il pilota responsabile è l'istruttore di volo.

Per quanto riguarda i sistemi di sicurezza il presente regolamento prevede che i VDS devono essere colorati con tonalità a forte contrasto con il cielo e la terra e debbono essere dotati di cinture di sicurezza per il pilota e il passeggero.

Inoltre il regolamento stabilisce che il pilota deve comunicare alla base di partenza o ad una terza persona che si incarichi dell'attivazione della procedura, la rotta e la destinazione del volo, nel caso in cui l'apparecchio VDS non sia dotato di trasmettitore localizzatore,

\* Funzionario ENAC - Direzione Trasporto Aereo

anche portatile, attivabile in caso di emergenza al fine di agevolare lo svolgimento delle operazioni di ricerca e soccorso.

L'ENAC in relazione ad esigenze di sicurezza della navigazione aerea civile e militare può adottare specifiche restrizioni di natura temporanea all'attività di volo, indicando la natura del divieto o delle limitazioni all'attività ed i limiti laterali e verticali della area interessate.

Il regolamento stabilisce che l'atterraggio, il decollo e le operazioni in prossimità di aeroporti civili sono effettuate esclusivamente su autorizzazione rilasciata dall'ENAC, previo coordinamento con il fornitore di servizi di traffico aereo competente.

Inoltre il regolamento disciplina gli apparecchi che sono qualificati come "avanzati" e prevede che tali apparecchi debbono avere determinate caratteristiche tecniche conformi a standard equivalenti a quelli stabiliti negli allegati del regolamento stesso.

La dichiarazione autocertificata di conformità ai predetti standard deve essere resa:

dall'azienda costruttrice o dall'organizzazione responsabile della produzione, nel caso di apparecchi prodotti industrialmente;

dal costruttore, nel caso di apparecchi amatoriali non realizzati mediante kit di montaggio prodotto industrialmente;

dal proprietario, nei casi di impossibilità di rilascio da parte del costruttore per cessata attività o fallimento ovvero nei casi dichiarati ammissibili dall'Aero Club d'Italia. Su istanza del proprietario l'Aero Club d'Italia attribuisce la qualifica di apparecchio avanzato mediante annotazione sul certificato di identificazione.

L'attività di volo con apparecchi

... Continua



Continua ...

VDS è svolta in conformità delle regole del volo a vista diurno, delle regole dell'aria e degli altri regolamenti applicabili agli spazi aerei impegnati, emanati dall'ENAC, e, in ogni caso, fuori dalle nubi ed in condizioni meteorologiche e di visibilità tali da consentire il continuo riferimento visivo con il suolo, l'acqua, gli ostacoli e l'eventuale presenza di ogni altro tipo di traffico aereo.

Il regolamento prevede che anche gli apparecchi avanzati fruiscono di tutti i servizi di navigazione aerea con le stesse modalità e gli stessi obblighi degli altri aeromobili e si attengano alle prassi operative concordate tra Aero Club d'Italia e il fornitore di servizi di traffico aereo competente.

In merito all'accertamento di idoneità per l'attività di volo, il regolamento prevede che l'attestato di idoneità al pilotaggio VDS è rilasciato dall'Aero Club d'Italia e per il conseguimento di detto attestato è richiesta la partecipazione ai corsi indetti dallo stesso Aero Club d'Italia.

Il regolamento stabilisce, inoltre, che possono conseguire tale attestato i cittadini comunitari nonché i cittadini dei Paesi terzi, che siano in regola con la normativa nazionale in materia di soggiorno e in presenza di accordi di reciprocità stipulati dall'Aero Club d'Italia e l'ente omologo dello Stato di provenienza.

Ai fini dell'accertamento dell'idoneità psico-fisica per lo svolgimento dell'attività VDS debbono essere effettuate apposite visite mediche presso l'Istituto medico legale dell'Aeronautica militare o l'Unità sanitaria locale o da medico dell'Aeronautica militare o specializzato in medicina dello sport ovvero in medicina aeronautica e spaziale.

Per il rilascio dell'attestato di idoneità al pilotaggio VDS, il richiedente deve presentare il nulla osta rilasciato dal Questore della provincia di residenza, che valuta anche l'inesistenza di controindicazioni agli effetti della tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica e della sicurezza dello Stato.

Per quanto riguarda l'assicurazione il regolamento prevede che i proprietari degli apparecchi VDS possono svolgere attività di volo, previa stipula di contratto di assicurazione per la responsabilità civile per i danni prodotti a terzi sulla superficie ed a seguito di urto o collisione in volo.

Il contratto di assicurazione per gli apparecchi VDS deve prevedere:

- a) l'estensione della copertura anche ai voli effettuati con mezzi provvisti di motore, da persona diversa dall'assicurato ed eventualmente anche contro la sua volontà, salva, in tal caso, la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'autore del danno;
- b) l'estensione della copertura anche ai danni arrecati per colpa grave;
- c) l'obbligo dell'assicuratore di risarcire direttamente il danneggiato;
- d) il divieto per l'assicuratore di opporre al terzo danneggiato, nel limite del massimale assicurato, eccezioni derivanti dal contratto o clausole che prevedano l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno, salva la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'assicurato nella misura e nelle ipotesi previste dal contratto;
- e) l'estensione della copertura ai danni cagionati a qualunque soggetto, diverso dall'assicurato, senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali o simili.

Il presente decreto entrerà in vigore il 17 novembre 2010.

**REGOLAMENTO (UE) n. 285/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 6 APRILE 2010 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) n. 785/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO AI REQUISITI ASSICURATIVI APPLICABILI SI VETTORI E AGLI ESERCENTI DI AEROMOBILI**

*(Pubblicato sulla G.U.U.E. del 7 aprile 2010)*

Il legislatore comunitario con il regolamento (CE) n. 785/2004 ha istituito requisiti assicurativi minimi in materia di responsabilità di passeggeri, bagagli e merci a livelli idonei tali da garantire che i vettori aerei siano assicurati in modo adeguato e da coprire la loro responsabilità derivante dalla Convenzione di Montreal del 1999. I limiti di responsabilità dei vettori aerei previsti dalla Convenzione di Montreal sono stati recentemente rivisti dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) che ha applicato un coefficiente inflattivo che corrisponde al tasso cumulato di inflazione dal 2003, data di entrata in vigore della Convenzione stessa. Il legislatore comunitario con presente regolamento ha quindi innalzato i requisiti assicurativi minimi previsti dal regolamento (CE) n. 785/2010 al livello dei limiti di responsabilità previsti dall'ICAO. In particolare, il regolamento prevede che per la responsabilità riguardo ai bagagli e alle merci la copertura assicurativa minima nelle operazioni commerciali deve ammontare rispettivamente a 1131 DSP per passeggero e a 19 DSP per kilogrammo. Per quanto concerne la responsabilità riguardo alle persone i requisiti minimi assicurativi non sono

... Continua



Continua ...

cambiati in quanto il regolamento (CE) 785/2004 prevede un livello significativamente superiore ai limiti di responsabilità rivisti dall'ICAO.

Il presente regolamento è entrato in vigore il giorno 8 aprile 2010.

**REGOLAMENTO (UE) N. 691/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 29 LUGLIO 2010 CHE ISTITUISCE UN SISTEMA DI PRESTAZIONI PER I SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA E LE FUNZIONI DI RETE E MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2906/2005 CHE STABILISCE REQUISITI COMUNI PER LA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA**

*(Pubblicato sulla G.U.U.E 3 agosto 2010)*

Con il presente regolamento il legislatore comunitario, ha stabilito le misure necessarie per migliorare le prestazioni complessive dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete per il traffico aereo generale all'interno della regione EUR e AFI dell'ICAO dove gli Stati membri sono responsabili della prestazione di servizi di navigazione aerea allo scopo di soddisfare le esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo.

Il regolamento si applica ai servizi di navigazione aerea prestati da fornitori di servizi di traffico aereo e da fornitori di servizi meteorologici.

Le autorità nazionali di vigilanza, in Italia l'Enac, sono responsabili dell'elaborazione, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, dei piani prestazionali, della sorveglianza delle prestazioni e del monitoraggio di piani e obiettivi prestazionali.

Gli Stati membri debbono promuovere la stretta cooperazione tra le loro autorità nazionali di vi-

gilanza allo scopo di stabilire un piano di prestazioni a livello di blocco funzionale di spazio aereo. Il regolamento prevede che la Commissione europea adotti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea, tenendo conto dei contributi pertinenti delle autorità nazionali e dell'EASA per quanto riguarda gli aspetti della prestazione connessi alla sicurezza.

Le Autorità nazionali di vigilanza debbono redigere sia i piani di prestazione, in coerenza con gli obiettivi stabiliti a livello europeo che i criteri di valutazione.

Al fine di agevolare la preparazione dei piani di prestazione i fornitori di servizi di navigazione aerea debbono comunicare alle Autorità di vigilanza gli elementi pertinenti dei loro piani aziendali.

I piani di prestazioni debbono contenere:

- a) le previsioni di traffico, espresse in unità di servizio;
- b) i costi di servizi di navigazione aerea stabiliti dagli Stati membri;
- c) una descrizione degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi prestazionali
- d) gli obiettivi prestazionali per ogni settore essenziale di prestazione
- e) una descrizione della dimensione civile-militare del piano che spiega l'applicazione della gestione flessibile dello spazio aereo
- f) l'indicazione dei diversi enti responsabili del conseguimento degli obiettivi
- g) le misure adottate dalle autorità per monitorare il conseguimento degli obiettivi
- h) una descrizione del risultato della consultazione delle parti interessate.

Il regolamento prevede che su proposta delle Autorità nazionali di vigilanza, gli Stati membri, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, adottino e comunichino alla Commissione, non oltre sei mesi dall'adozione degli obiettivi a livello di Unione europea, i loro piani di prestazione contenenti obiettivi prestazionali vincolanti.

La Commissione deve valutare i piani di prestazione, i loro obiettivi e in particolare la loro conformità agli obiettivi dell'Unione europea.

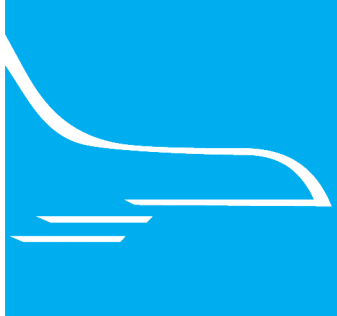
La Commissione, quando ritiene che gli obiettivi prestazionali contenuti in un piano di prestazione non siano conformi, e non presentino un adeguato contributo, agli obiettivi dell'Unione europea, può decidere di raccomandare agli Stati membri interessati di adottare degli obiettivi riveduti. In questo caso, trascorsi non più di due mesi dall'invio della raccomandazione, gli Stati membri debbono adottare gli obiettivi prestazionali riveduti, tenendo in debito conto le osservazioni della Commissione, assieme alle misure appropriate per il conseguimento dei suddetti obiettivi e li deve comunicare alla Commissione.

Il regolamento prevede che le Autorità nazionali di vigilanza, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, e la Commissione, debbono monitorare l'attuazione dei piani di prestazione. Se durante il periodo di riferimento gli obiettivi non sono conseguiti, le autorità nazionali di vigilanza debbono applicare le opportune misure definite nel piano di prestazione allo scopo di correggere la situazione.

I fornitori di servizi di navigazione aerea debbono facilitare le ispezioni e le indagini della Commis-

... Continua





Continua ...

sione e delle autorità nazionali di vigilanza responsabili della loro sorveglianza, attraverso un ente qualificato che agisce per conto di quest'ultime, o tramite l'EASA, includendo anche le visite in loco. Il regolamento è entrato in vigore il giorno 8 aprile 2010.

## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di Pietro Nisi

### RESPONSABILITÀ DEI VETTORI IN MATERIA DI BAGAGLI CONSEGNATI: LA CORTE DI GIUSTIZIA SI PRONUNCIA SULLA NOZIONE DI DANNO NELLA CONVENZIONE DI MONTREAL

(Sentenza della Corte di Giustizia, 6 maggio 2010 nella causa C 63/09)

Con la sentenza in commento la Corte di Giustizia si è soffermata sul significato e sulla nozione di "danno" nella Convenzione di Montreal, con particolare riferimento a quello conseguente alla perdita o distruzione dei bagagli consegnati.

La disciplina internazionale uniforme prevede (all'art. 22) che la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo del bagaglio registrato sia limitata a 1000 diritti speciali di prelievo (DSP) per passeggero<sup>1</sup>, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero stesso al momento della consegna al vettore, dietro paga-

mento di un eventuale importo supplementare. In quest'ultimo caso, infatti, il vettore è tenuto, in linea di principio, al risarcimento integrale della somma dichiarata. Ai giudici comunitari è stato quindi richiesto (dal Tribunale del Commercio di Barcellona) di chiarire se il limite di responsabilità suindicato comprenda congiuntamente i danni materiali e morali, ovvero se, al contrario, si debba considerare solo il danno materiale soggetto al limite di 1000 DSP, e il danno morale invece soggetto ad un altro limite, dello stesso importo, di modo che il limite complessivo derivante dalla somma dei danni materiali e morali ammonti a 2000 DSP.

Secondo la Corte, i termini «*préjudice*» e «*dommage*» contemplati al capitolo III della convenzione di Montreal, nella sua versione francese, debbono essere interpretati in modo tale da comprendere tanto la valutazione dei danni materiali quanto quella dei danni morali.

A tale conclusione la Corte perviene analizzando proprio gli obiettivi che hanno condotto alla elaborazione della Convenzione di Montreal, che introduce un regime di responsabilità particolarmente rigoroso a carico dei vettori aerei.

Infatti, per quanto riguarda i danni conseguenti a distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, si presume che il vet-

tore sia responsabile per il fatto stesso che "l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati".

Tale rigoroso regime di responsabilità deve necessariamente comportare un "giusto equilibrio degli interessi", in particolare per quanto riguarda gli interessi dei vettori aerei e quelli dei passeggeri.

Pertanto, nelle diverse ipotesi in cui il vettore è considerato responsabile ai sensi della Convenzione di Montreal, tale "giusto equilibrio degli interessi" impone chiari e precisi limiti al risarcimento relativo al danno complessivamente subito dal passeggero in ciascuna delle ipotesi menzionate, indipendentemente dalla natura del danno stesso.

Infatti, una limitazione del risarcimento così concepita consente ai passeggeri di essere risarciti agevolmente e rapidamente senza per questo imporre ai vettori aerei un onere risarcitorio particolarmente gravoso, difficilmente identificabile e calcolabile, che possa compromettere, se non paralizzare, l'attività economica di questi ultimi.

Del resto abbiamo anticipato come la Convenzione di Montreal preveda per il passeggero la possibilità di fare una speciale dichiarazione di interesse alla riconsegna, dietro pagamento di un importo supplementare.

Ad avviso della Corte, proprio questa possibilità riconosciuta al passeggero conferma che il limite di responsabilità del vettore aereo per il danno derivante dalla perdita del bagaglio costituisce, in assenza di qualsivoglia dichiarazione, un limite assoluto che com-

... Continua

• SCUOLA DI VOLO JAR FIO  
• LAVORO AEREO - MONITORAGGIO E SERVIZI PER L'AMBIENTE  
• CENTRO MANUTENZIONI AEROMOBILI JAR 145  
• DEPOSITO COMMERCIALE E FISCALE CARBURANTI AVIO

**AERNOVA<sup>®</sup> srl**  
Flight Training Organization

**Aeroservizi**  
**Eiservizi**  
http://www.aernova.it  
e-mail:aernova@aernova.it

Via G. di Vittorio, 74 • 47100 Forlì  
Base Op. Aeroporto "L. Ridolfi" - Forlì  
Tel. (0543) 782555 • Fax (0543) 782601

<sup>1</sup> Il limite è stato recentemente ampliato a 1.131 DSP ai sensi dell'art. 24 della Convenzione, a far data dal 30 dicembre 2009, sulla base della determinazione da parte dell'ICAO del 22/5/2009 del tasso di inflazione del 13,1% nel periodo 2003-2008.





Continua ...

prende tanto il danno morale quanto il danno materiale.

**IL TRIBUNALE CONFERMA LA DECISIONE DELLA COMMISSIONE SECONDO LA QUALE L'ACQUISIZIONE DI AER LINGUS DA PARTE DI RYANAIR È INCOMPATIBILE CON IL MERCATO COMUNE**

*(Tribunale, sentenze del 6 luglio 2010, cause T-342/07 e T-411/07)*

Con le sentenze in commento, il Tribunale respinge i ricorsi di Ryanair ed Aer Lingus contro le decisioni della Commissione C(2007) 3104 e C(2007) 4600, le quali, rispettivamente, dichiarano incompatibile con il mercato comune il progetto di acquisizione della Aer Lingus da parte della Ryanair, e respingono la richiesta di ingiungere alla Ryanair di cedere la totalità delle azioni della Aer Lingus detenute.

Nel 2006 il governo irlandese ha privatizzato la Aer Lingus, e la Ryanair ha acquisito una partecipazione del 19,16% nel suo capitale. Il 23 ottobre 2006 la Ryanair ha lanciato un'offerta pubblica di acquisto per l'intero capitale della Aer Lingus, notificando previamente alla Commissione tale progetto, conformemente al Regolamento 139/2004.

Il 27 giugno 2007 la Commissione ha definito il progetto della Ryanair come incompatibile con il mercato comune, e la Ryanair ha impugnato la decisione dinanzi al Tribunale (portando nel contempo la propria partecipazione nel capitale della Aer Lingus al 29,3%). La Aer Lingus ha dunque chiesto alla Commissione di ingiungere alla Ryanair la cessione della globalità delle proprie azioni da quest'ultima detenute, e la Commissione ha respinto la richiesta, rilevando che la Ryanair deteneva una partecipazione di minoranza che non le

permetteva di esercitare un effettivo controllo sulla Aer Lingus.

Il Tribunale ha confermato dunque entrambe le decisioni della Commissione: innanzitutto, l'organo giudicante ribadisce che la concentrazione avrebbe ostacolato significativamente un'effettiva concorrenza, configurando una posizione dominante, monopolista o comunque molto significativa, in diversi mercati relativamente ai voli con partenza o destinazione in Dublino, Cork e Shannon.

Per quanto concerne il rifiuto di ingiungere alla Ryanair di cedere la sua partecipazione, il Tribunale rileva che l'acquisizione di una partecipazione che non comporti ex se la possibilità di esercitare un'influenza dominante sul funzionamento dell'impresa non costituisce una concentrazione già realizzata che permetterebbe alla Commissione di attivarsi.

Le due decisioni impugnate, nonché le conseguenti pronunce del Tribunale, presentano un particolare profilo di interesse, in quanto la Commissione è sempre stata favorevole al consolidamento del settore del trasporto aereo, ma ha anche insistito sul fatto che un tale consolidamento non debba realizzarsi a danno dei consumatori. È però la prima volta che questo secondo aspetto prevale sul primo: altre proposte di acquisizione o concentrazione hanno agevolmente superato il vaglio della Commissione, la quale ha autorizzato importanti acquisizioni a determinate condizioni (si pensi ad esempio all'acquisizione di Vueling e Clickair da parte di Iberia e alla concentrazione tra Air France e KLM), quali, ad esempio, la cessione di alcuni slot ad altri aeroporti o di diritti di traffico ad altri vettori, o l'impegno a non sottoporre a regolamentazione i prezzi sulle rotte a lungo raggio.

Il Commissario per la concorrenza Joaquin Almunia ha sottolineato che la concentrazione tra Ryanair ed Aer Lingus avrebbe creato una posizione dominante su 35 rotte, a danno di più di 14 milioni di passeggeri europei che viaggiano ogni anno da e per l'Irlanda, e si è detto soddisfatto che l'approccio della Commissione riguardo agli effetti di tali fusioni sui cittadini sia stato seguito dal Tribunale.

*Alessandra Laconi*

## MATERIALI

*a cura di Alessandra Laconi*

### **LA COMUNICAZIONE COM(2010) 311 DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO SULL'USO DEI BODY SCANNERS NEGLI AEROPORTI EUROPEI. UN DIBATTITO TRA ESIGENZE DI SICUREZZA, SALUTE E TUTELA DEI DIRITTI FONDAMENTALI**

Il 15 giugno 2010 è stata diffusa la Comunicazione COM(2010) 311 della Commissione indirizzata al Parlamento Europeo e al Consiglio sull'uso dei c.d. *body scanners* negli aeroporti europei.

L'impiego di tali rilevatori è attualmente regolato a livello nazionale, e la convivenza di differenti standards può rappresentare un rischio per quanto concerne la tutela dei diritti fondamentali dei cittadini europei, la libera circolazione degli stessi e la protezione della salute. Questo, secondo la Commissione, implica la necessità di una soluzione comune a livello europeo.

La Comunicazione in esame sottolinea che solo tramite un approccio comune in tema di sicurezza aerea si possa raggiungere l'auspi-

... Continua



Continua ...

cata armonizzazione normativa sull'uso dei *body scanners*.<sup>1</sup> Il tentato attacco terroristico del 25 Dicembre 2009 sul volo 253 Amsterdam-Detroit ha fatto emergere i limiti dei *metal detectors* nel rilevare oggetti pericolosi non metallici, aprendo la strada alla sperimentazione in diversi aeroporti europei dei *body scanners*, secondo differenti soluzioni tecnologiche e normative, in modo tale da privare i passeggeri delle riduzioni temporali garantite dal principio del *one stop security*.

Le preoccupazioni ingenerate dalla tipologia di rilevatori in oggetto, in particolare dalla rappresentazione dell'immagine del corpo umano e dall'uso di raggi x, si innestano nelle tematiche relative ai diritti fondamentali e alla salute. In particolare, è necessario contestualizzare il dibattito nel nuovo scenario successivo all'entrata in vigore del Trattato di Lisbona, che ha comportato l'efficacia vincolante della Carta dei Diritti Fondamentali, la quale contiene, *inter alia*, previsioni a tutela della dignità umana (art. 1), della vita privata (art. 7), della protezione dei dati personali (art. 8) e della non-discriminazione (art. 21), assicurando un elevato livello di tutela della salute (art. 35). Ogni limitazione a tali diritti deve dunque rispettare l'essenza degli stessi e il principio di proporzionalità.

<sup>1</sup> Si noti che alcuni Stati membri (quali Finlandia, Paesi Bassi e Regno Unito) hanno sottoposto alla Commissione dei reports secondo i quali i *body scanners* rappresentano una valida alternativa ai metodi di rilevazione esistenti in termini di effettività nell'individuazione di oggetti non metallici e di velocità nel controllo dei passeggeri. Il Presidente dell'ENAC, Vito Riggio, ha affermato invece che al momento non ci sono buoni risultati in fase di sperimentazione e che i *body scanners* allungano le operazioni di controllo, riservandosi di diffondere in seguito i risultati definitivi.

La sicurezza non rappresenta l'unico obiettivo, ragione per la quale la Commissione sostiene la necessità di adottare un approccio di tipo combinato basato su tecnologie sempre più evolute, ma che non escluda il fattore umano. Sono necessarie quindi regole vincolanti per l'utilizzo dei *body scanners*, le quali assicurino un livello uniforme di protezione dei diritti fondamentali e della salute per tutti i cittadini europei: trattasi di un aspetto essenziale per garantire sia il più alto livello di sicurezza possibile sia i diritti del singolo. La Commissione sostiene dunque che per raggiungere i migliori risultati in tema di sicurezza è necessario armonizzare le legislazioni nazionali, nonché rafforzare la cooperazione internazionale e testare le migliori tecnologie disponibili.

#### **ASSEGNAZIONE DEGLI SLOTS E COM- PRAVENDITA: VERSO UN'ULTERIORE POSSIBILE REVISIONE DEL REGOLAMEN- TO 95/93?**

A partire dal 3 Settembre, fino al 29 Ottobre 2010, i cittadini europei, le organizzazioni e le pubbliche autorità hanno la possibilità di offrire il proprio contributo alla consultazione pubblica sulla valutazione d'impatto concernente un'eventuale revisione del Regolamento CEE n. 95/93 relativo alle norme comuni per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti della Comunità.

Come noto, il Regolamento in esame stabilisce un meccanismo amministrativo per la *slots allocation* negli aeroporti congestionati (classificati come "coordinati" e "ad orari facilitati"), assicurando procedure non discriminatorie e trasparenti.

La classificazione di un aeroporto come coordinato, tale per cui un vettore aereo deve avere ottenuto

l'assegnazione di una banda oraria da un Coordinatore, è obbligatoria nel caso in cui lo Stato accerti la grave insufficienza della capacità della struttura, nonché l'impossibilità di porre rimedio alla situazione a breve termine. La designazione di un aeroporto come "ad orari facilitati" rientra invece nella discrezionalità dello Stato membro, e comporta la nomina di un addetto alla facilitazione della programmazione degli orari.

Il Regolamento è stato già modificato dal Regolamento 793/2004, il quale ha apportato diversi miglioramenti tecnici, come il sistema di misure tese a garantire l'indipendenza del Coordinatore e il controllo del corretto uso delle bande orarie, oltre ad avere inserito una serie articolata di disposizioni per consentire la mobilità delle stesse.

Tuttavia, l'art. 8, par. 4 del Regolamento non delinea nel dettaglio le modalità di cessione degli *slots*: questo ha acceso un dibattito a livello comunitario attorno alla configurabilità di contratti di compravendita delle bande orarie. Tale dibattito è scaturito dalla discrasia tra l'asserita negazione di tale possibilità in quanto i vettori sono titolari di un interesse legittimo (subordinato agli interessi della collettività) e non di un diritto di proprietà, non configurabile per quanto riguarda beni pubblici, e la Sentenza del 25 marzo 1999, *Queen's Bench Division, Swansea Crown Court, Regina v. Airport Coordination Limited*, che riconosce la legittimità di uno scambio di *slots* accompagnato da un pagamento in denaro. Nella proposta COM(2002) 623 la Commissione ha specificato che "è necessario chiarire che l'assegnazione delle bande orarie va intesa come un diritto d'uso...".

Nonostante questo, nella Comuni-

... Continua



Continua ...

cazione COM(2008) 227, la Commissione prende atto della prassi del pagamento degli *slots*, evidenziando la conseguente crescita di traffico su rotte deboli, sostenendo che la compravendita degli stessi è da ritenersi lecita in quanto non espressamente vietata, e anticipando la promozione di una modifica del Regolamento per formalizzare la liceità di un tale negozio e comportare un uso più efficiente delle bande orarie.

Resta da capire come conciliare la natura giuridica degli *slots* e la disposizione degli stessi a titolo oneroso, differenziando tra la compravendita e altre soluzioni come ad esempio un rapporto di concessione temporanea.

#### **CIRCOLARE ENAC 07A DEL 27 LUGLIO 2010 SUL NOLEGGIO DI AEROMOBILI DA PARTE DI TITOLARI DI ESERCIZIO DI SERVIZI AEREI**

Al fine di consentire ai vettori nazionali una maggiore flessibilità e rapidità nell'impiego di aeromobili a noleggio, soprattutto nelle situazioni di immediata necessità, come nei casi di riprotezione dei passeggeri, l'Enac ha emanato una Circolare che semplifica le procedure di autorizzazioni per i noleggi.

Tale circolare definisce la procedura che deve seguire una società titolare di licenza di esercizio di servizi aerei e di Certificato di Operatore Aereo, per ottenere da parte dell'Enac l'approvazione dei contratti di noleggio degli aeromobili che la società sottoscrive in qualità di noleggiatore (*lessee*), in particolare per fronteggiare esigenze immediate, impreviste ed urgenti, in passato previste come *wet lease at short notice*.

La procedura è differente nei casi di noleggio di aeromobili da vettori nazionali, da vettori di altri Paesi dell'Unione europea rispetto a

quelli da vettori di Paesi terzi. La circolare è entrata in vigore il 27 luglio 2010 ed ha sostituito la circolare Enac EAL 07 del 21 gennaio 2002.

*Silvia Ceccarelli*

#### **CIRCOLARE ENAC APT 33 DEL 30 AGOSTO 2010 SUI PIANI DI RISCHIO PREVISTI DALL'ART. 707 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE**

Con la revisione del Codice della navigazione sono il legislatore ha introdotto previsioni normative in materia di vincoli alla proprietà privata da apporre sui terreni limitrofi agli aeroporti.

In particolare al quinto comma dell'articolo 707 il legislatore ha introdotto una previsione normativa sui piani di rischio, documenti contenenti le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei Comuni e finalizzati alla tutela del territorio dal rischio derivante dall'attività aeronautica.

Con la presente circolare, l'Enac ha fornito criteri ed indicazioni ai Comuni il cui territorio è soggetto ai vincoli derivanti dal piano di rischio, nelle direzioni di decollo e atterraggio.

La Circolare prevede che i Comuni devono redigere il piano di rischio seguendo le linee guida contenute nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli aeroporti e sottoporlo all'Enac che deve condurre l'istruttoria sulla base delle valutazioni di tipo aeronautico finalizzate alla verifica della correttezza dei parametri caratterizzanti l'aeroporto considerato e del relativo utilizzo.

I Comuni solo a seguito del parere positivo dell'Enac possono adottare il piano di rischio e recepirlo negli strumenti urbanistici.

La circolare è entrata in vigore il 30 agosto 2010.

*Silvia Ceccarelli*

## **PARTE MARITTIMA OSSERVATORIO LEGISLATIVO**

*a cura di Greta Tellarini e  
Giuseppe Giliberti*

### **DIRETTIVA 2010/36/UE DELLA COMMISSIONE DEL 1° GIUGNO 2010 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLE DISPOSIZIONI E NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI DA PASSEGGERI**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 162/1 del 29 giugno 2010)*

Con la presente direttiva, la Commissione europea ha modificato la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Detta direttiva ha codificato e refuso la direttiva 98/18/CE del Consiglio, la cui ultima modifica sostanziale è stata adottata con direttiva 2003/75/CE. Successivamente, ai pertinenti strumenti internazionali, come convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni dell'IMO (Organizzazione marittima internazionale), sono state apportate modifiche e, per tenere conto delle stesse nei pertinenti articoli e allegati della direttiva 2009/45/CE, la Commissione europea ha adottato la presente direttiva in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

### **REGOLAMENTO (UE) N. 468/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 28 MAGGIO 2010 CHE STABILISCE L'ELENCO UE DELLE NAVI CHE ESERCITANO PESCA ILLEGALE, NON DICHIARATA E NON REGOLAMENTATA**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 131/22 del 29 maggio 2010)*

... Continua





Continua ...

Il regolamento 1005/2008 del Consiglio del 29 settembre 2008 che istituisce un regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, al capo V, definisce procedure per l'identificazione dei pescherecci che esercitano la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (pescherecci INN), nonché procedure per stabilire un elenco UE di tali navi. A tal proposito, l'articolo 37 del medesimo regolamento prevede misure applicabili ai pescherecci figuranti in detto elenco.

Nel citato elenco UE figurano i pescherecci INN individuati dalla Commissione (art. 27, reg. 1005/2008) e i pescherecci iscritti negli elenchi delle navi INN adottati dalle organizzazioni regionali di gestione della pesca (art. 30, reg. 1005/2008).

Adottando il regolamento (UE) n. 468/2010 la Commissione europea ha stabilito il sopracitato elenco UE delle navi INN suddiviso in una parte A - Navi elencate in conformità all'articolo 27 del regolamento (CE) n. 1005/2008 - e in una parte B - Navi elencate in conformità all'articolo 30 del regolamento (CE) n. 1005/2008.

Tuttavia, fino a che la Commissione non individuerà direttamente altri pescherecci INN, l'elenco UE conterrà soltanto i pescherecci figuranti negli elenchi delle navi

INN adottati dalle organizzazioni regionali di gestione della pesca.

**REGOLAMENTO (UE) n. 640/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 7 LUGLIO 2010 CHE ISTITUISCE UN PROGRAMMA DI DOCUMENTAZIONE DELLE CATTURE DI TONNO ROSSO (*THUNNUS THYNNUS*) E MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) n. 1984/2003 DEL CONSIGLIO**  
(Pubblicato in G.U.U.E. L 194/1 del 24 luglio 2010)

L'Unione europea (UE) ha assunto obblighi internazionali, nel quadro dei quali, partecipa agli sforzi volti ad assicurare una gestione sostenibile degli stock ittici altamente migratori.

Tali obblighi internazionali vedono l'UE parte contraente della Convenzione della Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare, dell'Accordo del 1996 ai fini dell'applicazione delle disposizioni di detta convenzione relative alla conservazione e alla gestione degli stock ittici transzonali e degli stock ittici altamente migratori, dell'Accordo del 1993 inteso a favorire il rispetto delle misure internazionali di conservazione e di gestione da parte dei pescherecci in alto mare, nonché della Convenzione internazionale del 1966, emendata nel 1984, per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (Convenzione ICCAT).

La Convenzione ICCAT prevede l'adozione di raccomandazioni che diventano vincolanti per le parti contraenti. In attuazione delle raccomandazioni e risoluzioni relative ad un programma di documentazione statistica per il tonno rosso, il Consiglio dell'Unione europea ha adottato il regolamento (CE) n. 1984/2003 dell'8 aprile 2003, che istituisce nella Comunità un regime di registrazione statistica relativo al ton-

no rosso, al pesce spada e al tonno obeso.

Successivamente, l'ICCAT ha adottato la raccomandazione 09-11, recante modifica della raccomandazione 08-12 relativa a un programma di documentazione delle catture del tonno rosso. Tale raccomandazione, in vigore dall'1 giugno 2010, deve essere attuata e, a tal fine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il regolamento (UE) n. 640/2010 del 7 luglio 2010 che istituisce un programma di documentazione delle catture di tonno rosso (*Thunnus thynnus*) e modifica il regolamento (CE) n. 1984/2003 del Consiglio.

Tale programma a sostegno dell'attuazione delle misure di conservazione e di gestione adottate dalla Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (ICCAT), integra le disposizioni del programma ICCAT di documentazione delle catture di tonno rosso al fine di individuare l'origine di tutto il tonno rosso (art. 1).

A tal fine gli Stati membri chiedono la presentazione di un documento di cattura, compilato per ciascun quantitativo di tonno rosso sbarcato o trasbordato nei propri porti o prelevato dagli impianti di allevamento. Inoltre, ciascuna partita di tonno rosso che, con riferimento al territorio dell'UE, è oggetto di commercio interno, importata, esportata o riesportata, è accompagnata da un documento di cattura convalidato da una autorità competente e, se del caso, da una dichiarazione di trasferimento ICCAT o da un certificato di riesportazione convalidato (art. 3).

Gli Stati membri trasmettono una copia di tutti i documenti di cattura o certificati di riesportazione

... Continua

**DIESEL**  
**DIESEL JET**  
NEW DIESEL EVOLUTION

DIESEL JET SRL - sede leg. Via Fontanelle 44  
Aeroporto L. Ridolfi - base op. Via Guarini 5/7  
47100 FORLÌ - P. I. Codice Fiscale n. 03342070400





Continua ...

convalidati alla Commissione europea, all'ICCAT e alle altre autorità competenti interessate (art. 8). Infine, per garantire una buona leggibilità e un'applicazione uniforme delle disposizioni relative a un programma ICCAT di documentazione delle catture di tonno rosso, vengono abrogate le disposizioni pertinenti del regolamento (CE) n. 1984/2003 relative al documento statistico ICCAT per il tonno rosso e al certificato di ri-esportazione.

**REGOLAMENTO (UE) n. 599/2010 DELLA COMMISSIONE DELL'8 LUGLIO 2010 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) n. 1077/2008 DELLA COMMISSIONE CHE STABILISCE MODALITÀ DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) n. 1966/2006 DEL CONSIGLIO CONCERNENTE LA REGISTRAZIONE E LA TRASMISSIONE ELETTRONICA DEI DATI SULLE ATTIVITÀ DI PESCA E I SISTEMI DI TELERILEVAMENTO E CHE ABROGA IL REGOLAMENTO (CE) n. 1566/2007**  
(Pubblicato in G.U.U.E. L 174/1 del 09 luglio 2010)

Il Regolamento (CE) n. 1966/2006 del Consiglio dispone l'adozione di norme dettagliate per fissare il formato che le competenti autorità nazionali devono usare per scambiarsi informazioni a fini di controllo e di ispezione. L'applicazione del formato definito in allegato alla presente versione del Regolamento (CE) n. 1077/2008 della Commissione, del 3 novembre 2008, che stabilisce modalità di applicazione del Regolamento (CE) n. 1966/2006 del Consiglio concernente la registrazione e la trasmissione elettronica dei dati sulle attività di pesca e i sistemi di telerilevamento e che abroga il

Regolamento (CE) n. 1566/2007 (2) e i recenti sviluppi negli Stati membri hanno dimostrato che detto formato deve essere ulteriormente migliorato per garantire uno scambio di dati reciprocamente compatibile secondo il formato XML convenuto. Si rende pertanto necessario sostituire l'allegato con un nuovo allegato.

**REGOLAMENTO (UE) n. 712/2010 DEL CONSIGLIO DEL 26 LUGLIO 2010 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (UE) n. 53/2010 PER QUANTO RIGUARDA ALCUNE POSSIBILITÀ DI PESCA E MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) n. 754/2009**  
(Pubblicato in G.U.U.E. L 209/1 del 10 agosto 2010)

Il Regolamento (UE) n. 53/2010 del Consiglio stabilisce, per il 2010, le possibilità di pesca per alcuni stock o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque dell'UE e, per le navi dell'UE, in acque dove sono imposti limiti di cattura. Si rende pertanto necessario modificare il Regolamento (UE) n. 53/2010 e il Regolamento (CE) n. 754/2009 del Consiglio del 27 luglio 2009, che esclude alcuni gruppi di navi dal regime di gestione dello sforzo di pesca previsto al capitolo III del Regolamento (CE) n. 1342/2008. Il Regolamento (UE) n. 53/2010 si applica a decorrere dal 1° gennaio 2010. Tuttavia, le limitazioni dello sforzo di pesca sono stabilite per un periodo di un anno a decorrere dal 1° febbraio 2010. Per seguire il regime di comunicazione annuale sulle possibilità di pesca, le disposizioni del presente regolamento relative ai limiti di cattura e alle assegnazioni dovrebbero applicarsi dal 1° gennaio 2010 e le disposizioni relative alle limitazioni dello sforzo di pesca dal 1° febbraio 2010. Tale applicazione retroatti-

va lascerebbe impregiudicato il principio della certezza del diritto poiché le possibilità di pesca da ridurre non sono ancora state esaurite.

**REGOLAMENTO (UE) n. 725/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 12 AGOSTO 2010 CHE AGGIUNGE AI CONTINGENTI DI PESCA PER IL 2010 ALCUNI QUANTITATIVI RIPORTATI DAL 2009 AI SENSI DELL'ARTICOLO 4, PARAGRAFO 2, DEL REGOLAMENTO (CE) n. 847/96 DEL CONSIGLIO**  
(Pubblicato in G.U.U.E. L 209/1 del 10 agosto 2010)

L'art. 1 del presente regolamento stabilisce che i contingenti di pesca fissati per il 2010 nei Regolamenti (CE) n. 1359/2008, (CE) n. 1226/2009, (CE) n. 1287/2009 e (UE) n. 53/2010 sono maggiorati come indicato nell'allegato al regolamento; ciò in seguito al fatto che alcuni Stati membri hanno chiesto, anteriormente al 31 ottobre 2009, di riportare all'anno successivo parte dei loro contingenti per il 2009, a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 847/96. Nei limiti indicati in detto regolamento, i quantitativi riportati vanno pertanto aggiunti al contingente relativo al 2010.

**DECISIONE 2010/369/UE DELLA COMMISSIONE DEL 18 GIUGNO 2010 RELATIVA AL CONTRIBUTO FINANZIARIO DELL'UNIONE AI PROGRAMMI NAZIONALI DI TALUNI STATI MEMBRI NEL 2010 PER LA RACCOLTA, LA GESTIONE E L'USO DI DATI NEL SETTORE DELLA PESCA**  
(Pubblicata in G.U.U.E. L 168/19 del 02 luglio 2010)

Il regolamento (CE) n. 861/2006 stabilisce le condizioni alle quali

... Continua



Continua ...

gli Stati membri possono ricevere un contributo dall'Unione europea per le spese sostenute nell'ambito dei loro programmi nazionali di raccolta e di gestione di dati. La presente decisione, che costituisce una decisione finanziaria ai sensi dell'articolo 75, paragrafo 2, del regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002 del Consiglio, del 25 giugno 2002, definisce gli importi massimi globali del contributo finanziario dell'Unione concessi a ciascuno Stato membro per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nel settore della pesca per il 2010 e il tasso di detto contributo sono fissati nell'allegato.

**DECISIONE 2010/352/UE DELLA COMMISSIONE DEL 22 GIUGNO 2010 RELATIVA A UNA PARTECIPAZIONE FINANZIARIA DELL'UNIONE AI PROGRAMMI DI CONTROLLO, ISPEZIONE E SORVEGLIANZA DELLE ATTIVITÀ DI PESCA DEGLI STATI MEMBRI PER IL 2010**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 160/11 del 26 giugno 2010)*

La presente decisione prevede, per il 2010, una partecipazione finanziaria dell'Unione europea alle spese sostenute dagli Stati membri nel 2010 per l'attuazione dei sistemi di controllo e monitoraggio applicabili nell'ambito della politica comune della pesca (PCP), di cui all'articolo 8, lettera a), del regolamento (CE) n. 861/2006. Essa stabilisce l'importo massimo della partecipazione finanziaria dell'Unione per ciascuno Stato membro, il tasso di detta partecipazione e le condizioni alle quali può essere concessa.

**DECISIONE 2010/361/UE DELLA COMMISSIONE DEL 28 GIUGNO 2010**

**RELATIVA AL RICONOSCIMENTO DI ISRAELE PER QUANTO RIGUARDA L'ISTRUZIONE, LA FORMAZIONE E L'ABILITAZIONE DELLA GENTE DI MARE AI FINI DEL RICONOSCIMENTO DEI CERTIFICATI DI ABILITAZIONE (2010/361/UE)**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 161/9 del 29 giugno 2010)*

**DECISIONE 2010/363/UE DELLA COMMISSIONE DEL 28 GIUGNO 2010 RELATIVA AL RICONOSCIMENTO DELL'ALGERIA PER QUANTO RIGUARDA L'ISTRUZIONE, LA FORMAZIONE E L'ABILITAZIONE DELLA GENTE DI MARE AI FINI DEL RICONOSCIMENTO DEI CERTIFICATI DI ABILITAZIONE**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 163/42 del 30 giugno 2010)*

Le presenti decisioni della Commissione europea, attuative dell'articolo 19, rubricato riconoscimento dei certificati, della direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi della formazione della gente di mare, riconoscono Israele e l'Algeria con riguardo a istruzione, formazione e abilitazione della gente di mare per il riconoscimento dei certificati di abilitazione rilasciati da detti paesi. Di conseguenza, ogni Stato membro può riconoscere, mediante convalida, un certificato adeguato rilasciato da detti paesi ad un comandante, ufficiale o radiooperatore per prestare servizio a bordo di una nave battente la propria bandiera.

**DECISIONE 2010/477/UE DELLA COMMISSIONE DEL 1° SETTEMBRE 2010 SUI CRITERI E GLI STANDARD METODOLOGICI RELATIVI AL BUONO STATO ECOLOGICO DELLE ACQUE MARINE**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 232/14 del 2 settembre 2010)*

I criteri per il conseguimento del buono stato ecologico costituiscono la base per l'elaborazione

di approcci coerenti nelle fasi preparatorie delle strategie per la salvaguardia dell'ambiente marino, compresa la definizione delle caratteristiche che costituiscono un «buono stato ecologico» e l'elaborazione di una serie esaustiva di obiettivi ambientali, da definire in modo coerente e ordinato, nel quadro della cooperazione regionale. Nell'ambito della direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) la presente decisione interviene a definire i criteri che gli Stati membri devono applicare per valutare il grado di conseguimento del buono stato ecologico sono definiti nell'allegato, unitamente ai riferimenti agli standard metodologici applicabili, quando presenti.

**DECRETO MINISTERIALE 1 FEBBRAIO 2010**

**ORGANIZZAZIONE DEL REPARTO PESCA MARITTIMA (RPM) DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO**

*(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 138 del 16 giugno 2010)*

Il presente decreto interviene a definire l'organizzazione del Reparto pesca marittima (RPM) del Corpo delle capitanerie di porto, istituito ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 100, che svolge attività di raccordo tra il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali ed il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto in tutte le questioni coinvolgenti i compiti svolti dal Corpo in materia di vigilanza e controllo della

... Continua



Continua ...

pesca marittima, dell'acquacoltura e delle relative filiere.

### **DECRETO MINISTERIALE 23 FEBBRAIO 2010**

#### **ISTITUZIONE DEL DISTRETTO DI PESCA NORD ADRIATICO**

*(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 134 dell'11 giugno 2010)*

Il presente decreto interviene ad istituire il distretto di pesca nord Adriatico nell'area nord adriatica, indicata dalla Fao come sub area 17 e include le aree marine e costiere delle regioni Friuli-Venezia Giulia, Veneto ed Emilia-Romagna, di seguito Regioni. Il distretto di pesca nord Adriatico ha come finalità quella di promuovere il partenariato con i produttori e le imprese delle filiere per lo sviluppo in comune delle azioni previste nelle politiche e negli interventi individuati e condivisi dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, di seguito Ministero e dalle Regioni. Il distretto di pesca nord Adriatico è gestito da un Comitato di gestione.

### **DECRETO MINISTERIALE 6 APRILE 2010** **REVOCA DEL DECRETO 24 MARZO 2009 RECANTE ADOZIONE DEI PIANI DI ADEGUAMENTO DELLO SFORZO DI PESCA, AI SENSI DELL'ART. 21, LETTERA A), PUNTO 6 DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1198/2006**

*(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 128 del 4 giugno 2010)*

Con la revoca del decreto direttoriale 24 marzo 2009, recante l'adozione dei Piani di adeguamento dello sforzo di pesca, si è proceduto con il presente decreto all'adozione del Piano di adeguamento dello sforzo di pesca, al fine di favorire un riequilibrio fra sforzo

di pesca e risorse disponibili che tenga conto dell'esistenza di forti differenziazioni fra aree di pesca diverse e fra segmenti di pesca interni alla stessa area. Tale Piano di adeguamento si configura in 18 piani nazionali di disarmo articolati per *Geographical sub areas* (GSA) e sistemi di pesca, ciascuno dei quali indica espressamente la riduzione della capacità della flotta da realizzare in termini di GT e Kw in funzione degli obiettivi di tutela e ricostituzione degli stock ittici definiti dal programma operativo.

### **DECRETO MINISTERIALE 12 MAGGIO 2010**

#### **AGGIORNAMENTO DELL'APPENDICE 1 AL DECRETO 22 LUGLIO 1991, E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI, RECANTE NORME DI SICUREZZA PER IL TRASPORTO MARITTIMO ALLA RINFUSA DI CARICHI SOLIDI**

*(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 126 dell'1 giugno 2010)*

Il presente decreto contiene un aggiornamento dell'elenco dei materiali compresi nell'Appendice 1 al decreto del Ministro della Marina Mercantile 22 luglio 1991 e successive modificazioni.

### **DECRETO MINISTERIALE 12 MAGGIO 2010**

#### **PROCEDURA E METODI DI PROVA PER GLI IMBALLAGGI PER MERCI PERICOLOSE, AI SENSI DEL PARAGRAFO 6.1.5 DEL CODICE I.M.D.G.**

*(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 126 dell'1 giugno 2010)*

Il presente decreto contiene negli Allegati le norme tecniche relative alle procedure ed ai metodi di prova per gli imballaggi per merci

pericolose ai sensi del par. 6.1.5 del codice IMDG.

### **DECRETO MINISTERIALE 1° GIUGNO 2010**

#### **REGOLAMENTO DI ESECUZIONE ED ORGANIZZAZIONE DELL'AREA MARINA PROTETTA «ISOLE EGADI»**

*(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 145 del 24 giugno 2010)*

Il presente decreto stabilisce la disciplina di organizzazione dell'area marina protetta "Isole Egadi", nonché la normativa di dettaglio e le condizioni di esercizio delle attività consentite all'interno dell'area marina protetta medesima, come delimitata ai sensi dell'art. 2 del Decreto istitutivo 27 dicembre 1991, e nel rispetto della zonazione e della disciplina generale delle attività consentite di cui al decreto istitutivo e al decreto di modifica 6 agosto 1993. La gestione dell'area marina protetta "Isole Egadi" è affidata all'ente gestore individuato ai sensi dell'art. 19 della legge 6 dicembre 1991, n. 394, come integrato dall'art. 2, comma 37, della legge 9 dicembre 1998, n. 426 e successive modifiche e del decreto 16 gennaio 2001 del Ministro dell'ambiente. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare definisce, con apposita convenzione, gli obblighi e le modalità per lo svolgimento delle attività di gestione dell'area marina protetta "Isole Egadi" a cui deve attenersi l'ente gestore.

### **DECRETO MINISTERIALE 14 GIUGNO 2010, N. 121**

#### **REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/26/CE DELLA COMMISSIONE DEL 6 APRILE 2009, RECAN-**



... Continua





Continua ...

**TE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 96/98/CE DEL CONSIGLIO IN MATERIA DI EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO, RECEPITA CON DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 6 OTTOBRE 1999, N. 407**

*(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 175 del 29 luglio 2010)*

Vista la direttiva 2009/26 della Commissione adottata in data 6 aprile 2009 che apporta modifiche alla direttiva 96/98/CE del Consiglio, aggiornando gli strumenti internazionali di riferimento nonché l'elenco dell'equipaggiamento inserito nell'allegato A si rende necessario intervenire con il presente decreto al fine di sostituire l'allegato A al decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407 («Regolamento recante norme di attuazione delle direttive 96/98/CE e 98/85/CE relative all'equipaggiamento marittimo»).

**DECRETO MINISTERIALE 30 GIUGNO 2010**

**APPROVAZIONE DEI MODELLI DI CERTIFICATI DI SICUREZZA**

*(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 186 dell' 11 agosto 2010)*

Visti i decreti ministeriali n. 550/2008 in data 24 giugno 2008, n. 1159/2008 in data 2 dicembre 2008, n. 75/2009 in data 30 gennaio 2009, n. 658/2009 in data 30 giugno 2009 1388/2009 in data 18 dicembre 2009 con i quali sono stati approvati i modelli di certificati di sicurezza, con il presente decreto si procede all'approvazione del modello di certificato di gestione della sicurezza (Solas 74, come emendata), che

sostituisce quello allegato al decreto n. 550/2008 in data 24 giugno 2008, lett. c), con il quale sono stati approvati i modelli dei certificati di sicurezza.

**DECRETO MINISTERIALE 30 LUGLIO 2010**

**APPROVAZIONE DEL REGOLAMENTO DI ESECUZIONE ED ORGANIZZAZIONE DELL'AREA MARINA PROTETTA «PUNTA CAMPANELLA»**

*(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 195 del 21 agosto 2010)*

Il presente decreto stabilisce la disciplina di organizzazione dell'area marina protetta "Punta Campanella", nonché la normativa di dettaglio e le condizioni di esercizio delle attività consentite all'interno dell'area marina protetta medesima, come delimitata ai sensi dell'art. 2 del decreto istitutivo del 12 dicembre 1997, come modificato dal decreto del 13 giugno 2000 del Ministro dell'Ambiente, nel rispetto della zonazione e della disciplina generale delle attività consentite di cui al decreto istitutivo medesimo. La gestione dell'area marina protetta Punta Campanella è affidata al soggetto gestore individuato ai sensi dell'art. 19 della legge 6 dicembre 1991, n. 394, come integrato dall'art. 2, comma 37, della legge 9 dicembre 1998, n. 426 e successive modifiche. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare definisce, con apposita convenzione, gli obblighi e le modalità per lo svolgimento delle attività di gestione dell'Area marina protetta "Punta Campanella" a cui si deve attenere il soggetto gestore.

**RASSEGNA  
GIURISPRUDENZIALE**

*a cura di Nicola Ridolfi*

**ANCORA SULLA PRESUNZIONE DI COLPA COMMERCIALE DEL VETTORE IN CASO DI RICONSEGNA DI MERCI DIFFORMI RISPETTO A QUELLE CARICATE – PROVA CONTRARIA A CARICO DEL VETTORE – INDIVIDUAZIONE DELLA CAUSA DEL DANNO E DELLA NON IMPUTABILITÀ DELLA COLPA.**

*(Cass. Civ. Sez. III del 30.4.2010, n. 10600)*

Attraverso la sentenza in oggetto la Suprema Corte torna a pronunciarsi in tema di colpa commerciale e responsabilità vettoriale in caso di danni al carico.

La Corte di Cassazione, sostanzialmente confermando la sentenza di merito che aveva riconosciuto la responsabilità del vettore marittimo per il danno subito dall'avente diritto alla riconsegna di un carico di combustibile a causa della non idoneità delle cisterne destinate al trasporto, ribadisce nuovamente, ove ancora ce ne fosse bisogno, che in tema di trasporto marittimo di cose, la semplice circostanza che l'avente diritto alla riconsegna delle merci trasportate provi che la difformità tra le condizioni del carico rilevate al momento della caricazione e quelle relative al momento della riconsegna, è di per sé sufficiente, sotto il profilo della cd. "colpa commerciale" di cui all'art. 422 cod. nav., ad integrare una presunzione di colpa da parte del vettore marittimo in ragione della quale quest'ultimo risulterà immancabilmente gravato dell'onere di individuare la causa del danno e di provare che lo stesso non è imputabile a sua colpa ovvero a colpa dei suoi preposti.

I fatti di causa risalgono al marzo 1992, quando la Finaval S.p.a. sti-

... Continua





Continua ...

pulò con la Enichem Augusta Industriale S.p.a. (ora incorporata nella Sasol Italy S.p.a.) un contratto di trasporto da Augusta a Cagliari di circa 6.500 M/t di combustibile per aviogetti da combattimento, destinato al *Defence Fuel Supply Center* delle forze armate USA.

Stante la sopravvenuta indisponibilità della nave destinata ad effettuare il trasporto, e al fine di poter dare comunque esecuzione al contratto stipulato con la Enichem, la Finaval stipulò a sua volta con la S.p.a. Montanari Navigazione un contratto per l'utilizzazione di una motocisterna di proprietà di quest'ultima compagnia.

All'esito di ripetute operazioni di ripulitura delle cisterne, il comandante della nave in partenza emise polizza di carico in favore della Enichem.

All'arrivo della nave a destinazione, il rappresentante del *Defence Fuel Supply Center*, analizzato il carico, lo rifiutò perché fuori norma.

La Enichem promosse quindi un ricorso di fronte al Tribunale di Cagliari per un accertamento tecnico preventivo volto ad accertare lo stato e le condizioni del combustibile.

Pochi giorni dopo, la stessa Enichem si accordò con la Finaval affinché la nave facesse rotta verso altro porto onde effettuare lo scarico del combustibile presso un deposito Agip in attesa di un condizionamento del prodotto (ovvero del reperimento di un nuovo acquirente), convenendo un compenso per il trasporto pari a L. 7.000.000.

Tra il maggio e il luglio dello stesso anno, la Montanari emise fatture relative al nolo e alle spese di approdo della nave.

All'esito del deposito della relazio-

ne peritale, il carico risultò effettivamente non conforme a quanto caricato ad Augusta in base alle risultanze di polizza: la Finaval contestò quindi alla Montanari una responsabilità per danni subiti dal combustibile nel corso del viaggio. A sua volta, la Enichem chiese ad entrambe le società di navigazione il risarcimento dei danni per un importo pari a L. 900 milioni, richiesta poi formalizzata in sede giudiziale dinanzi al Tribunale di Cagliari, ove la Finaval, nel costituirsi, propose preliminarmente domanda di garanzia nei confronti della Montanari.

Il giudice di primo grado accolse la domanda, condannando le convenute in solido a tenere indenne l'attrice per i danni eventualmente richiesti da parte dell'amministrazione USA e a risarcirle i danni subiti in proprio, quantificandoli nella misura di 531 milioni delle vecchie lire. Dichiarò poi la Montanari obbligata a titolo di garanzia nei confronti della Finaval quanto alla condanna pronunciata nei confronti di quest'ultima.

L'impugnazione proposta in via principale dalla Montanari e in via incidentale dalla Finaval fu solo parzialmente accolta dalla Corte di Appello di Cagliari.

La sentenza di secondo grado venne quindi impugnata dinanzi alla Suprema Corte dalla Montanari S.p.a. con ricorso per Cassazione sorretto da 8 motivi.

Attraverso il primo motivo di ricorso la Montanari denunciava la violazione di legge con riferimento agli artt. 1180, 1228 e 2022 c.c. e agli artt. 422, 460 e 467 cod. nav., censurando appunto la ricostruzione e l'interpretazione del rapporto contrattuale operata dal giudice di merito con riferimento alla convenzione negoziale stipulata dalla Montanari con la Finaval.

La Suprema Corte ha ritenuto pri-

vo di pregio il suddetto motivo di ricorso, ritenendo invece assolutamente corretto e condivisibile l'impianto motivazionale adottato dal giudice d'appello nella parte in cui ha ritenuto:

- Che la convenzione contrattuale andasse qualificata come contratto di trasporto a mezzo di nave determinata, giusto disposto dell'art. 439 cod. nav.;

- Che la polizza di carico emessa dal comandante della motocisterna di proprietà della Montanari fosse stata da questi rilasciata in favore dell'Enichem;

- Che tale polizza di carico assolvesse (come di consueto) alla duplice funzione di prova del contratto di trasporto e di titolo rappresentativo delle merci trasportate;

- Che l'impropria utilizzazione delle caselle destinate alle singole indicazioni della polizza di carico - redatta su di un modulo in lingua inglese, ove lo spazio destinato al nome del comandante (*skipper*) conteneva viceversa quello del caricatore, mentre lo spazio destinato all'indicazione del caricatore (*consigner*) aveva riguardo al porto di destinazione - integrasse gli estremi della mera irregolarità topico-semantica, inidonea per l'effetto ad incidere sulla sostanziale validità del documento, evidente apparendo che prenditore della polizza fosse la Enichem;

- Che il fondamentale elemento della spendita del nome della Montanari emergeva con chiarezza dall'esame del timbro a tondo apposto nella casella destinata alla firma del comandante;

- Che morfologia e funzione della convenzione negoziale trilatera (o del complesso di convenzioni tra loro atipicamente collegate) in discussione non potevano essere intese se non nel senso dell'esten-

... Continua



Continua ...

sione dell'originario accordo Enichem/Finaval anche alla Montanari, onde l'indiscussa responsabilità di entrambe le società di navigazione nei confronti del caricatore – di qui l'evidente inconferenza della doglianza di cui all'odierno ricorso secondo cui la Enichem non sarebbe stata né terzo possessore della polizza né beneficiaria della stessa, ma semplice caricatore come tale carente di legittimazione), non versandosi, nella specie, in fattispecie negoziale di sub-trasporto (correttamente esclusa dalla corte territoriale), e rispondendo la Montanari per responsabilità *ex titulo* scaturente dal collegamento (ovvero dalla sinergia unificante) della complessa convenzione intervenuta *inter partes* (il cui fondamento risiedeva proprio nella disciplina tipica dell'emissione e circolazione della polizza di carico quale titolo di credito), e non anche *ex recepto*;

- E infine, che struttura e funzione della complessa vicenda negoziale così ricostruita conducevano alla conseguenza che la Enichem aveva diritto di agire nei confronti di entrambe le società di navigazione, e che la Finaval aveva a sua volta diritto, in base al contratto di trasporto, di agire nei confronti della Montanari, la sola autrice dell'effettivo trasporto materiale della merce.

L'articolata e puntuale motivazione del giudice cagliaritano, sicuramente immune da vizi logico-giuridici, resisteva quindi alle critiche mosse attraverso il primo motivo di ricorso della Montanari, motivo che, pur lamentando formalmente una plurima violazione di legge e un decisivo difetto di motivazione, si risolveva, nella sostanza, in una (allo stato, del tutto inammissibile) richiesta di rivisitazione di fatti e circostanze come definitivamente

accertati in sede di merito. Il ricorrente, difatti, lungi dal prospettare alla Corte un vizio della sentenza realmente rilevante sotto il profilo di cui all'art. 360 c.p.c., si volgeva piuttosto ad invocare una diversa lettura delle risultanze procedurali così come accertate e ricostruite dalla corte territoriale, muovendo all'impugnata sentenza censure non più legittimamente rappresentabili in Cassazione quanto all'interpretazione adottata dai giudici di merito con riferimento al contenuto della complessa convenzione negoziale oggetto di causa. Alla luce di una giurisprudenza più che consolidata della stessa Corte di Cassazione, si riafferma infatti nuovamente che, in tema di ermeneutica contrattuale, il sindacato di legittimità non può investire il risultato interpretativo in sé, posto che ciò appartiene all'ambito dei giudizi di fatto riservati al giudice di merito, ma esclusivamente il rispetto dei canoni normativi di interpretazione (così come dettati dal legislatore all'art. 1362 c.c., e segg.) e la coerenza e logicità della motivazione addotta (*ex multis*, Cass. n. 2074/02): l'indagine ermeneutica, è, in fatto, riservata esclusivamente al giudice di merito, e può essere censurata in sede di legittimità solo per inadeguatezza della motivazione o per violazione delle relative regole di interpretazione (vizi entrambi del tutto imprevedibili, con riguardo alla sentenza oggi impugnata), con la conseguenza che deve essere ritenuta inammissibile ogni critica della ricostruzione della volontà negoziale operata dal giudice di merito che si traduca nella sola prospettazione di una diversa valutazione ricostruttiva degli stessi elementi di fatto esaminati in primo grado.

Con il secondo motivo, la Montanari denunciava una violazione di legge in relazione agli artt. 194,

196, 340 e 112 c.p.c., art. 2727 c.c., censurando, a vario titolo e sotto molteplici aspetti, l'impianto motivazionale della pronuncia impugnata nella parte riferibile agli accertamenti tecnici, con riguardo all'*an*, al *quomodo* e all'*iter procedendi* ad essi relativi.

La Corte ha ritenuto infondato anche tale motivo, dal momento che la ricorrente ha ommesso del tutto di considerare che la valutazione delle risultanze probatorie, al pari della scelta di quelle – fra esse – ritenute più idonee a sorreggere la motivazione, postula un apprezzamento di fatto riservato in via esclusiva al giudice di merito il quale, nel porre a fondamento del proprio convincimento e della propria decisione una fonte di prova con esclusione di altre, nel privilegiare una ricostruzione circostanziale a scapito di altre (pur astrattamente possibili e logicamente non imprevedibili), non incontra altro limite che quello di indicare le ragioni del proprio convincimento, senza essere peraltro tenuto ad affrontare e discutere ogni singola risultanza processuale ovvero a confutare qualsiasi deduzione difensiva. E' principio di diritto ormai consolidato quello per cui l'art. 360 c.p.c., n. 5, non conferisce in alcun modo alla Corte di Cassazione il potere di riesaminare il merito della causa, consentendo ad essa, di converso, il solo controllo – sotto il profilo logico-formale e della conformità a diritto – delle valutazioni compiute dal giudice d'appello, al quale soltanto, va ripetuto, spetta l'individuazione delle fonti del proprio convincimento valutando le prove (e la relativa significazione), controllandone la logica attendibilità e la giuridica conclusione, scegliendo, fra esse, quelle funzionali alla dimostrazione dei fatti in dis-

... Continua



Continua ...

cussione (salvo i casi di prove c.d. legali, tassativamente previste dal sottosistema ordinamentale civile). Il ricorrente, nella specie, pur denunciando, apparentemente, una deficiente motivazione della sentenza di secondo grado, inammissibilmente (perché in contrasto con gli stessi limiti morfologici e funzionali del giudizio di legittimità) sollecita a Suprema Corte una nuova valutazione di risultanze di fatto (ormai cristallizzate *quoad effectum*) sì come emerse nel corso dei precedenti gradi del procedimento, così mostrando di anelare ad una surrettizia trasformazione del giudizio di legittimità in un nuovo, non consentito, terzo grado di merito, nel quale ridiscutere analiticamente tanto il contenuto, ormai cristallizzato, di fatti storici e vicende processuali, quanto l'attendibilità maggiore o minore di questa o di quella ricostruzione procedimentale, quanto ancora le opzioni espresse dal giudice di appello – non condivise e per ciò solo censurate al fine di ottenerne la sostituzione con altre più consone ai propri desiderata – quasi che nuove istanze di fungibilità nella ricostruzione dei fatti di causa fossero ancora legittimamente proponibili dinanzi al giudice di legittimità.

Il giudice territoriale, con ampia e condivisibile motivazione, ha esaurientemente dato conto sia dell'infondatezza della doglianza relativa alla presunta violazione del contraddittorio in sede peritale sia della assoluta attendibilità delle risultanze peritali, sia della correttezza del prelevamento dei campioni di merce esaminata, sia, infine, della sostanziale compatibilità delle risultanze tra ATP e CTU, con argomentazioni interamente condivise dalla Corte di Cassazione.

Con il terzo motivo, si denunciava una violazione di legge in relazione agli artt. 421 e 422 cod. nav. e all'art. 2697 c.c., lamentando un presunto malgoverno dei principi dettati in tema di oneri probatori della colpa del vettore marittimo. La Corte ha ritenuto tale motivo privo di giuridico fondamento, posto che la sola circostanza che l'avente diritto alla riconsegna delle merci provi che le condizioni della merce risultano difformi rispetto a quelle rilevate al momento della caricazione è di per sé sufficiente, sotto il profilo della c.d. "colpa commerciale" del vettore marittimo, ad integrare una presunzione di colpa da parte del vettore stesso, che risulta conseguentemente gravato dell'onere di individuare la causa del danno e di provare che lo stesso non è imputabile a sua colpa ovvero a colpa dei suoi preposti: ciò che, nella specie, come correttamente rileva la corte cagliaritana, non risulta punto avvenuto, del tutto irrilevante appalesandosi l'esame delle cisterne eseguito dalla Enichem, circostanza non idonea ad eliminare o anche soltanto ad attenuare la responsabilità della Montanari per violazione dei canoni di diligenza del buon marinaio di cui all'art. 412 cod. nav., essendo stata per converso dimostrata la incontestabile relazione causale tra il danno subito dal carico e la non idoneità delle cisterne destinate al trasporto ad assicurare la ottimale conservazione del combustibile.

Con il quarto motivo, si denunciava una violazione di legge in relazione agli artt. 2697, 2704, 1514, 1515, 1686, 1690, 1226 e 2056 c.c., all'art. 4250 cod. nav. e all'art. 115 c.p.c., contestando a vario titolo il *decisum* del giudice d'appello in punto di quantificazione del danno.

La Corte ha ritenuta anche detta censura palesemente infondata.

Infatti, quanto alla pretesa inutilizzabilità dei documenti prodotti dalla Enichem (dei quali si lamentava la provenienza da terzi e la mancanza di data certa), correttamente la corte cagliaritana ne aveva evidenziato la funzione non di prova del contenuto negoziale del documento stesso, ma di *demonstratio* a titolo di mero fatto storico di alcune circostanze poi assunte a parametro valutativo per la liquidazione del danno – onde l'inoperatività delle disposizioni di cui all'art. 2704 c.c.

In secondo luogo, relativamente alla quantificazione del danno (non fondata esclusivamente sui documenti anzidetti, contrariamente all'assunto del ricorrente), la Corte ha ritenuto che il giudice di merito si fosse correttamente orientato per una liquidazione equitativa, operata, peraltro, sulla base di un coacervo di criteri valutativi di assoluto rigore economico, prima ancora che logico-giuridico, ivi compresi quelli afferenti alle spese, onde l'incomprensibilità (prima ancora che l'infondatezza) delle censure rivolte alla sentenza.

Con il quinto motivo si denunciava un'ulteriore violazione di legge in riferimento agli artt. 1223 e 1224 c.c.

La Corte ha ritenuto che detta doglianza non potesse essere accolta, condividendo invece l'affermazione del giudice territoriale in base alla quale l'obbligazione di risarcimento danni per inadempimento di obbligazioni contrattuali diverse da quelle pecuniarie – al pari dell'obbligazione risarcitoria *ex delicto* – costituisce debito di valore e non di valuta, in quanto destinata a sostituire la materiale utilità che il creditore avrebbe conseguito in caso di esatto adempimento della prestazione. In tale

... Continua





*genus* risarcitorio va pertanto ricompreso anche il credito per le spese indicate dal ricorrente con il motivo in esame, che costituiscono a loro volta ammanchi patrimoniali logicamente consequenziali al danno subito.

Posto che il sesto e settimo motivo sono stati oggetto di espressa rinuncia da parte della ricorrente, ed essendo stato considerato l'ottavo motivo inammissibile, il ricorso della Montanari veniva pertanto rigettato, con conseguente condanna della ricorrente al pagamento, in favore di ciascuna delle parti costituite, delle spese del giudizio di Cassazione.

La pronuncia in questione, in breve, lungi dall'esprimere concetti innovativi in materia di responsabilità vettoriale per danni al carico, si limita a puntualizzare quanto già dalla stessa espresso in una recente sentenza (Cass. 8755/98), sottolineando nuovamente il sostanziale carattere di "obbligazione di risultato" assunta dal vettore, il quale, all'emissione della polizza di carico, si obbliga sostanzialmente a portare le cose a destinazione nelle condizioni in cui le ha ricevute.

## MATERIALI

a cura di Greta Tellarini

### CONSULTAZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA SULLA FUTURA POLITICA IN MATERIA DI RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO DELLO SCORSO 4 MAGGIO 2010

Con la Consultazione sulla futura politica in materia di rete transeuropea di trasporto (COM (2010)212 def.) lo scorso 4 maggio 2010 la Commissione europea ha espresso la propria intenzione di procedere ad un'ampia revisione della politica in materia di TEN-

T. Per analizzare in modo più approfondito una serie di aspetti di particolare rilevanza per lo sviluppo futuro della TEN-T, la Commissione, dopo la pubblicazione del Libro Verde lo scorso anno, ha costituito sei gruppi di esperti che hanno cominciato a operare tra il novembre 2009 e l'aprile 2010. La Commissione ha effettuato un ulteriore passo avanti nel riesame della politica in materia di TEN-T, avviando una seconda consultazione pubblica mirata ad affinare le opzioni politiche disponibili, quali emerse dai contributi apportati nel 2009 dalle istituzioni EU e da una nutrita serie di parti interessate che sono stati oggetto di ulteriore elaborazione da parte dei citati gruppi di esperti attraverso la pubblicazione della suddetta Consultazione. La consultazione, aperta a tutti i cittadini europei, si è conclusa lo scorso 15 settembre. Il processo di revisione delle TEN-T si inquadra nell'ampia visione strategica della Commissione volta alla modernizzazione del settore dei trasporti, al fine di consentire all'Unione europea di incanalare meglio le proprie risorse verso l'attuazione di progetti strategici con un alto valore aggiunto europeo al fine di eliminare le strozzature critiche, in particolare le sezioni transfrontaliere e i nodi intermodali (città, porti, piattaforme logistiche). La politica in materia di TEN-T dovrebbe favorire la nascita di un sistema di trasporti europeo integrato che permetta di affrontare meglio i problemi in campo ambientale e quelli legati ai cambiamenti climatici. Un siffatto sistema integrato potrà inoltre fornire soluzioni intermodali maggiormente funzionali alle esigenze di mobilità dei cittadini e delle imprese e sostenere la competitività industriale dell'Unione Europea.

La metodologia di pianificazione

delle TEN-T largamente privilegiata potrebbe essere caratterizzata come segue: a una fitta rete ferroviaria, stradale, portuale, aeroportuale e di vie navigabili interne, la cosiddetta "rete globale", come livello fondamentale delle TEN-T costituito in gran parte dalle corrispondenti reti nazionali, che verrà mantenuta, si sovrapporrà la "rete centrale", espressione genuina di una pianificazione di prospettiva europea mirata a realizzare un miglioramento sistematico nell'uso delle risorse del sistema dei trasporti e una significativa riduzione complessiva delle emissioni di gas serra provocate da tale settore. La "rete centrale" dovrebbe includere assi e nodi di vitale importanza per i flussi di trasporto nel mercato interno e tra la UE, i paesi vicini e altre parti del mondo, e sostenere la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione europea, fornendo, per tutti i modi di trasporto e attraverso gli stessi, la base infrastrutturale necessaria per conseguire gli obiettivi della politica comune dei trasporti necessari per realizzare le strategie di "Europa 2020" e della decarbonizzazione. La "rete centrale" non va intesa come rete che si limita a coprire l'ambito geografico dell'Unione bensì come una parte della TEN-T su cui andranno concentrati i diversi strumenti, di tipo finanziario e no, per garantirne un efficace completamento.

Il riesame della politica in materia di TEN-T è inoltre collegato alla preparazione del Libro bianco sulla futura politica dei trasporti, che definirà la politica comune dei trasporti (PCT) e gli aspetti generali della futura politica in materia di TEN-T.