

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

**Defeasance structures in the Aviation
sector - 2009 developments**
pagg. 1-3

**Status quo and perspectives of civil
aviation in the following years**
pagg. 1-5

**Corte di giustizia delle Comunità
Europee: nel trasporto aereo il
ritardo è dunque, causa di
risarcimento danni**
pagg. 1-6

Osservatorio Legislativo
pagg. 6-11

Materiali
pagg. 11-12

Sezione Marittima

**Utilizzatore e armatore nel contratto di
leasing nautico - profili giuridici e
responsabilità**
pagg. 11-14

Osservatorio Legislativo
pagg. 14-20

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 20-24

Materiali
pagg. 24

Eventi
**The second edition of the Summer
School in Aviation Management**
pagg. 24

Defeasance structures in the Aviation sector - 2009 developments

by Giulia Mauri and Elisabeth Decat*

2009 will remain in the memory of the aviation industry as an "annus horribilis". The global recession has determined a decrease in traffic for both cargo and passengers with an important reduction in rates and yields. This scenario has contributed in bringing to near-bankruptcy or to bankruptcy several carriers and, where such carriers were still State owned, States have been confronted with the necessity of finding solutions that would allow the flag carrier (or part of it) to survive all in avoiding the ban on state aids imposed by European law.

State aids: Reminder of applicable provisions

It is worth reminding that Articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU) contain a general prohibition of State aids. State aid is defined by the Treaty as any

* Field Fisher Waterhouse LLP, Brussels

Continua a pagina 2

Status quo and perspectives of civil aviation in the following years

by Stephan Hobe*

Introduction

Civil aviation is currently experiencing difficult times. This is not only due to the financial crisis but also to a general situation of change. Passenger numbers have declined dramatically by 8 percent compared to 2008, and the cargo sector has suffered from an even stronger decrease of 17 percent. According to IATA, air carriers will experience a financial loss of approximately 11 Billion US-Dollar in 2010.

Yet there is a light on the horizon. Gradually the financial losses appear to lessen. In the light of these events let us take a closer look at the development of civil aviation and air law.

* Prof. Dr. jur., Director of the Institute of Air and Space Law, Chair for Public International Law, European Law, European and International Economic Law, University of Cologne. The author would like to thank Mr. Micha Bues and Ms. Anna-Luise Chané for their valuable contribution and assistance.

Continua a pagina 3

Corte di giustizia delle Comunità europee: nel trasporto aereo il ritardo è dunque, causa di risarcimento danni

di Pierpaolo Vinci

Articles 5, 6 and 7 of Regulation No 261/2004 must be interpreted as meaning that passengers whose flights are delayed may be treated, for the purposes of the application of the right to compensation, as passengers whose flights are cancelled and they may thus rely on the right to compensation laid down in Article 7 of the regulation where they suffer, on account of a flight delay, a loss of time equal to or in excess of three hours, that is, where they reach their final destination three hours or more after the arrival time originally scheduled by the air carrier. Such a delay does not, however, entitle passengers to compensation if the air carrier can prove that the long delay was caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken, namely circumstances beyond the actual control of the air carrier.

Continua a pagina 13



Continua dalla prima pagina

Defeasance structures in the Aviation sector - 2009 developments

by Giulia Mauri and Elisabeth Decat

aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods, in so far as it affects trade between Member States. Under some circumstances, government interventions are considered (or may be considered) as necessary and the Treaty provisions allow certain types of State interventions when such intervention meets the criteria laid down in Article 107 (2) and (3) of the Treaty. This includes aid that have a social character, granted to individual consumers or to make good the damage caused by natural disaster or exceptional occurrences or aid to promote the economic development of areas where the standard of living is abnormally low or where there is serious underemployment, etc. As the basic provisions of the Treaty are quite broad, several sets of guidelines

have been published by the Commission to help and guide States and companies in detecting unlawful aids. Two main sets of guidelines are applicable, and have been applied in the past years, to the aviation sector: the guidelines of 1994 on the application of Articles 92 and 93 of the EC Treaty (now 107 and 108 TFUE) to State aids in the aviation sector¹ and the guidelines of 2004 on State aid for rescuing and restructuring firms in difficulty².

Defeasance structures

2009 has been the year where the restructurings of two national carriers, Alitalia and Olympics, have been tested and scrutinised under State aids rules. Indeed, during the past few years, the aviation sector has witnessed the restructuring of several airlines by way of so called "defeasance structures". These structures have been used for many years in the banking sector and have been imported in the aviation sector only recently.

A defeasance structure consists in setting aside the viable assets of a company from certain "negative" debts or assets of the same company. The original company's debts and assets are therefore split so as to create one (or more) separate companies. The aim is to create a "bad company" where the bad debts and assets are left and that will be liquidated and a "good company" that will be sold or, in any event, continue its activity. This structure presents the clear advantage to sell a viable company to the third party buyer and to leave all debts in the "bad company" that will be most likely liquidated. The main advantage of this structure is that, if illegal State aids have been granted to a certain company, the defeasance will allow for the debt for the reimbursement of the illegal aid to be

left with the "bad company" while the "good company" will be sold. It is indeed now well established that a company that has previously benefited from the grant of unlawful State aid may sell some of its assets to a third party without also transferring to the buyer any portion of the outstanding repayment obligation for that aid if the asset sale is conducted in compliance with the market economy investor test.

This means that the assets have to be sold at a fair market value.

The cases of Alitalia and Olympics are an example of the application of the defeasance structures mentioned above.

Olympic

Olympic was the flag carrier of Greece. The Commission has conducted a number of investigations into the grant of State aid by Greece to Olympic and found that the company had received unlawful aids and had to reimburse such aids to the Greek State³. Under the European system, the recovery of an illegal aid is competence of the relevant Member State which has to apply national rules on such recovery. A recent decision has condemned the Greek State to pay a lump sum and additional penalties for lack of action in recovering the aid from the company⁴.

While on the one hand, the Commission declared that the aids received by Olympic constituted unlawful State aid, on the other hand, the Commission approved the privatisation plan proposed by the Greek government. The Greek authorities have therefore put in place a tender procedure under the close control of the European Commission whereby certain assets of Olympic Airlines and Olympic Airways Services have been sold to private investors.

In the case of Olympic Airways Services and Olympic Airlines three entities have been created: i) a flight company taking over 65% of the capacity of Olympic Airlines and having the possibility to use

¹ J.O., 10 December 1994, C 350, p. 5.

² J.O., 1 October 2004, C 244/2; these Guidelines should have expired on 9 October 2009 but their validity has been prolonged in July 2009 up to 9 October 2012 by the Commission, because of the crisis - see the Official Journal C 156, 09/07/2009, p. 3.

³ Commission decision 2003/372

⁴ Court of Justice of the European Communities, case C-369/07, judgment of 7 July 2009.

... 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:

Stephen Hobe, Giulia Mauri, Elisabeth Decat, Beniamino Marogna, Greta Tellarini, Giuseppe Giliberti

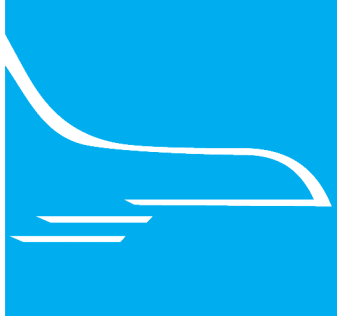
REDAZIONE:

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

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 ...

the Olympic Airways brand and logo, and two companies respectively active in ii) ground-handling and iii) maintenance. The remaining parts of Olympic Airlines and Olympic Airways Services will be liquidated. However, the new companies will develop their own business activities on the basis of the new owner's business plan in accordance with market conditions. The Commission decided that this privatisation did not constitute State aid as the sales of the assets do not differ from other assets sales conducted on market terms.

Alitalia

As regards Alitalia, its privatisation procedure was opened in December 2006, when the Italian government, which held 49.9% of the company's capital, announced its intention to sell at least 30.1% of its stake. Following the unsuccessful efforts to sell the stake indicated above, on 22 April 2008, the Italian government granted a loan of 300 million Euros to Alitalia so as to avoid bankruptcy and allow the government to find private investors willing to purchase all or part of the activities of Alitalia.

The selling procedure has been notified to the Commission asking the Commission to validate the procedure and to indicate that the future potential buyers of Alitalia's assets would not be responsible for certain liabilities and namely, the reimbursement of the loan of 300 million Euros granted by the Italian government.

On 12 November 2008,⁵ the Commission took two very important decisions: It decided that the loan constituted illegal State aid and therefore ordered the Italian government to recover the loan from Alitalia and it decided that, provided that the sale of Alitalia's assets took place under market conditions, the obligation to repay the illegal aid would not be transferred to the new owners of the company. The European Commission decided that the aid had been granted

⁵ Decision N510/2008 No C(2008)6745 final.

unlawfully. The Commission pointed out that a private investor would not have agreed to grant Alitalia any loan. The Commission therefore ordered the Italian government to immediately recover the loan, together with interest, from Alitalia. It is interesting to note that the debt for the reimbursement of the loan stayed with the "bad company" which declared bankrupt shortly afterwards. As regards the grounds for granting the capital injection, the Commission found that this constituted an "aid" and that the Italian government had not acted as a prudent shareholder pursuing a structural policy guided by long term prospects of profitability on the capital invested. This capital injection, continued the Commission, provided Alitalia with an economic advantage it would not have had under normal market conditions. This assessment was based on the company's financial situation and on the conditions and circumstances under which the measure was granted.

As regards the sale of part of the assets of Alitalia, the Commission, in its second decision of 12 November 2008, held that the procedure for selling the assets of Alitalia did not constitute unlawful State aid in favour of the purchasers, provided that the assets were sold under market conditions and that no "public" obligation be passed onto the new owners: for example the obligations to keep all employees or to guarantee their re-employment in the long term. The decision obliged the Italian government to appoint an independent trustee to oversee the selling process and to judge whether the sale was carried under market conditions and at a fair market price. In 2009, the trustee informed the Commission that the sale took place at a fair market price

and therefore the Commission approved the sale and cleared the new owners from any obligation to repay the loan illegally granted by the Italian government.

Conclusion

2009 has been a very interesting year when it comes to testing important restructurings in the aviation sector under state aid rules. The use of defeasance structures already tested in the banking sector has proved providential to the aviation sector. Even though signals from IATA are not yet positive, now the general hope is that the market will pick up and allow for a complete recovery of a sector which has been heavily tested in the two past years.

Continua dalla prima pagina

Status quo and perspectives of civil aviation in the following years

by Stephan Hobe

I. Situation after World War II – Development of Air Law between 1945 and 2010

1. Airlines

One of the main principles of international air law is the principle of national sovereignty over the airspace, which has been incorporated in the Chicago Convention in 1944. The Chicago Convention contains basic regulations concerning international civil aviation and established the International Civil Aviation Organization (ICAO). On the occasion of the 65th anniversary of the Chicago Convention the question arises whether it is time for its retirement or whether it is still of use today.

a) Bilateralism following the Chicago Convention

... Continua



AleniaAeronautica
Una Società Finmeccanica



Continua ...

In Chicago, all attempts to achieve a multilateralisation of the 3rd to 5th freedom have been unsuccessful. The Air Transit Agreement only provides for the first two freedoms on a multilateral level. Therefore international civil aviation has been characterised by bilateralism since 1944.

The principle of national sovereignty over the airspace can only be overcome through bilateral agreements. While the first bilateral agreements were still rather restrictive (Chicago type), they grew gradually more liberal, beginning with the famous Bermuda I and II types to the liberal Open Sky type. It can be stated that air service agreements show a significant tendency towards liberalisation, thus allowing air carriers to take part in negotiations and granting them a considerable right of co-determination.

Another core principle of bilateralism is the principle of ownership and control clauses which states that a significant majority of the carrier has to be owned by nationals of the respective state and thus excludes foreign direct investments in carriers.

b) Recent tendencies

The EU-US bilateral air service agreement of 2007 illustrates the reluctance of the United States to facilitate the acquisition of airlines. The strategic loophole to allow international amalgamation of airlines while respecting the principle of ownership and control clauses is the establishment of alliances. The civil aviation community knows three big alliances, namely the Star Alliance, the One World Alliance and Sky Team. However, it has recently been announced that the European Commission might examine alliances more restrictively in the future. A new development in this context is the emergence of joint ventures, e.g. the joint venture Atlantic

Plus Plus between Lufthansa, Continental, United and Air Canada. The foundation of a joint venture is also considered by Air France/KLM and Delta, and by British Airways, American and Iberia.

c) Multilateralism in the EU

One case of multilateralism exists: the European Union. Due to the jurisdiction of the European Court of Justice in the 1980's, especially in the cases *French Seamen and Nouvelles Frontières*, the freedoms of the European internal market also apply to aviation. Today, the status of pure competition – sometimes assuming alarming proportions – has been achieved. This has proved to be especially beneficial for low cost airlines. For these reasons there have been several mergers and acquisitions on the European market, e.g. between Swiss and Austrian, British Midland and Lufthansa, KLM and Air France, and recently between British Airways and Iberia.

2. Airports between obligation to the common good and profit orientation
Airports have traditionally been regarded as part of the municipal infrastructure. This and the concern that competition might impair the operability of an airport were the reason why airports have only marginally been opened up to competition. However, recently a significant tendency towards privatisation is observable even in the airport sector. Other challenges await airports with regard to the low cost sector. There are a number of commercial airports where low cost carriers assume a monopoly



position, thus shifting the bargaining power to the airlines. Altogether the function of airports appears to change due to the emergence of the low cost movement.

The development is thus as follows: while airports have at first been regarded as public transport infrastructure, followed by a period of privatisation, we might now have entered the new era towards globalisation. It cannot be excluded that there might be globally operating airport companies in the future.

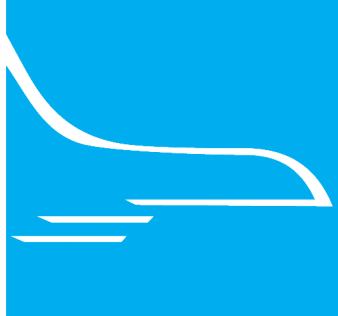
3. Liberalisation of Air Traffic Management (ATM)

Not only since the Ueberlingen mid-air collision on 1 July 2002 the great importance of ATM for air traffic has become obvious. This importance will continue to grow in the future. In Europe there is a tendency towards Europeanisation and privatisation of ATM, which is highlighted by the European Commission liberalisation packages SES I and II. The reconfiguration of the management of the upper airspace by means of the establishment of so called "Functional Airspace Blocks" (FABs) is imminent but not yet completed and the question remains whether it will be feasible within a short time. Yet the Ueberlingen tragedy reminds us that there are situations which require the guarantor position of the state. Therefore its preservation throughout the process of future reforms is absolutely imperative.

II. Perspectives

In the future we may expect further conclusions of liberal Open Sky air service agreements. Whether, beyond that, bilateralism will be overcome completely, e.g. through the establishment of a Transatlantic Common Aviation Area, remains to be seen. The future will also show the increasing opening up of airports to compe-

... Continua



Continua ...

tition. Moreover, one of the major future challenges for aviation lies in environmental protection. The requirement of noise reduction has already become a reality. The concept of emissions trading will have further impact on at least European aviation. The basic legal idea is to set a limit to the amount of pollution that may be emitted (so called "caps") while establishing a trade system that permits the transfer of allowances – a concept based on the so called "polluter pays principle". The observance of the caps and of environmental protection in general can constitute a significant constraint to economic freedom. Therefore it is necessary that it applies to all market actors. A global distortion of competition to the disadvantage of the European carriers has to be avoided.

Altogether it can be expected that only the economically strong carriers will survive the stiff competition. A considerable, already imminent consolidation is to be expected.

III. Conclusions

Indeed, on the occasion of the 65th anniversary of the Chicago Convention the question arises whether it is time for its retirement or whether it can stay in force for another 65 years. In my opinion the basic principles of the Chicago system have proved to be fully functional. ICAO as the highest ranking technical organization concerning the security and safety of civil aviation is more important than ever and universally accepted in this function.

However the following remark appears to be necessary: only if the Chicago Convention is considered a "living instrument" it will have the chance to stay in force for the next 65 years.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

Continua dalla prima pagina
**Corte di giustizia delle
Comunità europee:
nel trasporto aereo il ritardo
è dunque, causa di
risarcimento danni**

di Pierpaolo Vinci

Con sentenza del 19 novembre 2009, resa nelle cause riunite C-402/07 e C-432/07, la Corte di Giustizia delle Comunità Europee, chiamata ad interpretare il Regolamento CE n. 261/2004, in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri nei casi di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato, ha riconosciuto la risarcibilità del danno subito dai passeggeri del trasporto aereo, oltre che nei casi di cancellazione del volo, anche in caso di ritardo prolungato dello stesso.

La sentenza risponde a due ricorsi promossi nei confronti delle compagnie aeree Condor Flugdienst GmbH ed Air France S.A., da parte di passeggeri che avevano appreso la cancellazione dei propri voli al momento della registrazione in aeroporto, e che, pur avendo usufruito di voli sostitutivi, erano giunti a destinazione con notevole ritardo rispetto all'orario originariamente previsto (rispettivamente, 25 e 22 ore).

Nonostante l'evidente ritardo, le compagnie aeree avevano rifiutato di cor-

rispondere qualsivoglia compensazione, sostenendo, da un lato, un'interpretazione letterale del Reg. n. 261/2004, che prevede il diritto alla compensazione solo in caso di cancellazione del volo, e non anche di ritardo, e, dall'altro lato, affermando come il ritardo fosse in ogni caso dovuto ad inconvenienti tecnici dell'aeromobile, e quindi a "circostanze eccezionali" che esimevano dall'obbligo al risarcimento, sempre ai sensi del citato regolamento.

La Corte ha, anzitutto, definito alcune questioni preliminari, evidenziando la differenza che intercorre tra "cancellazione" e "ritardo" del volo.

Si tratta, infatti, di ipotesi ben distinte in quanto, in base all'art. 6 Reg. n. 261/2004, il ritardo è qualificato unicamente dalla divergenza tra l'orario di partenza previsto e quello effettivo, ferma restando l'identità del programma di volo originariamente stabilito, e come tale differisce dalla cancellazione del volo, di cui all'art. 2, che consiste invece nella mancata effettuazione del volo originariamente previsto. La distinzione tra le due ipotesi sembra essere confermata, ad una prima lettura, anche per quanto riguarda il profilo sanzionatorio, in quanto, stando alla lettera del Reg. 261/04, il diritto alla compensazione pecuniaria sarebbe riconosciuto in capo al passeggero solo in caso di cancellazione del volo (art. 5), e non anche per l'ipotesi del ritardo.

Tuttavia, argomenta la Corte, nonostante l'argomento letterale, tale diritto deve ritenersi riconosciuto anche per i casi di ritardo prolungato.

Ai fini dell'interpretazione di una norma di diritto comunitario, infatti, si deve tenere conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del contesto normativo in cui è inserita, e degli scopi perseguiti nel complesso dal-

... Continua





Continua ...

la normativa di cui tale singola regola fa parte.

Ebbene, partendo da tale premessa, la Corte richiama il quindicesimo 'considerando' del Reg. n. 261/2004, in base al quale il vettore, al fine di esimersi dal pagamento della compensazione pecuniaria, può addurre la presenza di "circostanze eccezionali" non solo in caso di cancellazione del volo, ma anche nei casi di ritardo prolungato, o di ritardo fino al giorno successivo.

Argomentando a *contrario*, se ne dovrebbe dedurre, pertanto, l'obbligo di compensazione anche in caso di ritardo nel trasporto.

A ciò si deve aggiungere l'ulteriore osservazione per cui, tra gli obiettivi perseguiti dal Regolamento citato, rientra anche quello di rimediare ai danni, subiti dai passeggeri, conseguenti alla perdita di tempo dovuta ad un viaggio di durata maggiore rispetto a quanto originariamente stabilito dal vettore aereo.

La "perdita di tempo" nel raggiungere la destinazione finale rappresenta, nel ragionamento seguito dalla Corte, elemento comune tanto all'ipotesi del ritardo, quanto a quella della cancellazione del volo.

Sulla base degli argomenti che precedono, la Corte di Giustizia ha così ritenuto risarcibile il danno subito dai passeggeri anche in caso di semplice ritardata effettuazione del volo originariamente previsto.

Facendo applicazione del criterio stabilito all'art. 5, la Corte ha in questo modo riconosciuto il diritto alla compensazione pecuniaria a quei passeggeri che siano giunti a destinazione con almeno tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto.

Il ritardo, tuttavia, non comporta il diritto al risarcimento del danno se la

compagnia aerea può dimostrare che lo stesso era dovuto a circostanze eccezionali.

A tal proposito, la sentenza precisa che un impedimento occorso ad un aeromobile non può essere riconosciuto come una circostanza eccezionale, a meno che derivi da eventi che, per loro natura o origine, siano estranei al normale esercizio dell'attività della compagnia aerea e sfuggano al suo effettivo controllo.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Silvia Ceccarelli*

REGOLAMENTO (CE) N. 1070/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 21 OTTOBRE 2009 RECANTE MODIFICA DEI REGOLAMENTI (CE) N. 549/2004, (CE) N. 550/2004, (CE) N. 551/2004 E (CE) N. 552/2004 AL FINE DI MIGLIORARE IL FUNZIONAMENTO E LA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA AERONAUTICO EUROPEO.

(Pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 14.11.2009)

L'adozione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio del primo pacchetto sul cielo unico europeo (Regolamenti (CE) n. 549/2004 "regolamento quadro", n.550/2004 "regolamento sulla fornitura dei servizi", n. 551/2004 "regolamento sullo spazio aereo" n.552/2004 "regolamento sulla interoperabilità") ha creato una solida base legislativa per un sistema del traffico aereo (ATM) privo di discontinuità, interoperabile e sicuro.

L'iniziativa del cielo unico europeo ha l'obiettivo di rafforzare l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e di migliora-

re l'efficienza globale della gestione del traffico aereo (ATM) e dei servizi di navigazione aerea (ANS) per il traffico aereo generale in Europa, al fine di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo.

Il cielo unico europeo prevede una rete paneuropea coerente di rotte e di sistemi di gestione della rete e del traffico aereo basati unicamente su considerazioni tecniche, di sicurezza e di efficienza, a beneficio di tutti gli utenti dello spazio aereo.

In merito alla modifica del regolamento (CE) n. 549/2004 il legislatore con il presente regolamento, al fine di assicurare un controllo coerente ed affidabile della fornitura di servizi in Europa, prevede che alle autorità nazionali di vigilanza debba essere garantito un grado sufficiente di indipendenza e risorse sufficienti.

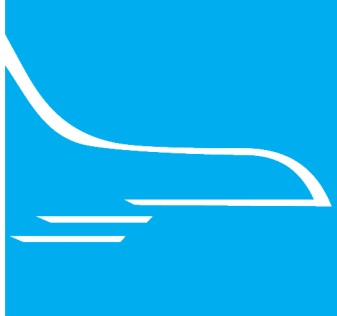
Al riguardo è stabilito che le autorità nazionali di vigilanza debbono essere indipendenti dai fornitori di navigazione ed esercitare i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza. Ciò è conseguito applicando meccanismi adeguati di gestione e controllo, anche in seno all'amministrazione di uno Stato membro.

Gli Stati membri debbono provvedere affinché le autorità nazionali di vigilanza dispongano delle risorse e capacità necessarie per svolgere i loro compiti.

Il legislatore comunitario con tale regolamento prevede la costituzione di un organo consultivo di settore a cui partecipano i fornitori di servizi di navigazione aerea, le associazioni di utenti dello spazio aereo, gli aeroporti, gli operatori aeroportuali, l'industria manifatturiera e gli enti rappresentativi del personale. Il ruolo di detto organo è quello di fornire consulenza alla Commissione sulla realizzazione del cielo unico europeo.

... Continua

* Funzionario ENAC – Direzione Trasporto Aereo



Continua ...

Gli Stati membri, in conformità delle rispettive legislazioni nazionali, debbono istituire meccanismi di consultazione per coinvolgere in modo appropriato le parti interessate nell'attuazione del cielo unico europeo.

A livello comunitario è istituito un meccanismo di consultazione a cui partecipa il comitato del dialogo sociale ed è finalizzato allo sviluppo e all'introduzione di nuovi concetti e tecnologie nella rete europea di gestione del traffico aereo.

Il regolamento prevede l'istituzione di un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete al fine di migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea e le funzioni della rete nel cielo unico europeo.

In particolare sistema comprende:

- obiettivi prestazionali a livello comunitario relativi a settori di prestazione essenziali di sicurezza, ambiente, capacità ed efficacia sotto il profilo dei costi;
- piani nazionali o piani per blocchi funzionali di spazio aereo, comprendenti obiettivi prestazionali, a garanzia della conformità con gli obiettivi prestazionali comunitari;
- riesame periodico, monitoraggio e analisi comparativa dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete.

Il regolamento stabilisce che la Commissione può designare Eurocontrol o un altro organismo imparziale e competente come "organo di valutazione delle prestazioni".

Il ruolo di tale organo consiste nel fornire consulenza alla Commissione, coordinandosi con le autorità di vigilanza e, nell'assisterele su richiesta nell'attuazione del sistema delle prestazioni.

La Commissione deve adottare gli obiettivi prestazionali comunitari per la rete di gestione del traffico aereo, dopo aver tenuto conto dei pertinenti contributi forniti dalle autorità nazionali di vigilanza a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.

I piani nazionali o i piani per blocchi funzionali di spazio aereo sono elaborati dalle autorità nazionali di vigilanza e adottati dagli Stati membri. Detti piani includeranno obiettivi nazionali o obiettivi a livello dei blocchi funzionali di carattere vincolante e un adeguato sistema di incentivi quale approvato dagli Stati membri. L'elaborazione dei piani è soggetto a consultazioni con i fornitori di servizi di navigazione aerea, con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e con gli operatori e i coordinatori aeroportuali.

La Commissione deve valutare la conformità degli obiettivi nazionali e degli obiettivi per i blocchi funzionali di spazio aereo agli obiettivi prestazionali comunitari.

Qualora rilevi l'inadeguatezza degli obiettivi la Commissione può decidere che gli Stati membri adottino misure correttive.

Il periodo di riferimento per il sistema di prestazioni copre da un minimo di tre anni fino ad un massimo di cinque e durante detto periodo, in caso di mancato conseguimento degli obiettivi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo, gli Stati membri e/o le autorità nazionali di vigilanza debbono applicare le misure appropriate da essi definite.

La Commissione deve compiere valutazioni periodiche in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali e presentare i risultati al comitato per il cielo unico.

Nell'attuare il presente regolamento gli Stati membri e la Commissione,

conformemente ai rispettivi ruoli, debbono collaborare con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea per far sì che tutti gli aspetti relativi alla sicurezza siano correttamente trattati.

In merito alla modifica del regolamento (CE) n. 550/2004 il presente regolamento stabilisce che le autorità nazionali di vigilanza debbono provvedere ad un'adeguata vigilanza con particolare riguardo all'efficienza e alla sicurezza delle operazioni dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi relativi allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro che ha designato o ha istituito l'autorità in questione.

A tal fine l'autorità di vigilanza deve svolgere le opportune ispezioni e indagini per verificare l'osservanza delle norme, inclusi i requisiti in materia di risorse umane necessari per la prestazione di servizi di navigazione aerea. Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo che si estendono nello spazio aereo che è di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati debbono concludere accordi sulla vigilanza nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi.

Le autorità di vigilanza debbono cooperare strettamente al fine di garantire una vigilanza adeguata dei fornitori di servizi di navigazione aerea, titolari di un certificato valido rilasciato in uno stato membro, che forniscono altresì servizi nello spazio aereo di responsabilità di un altro Stato membro.

Gli Stati membri debbono garantire la fornitura di servizi di traffico aereo in regime di esclusiva all'interno di specifici blocchi di spazio aereo per lo spazio aereo posto sotto la loro responsabilità. A tal fine gli Stati mem-

... Continua



Continua ...

bri designano un fornitore di servizi di traffico aereo titolare di un certificato nella Comunità.

Per i blocchi funzionali di spazio aereo che si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati debbono designare congiuntamente uno o più fornitori di servizi di traffico aereo, almeno un mese prima dell'istituzione del blocco funzionale.

Un blocco funzionale di spazio aereo può essere istituito soltanto in base a un accordo reciproco tra tutti gli Stati membri ed eventualmente tutti i paesi terzi che hanno responsabilità su una parte dello spazio aereo incluso nel blocco funzionale di spazio aereo. Al fine di facilitare la costituzione dei blocchi funzionali di spazio aereo, la Commissione può designare una persona fisica in qualità di coordinatore del sistema dei blocchi funzionali.

Il sistema di tariffazione per i servizi di navigazione aerea deve concorrere a realizzare una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo e contribuire a ottimizzare i costi della fornitura di servizi di navigazione aerea e all'efficienza dei voli, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale.

Il sistema di tariffazione si basa sulla contabilità dei costi dei servizi di navigazione aerea sostenuti dai fornitori dei servizi a beneficio degli utenti dello spazio aereo. Il sistema imputa tali costi alle varie categorie di utenti.

La Commissione deve provvedere all'esame permanente della conformità delle tariffe ai principi e alle norme di cui al presente regolamento in cooperazione con gli Stati membri. La Commissione deve instaurare i meccanismi necessari per utilizzare le competenze di Eurocontrol e condividere i

risultati del riesame con gli Stati membri, con Eurocontrol e con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.

La Commissione deve inoltre condividere i risultati dell'indagine con gli Stati membri, con Eurocontrol e con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo ed entro due mesi dal ricevimento della richiesta decidere sull'opportunità di continuare ad applicare la prassi prevista dal regolamento.

In merito alla modifica del regolamento (CE) n. 551/2004 il presente regolamento stabilisce che la Comunità e i suoi Stati membri si prefiggono l'istituzione e il riconoscimento da parte dell'ICAO di un'unica EUIR (Regione di informazione di volo europea nello spazio aereo superiore).

L'EUIR è concepita in modo da abbracciare lo spazio aereo di competenza degli Stati membri e può altresì includere lo spazio aereo di paesi terzi europei.

Il regolamento prevede che la Commissione, in cooperazione con Eurocontrol, deve assicurare la disponibilità di informazioni aeronautiche in formato elettronico di elevata qualità, presentate in modo armonizzato e rispondenti alle esigenze di tutti gli utilizzatori pertinenti in termini di qualità e tempestività.

Al fine di perseguire tali obiettivi, il legislatore comunitario, prevede che la Commissione garantisca le seguenti funzioni:

- progettazione della rete europea delle rotte;

- coordinamento delle limitate risorse nelle bande di frequenza aeronautiche utilizzate dal traffico aereo generale, in particolare dalle frequenze radio, nonché coordinamento dei codici dei transponder radio.

Tali funzioni non implicano l'adozione di misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di un potere discrezionale. Esse tengono conto delle proposte formulate a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Esse sono eseguite in coordinamento con le autorità militari secondo procedure concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo.

Le norme di attuazione per la gestione dei flussi di traffico aereo riguardano i seguenti settori:

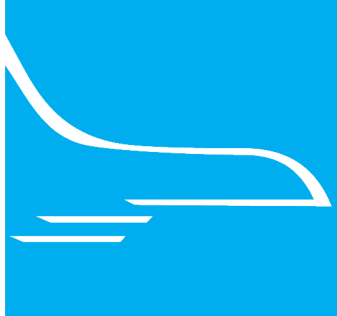
- pianificazione del volo;
- uso della capacità disponibile dello spazio aereo durante tutte le fasi del volo, compresa l'assegnazione delle bande orarie;
- uso delle rotte da parte del traffico aereo generale.

Al fine di evitare oneri amministrativi inutili e verifiche superflue, il presente regolamento, modificando il regolamento (CE) n. 552/2004, stabilisce che i certificati rilasciati conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, quando riguardano costituenti o sistemi, sono considerati una dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso.

Il presente regolamento è entrato in vigore il 55 dicembre 2009.

... Continua





Continua ...

DECISIONE DEL CONSIGLIO 30 NOVEMBRE CONCERNENTE LA CONCLUSIONE DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E IL GOVERNO DELLA MONGOLIA SU ALCUNI ASPETTI RELATIVI AI SERVIZI AEREI.

(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 18 dicembre 2009)

Continua l'intervento della Commissione Europea volto ad avviare negoziati con i Paesi terzi diretti a sostituire alcune disposizioni degli accordi aerei bilaterali con un accordo comunitario.

Tralasciando un puntuale approfondimento del contenuto di detti accordi, tutti di carattere analogo e già commentati nel corso del tempo in diverse occasioni su questa rivista, ci si limita in questa sede a rammentare brevemente le disposizioni dell'accordo concluso dagli Stati membri e dal paese terzo ritenute dalla Corte di Giustizia in contrasto con la legislazione comunitaria, per le quali si è reso necessario un intervento correttivo della Commissione.

Si tratta, in particolare, delle norme relative alla designazione dei vettori, al rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni o permessi, alla sicurezza e alla concorrenza.

Come nei casi precedenti, anche nell'ambito dei negoziati con il Governo della Mongolia non sono state affrontate le questioni relative ai diritti di traffico, non essendo intenzione della Commissione, almeno nella fase attuale, di accrescere il volume totale del traffico tra la Comunità ed il Paese terzo interessato né di compromettere l'equilibrio tra i vettori comunitari e quelli dei Paesi terzi.

Tali aspetti sono stati disciplinati da appositi accordi bilaterali che hanno

regolamentato complessivamente i rapporti aeronautici tra gli Stati membri ed il Governo della Mongolia.

REGOLAMENTO (CE) N.1108/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 21 OTTOBRE 2009 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N.216/2008 PER QUANTO RIGUARDA GLI AEROPORTI, LA GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO E I SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA E ABROGA LA DIRETTIVA 2006/23/CE.

(Pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 24/11/2009)

Il legislatore comunitario con il presente regolamento ha esteso in maniera graduale i compiti dell'Agenzia europea per la sicurezza (EASA), in vista di un approccio sistematico globale, agli aeroporti, alla sicurezza e alla interoperabilità aeroportuale, ai servizi di navigazione aerea (Air Navigation Services- ANS) e alla gestione del traffico aereo (Air Traffic Management- ATM).

Avendo la continua crescita dell'aviazione europea posto molti problemi per quanto riguarda i fattori chiave di sicurezza degli aeroporti e dell'ATM/ANS il legislatore comunitario ha ritenuto necessario adottare misure di attenuazione dei rischi per garantire la sicurezza attraverso un approccio regolamentare armonizzato in tutti gli Stati membri.

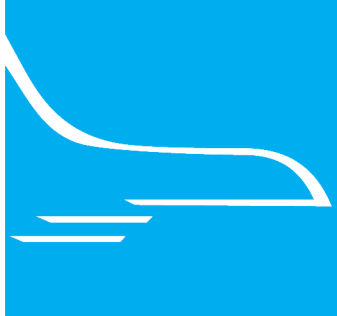
In linea con gli standard fissati e le prassi raccomandate dalla Convenzione di Chicago il legislatore ha stabilito requisiti essenziali applicabili ai prodotti aeronautici, parti e pertinenze, agli aeroporti e alla fornitura di ATM/ANS, alle persone e alle organizzazioni partecipanti alla gestione degli aeroporti e alla fornitura di ARTM/ANS, alle persone che si occupano dell'addestramento e degli esami medici dei controllori del traffico aereo e ai relativi prodotti.

In particolare il presente regolamento si applica:

- alla progettazione, produzione, manutenzione e alle operazioni di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché al personale e alle organizzazioni che partecipano alla progettazione, alla produzione e alla manutenzione di detti prodotti aeronautici, parti e pertinenze;
- al personale e alle organizzazioni che partecipano alle operazioni di volo;
- alla progettazione, manutenzione e gestione degli aeroporti, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano e, fatta salva la legislazione comunitaria e nazionale in materia di ambiente e di pianificazione dell'uso del suolo, alla protezione delle aree limitrofe agli aeroporti;
- alla progettazione, produzione e manutenzione degli equipaggiamenti aeroportuali, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano;
- alla progettazione, produzione e manutenzione di sistemi e componenti, per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano;
- agli ATM/ANS, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano.

Tale regolamento, invece, non si applica a prodotti, parti e pertinenze, personale e organizzazioni impegnati in operazioni militari, doganali di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta agli incendi, di guardia costiera o in servizi analoghi, agli aeroporti, equipaggiamenti, personale e organizzazioni sotto il controllo e la gestione

... Continua



Continua ...

militari e agli ATM/ANS che sono forniti o messi a disposizione dai militari. Il legislatore ha ritenuto opportuno non assoggettare tutti gli aeroporti a norme comuni.

In particolare, sotto il controllo normativo degli Stati membri debbono restare solo gli aeromobili non aperti al pubblico e gli aeroporti utilizzati principalmente per voli da diporto o che offrono servizi di trasporto aereo commerciale diversi da voli effettuati secondo le procedure del volo strumentale e che possiedono piste pavimentate la cui lunghezza è inferiore a 800 metri.

Gli Stati membri possono decidere di esentare dalle disposizioni del presente regolamento un aeroporto che non gestisce più di 10.000 passeggeri all'anno e non gestisce più di 850 movimenti relativi a operazioni cargo all'anno.

Se tale esenzione da parte di uno Stato membro non è conforme agli obiettivi generali di sicurezza di tale regolamento o di un'altra norma comunitaria, la Commissione europea non concede la deroga.

I prodotti aeronautici, le parti e le pertinenze, gli aeromobili e i loro equipaggiamenti, gli operatori del trasporto aereo commerciale e i gestori degli aeroporti, i sistemi ATM/ANS e i relativi fornitori, nonché i piloti e i controllori del traffico aereo, le persone, i prodotti e le organizzazioni che si occupano del loro addestramento e dei loro esami medici vengono certificati una volta accertata la loro conformità ai requisiti essenziali stabiliti dalla Comunità in linea con le norme fissate e le prassi raccomandate sulla Convenzione di Chicago.

Il legislatore comunitario ha stabilito che l'infrastruttura dell'aeroporto e le relative operazioni debbono essere

certificate mediante l'emissione di un unico certificato. Tuttavia, gli Stati membri possono certificare l'infrastruttura dell'aeroporto e le relative operazioni separatamente. In tal caso, i certificati debbono essere rilasciati dalla stessa autorità. I gestori di più aeroporti, che abbiano introdotto adeguate funzioni centralizzate, possono richiedere un unico certificato relativo all'esercizio e alla gestione di tutti gli aeroporti di cui sono responsabili.

I fornitori di ATM/ANS debbono essere in possesso di un certificato che viene rilasciato se il fornitore dimostra di avere le capacità e i mezzi necessari. In deroga a ciò gli Stati membri possono decidere che i fornitori di servizi di informazioni di volo sono autorizzati a dichiarare di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità associate ai servizi forniti. I controllori del traffico aereo debbono essere in possesso di una licenza e di un certificato medico corrispondente al servizio prestato e la licenza viene rilasciata soltanto se il richiedente dimostra di soddisfare le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi alle conoscenze teoriche, alle capacità pratiche e alle conoscenze linguistiche.

Il regolamento stabilisce che per quanto riguarda gli ATM/ANS l'EASA:

- effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni e controlli delle organizzazioni che certifica;
- rilascia e rinnova i certificati per le organizzazioni che forniscono servizi paneuropei;
- modifica, sospende e revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base alle quali era stato rilasciato non siano più soddisfatte o qualora il titolare del certificato non adempia agli obblighi imposti dal presen-

te regolamento o dalle relative misure di esecuzione.

Per quanto concerne la certificazione dei controllori del traffico aereo, l'EASA:

- effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni e controlli delle organizzazioni che certifica e, se del caso, del relativo personale;
- rilascia e rinnova i certificati delle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo situato al di fuori del territorio degli Stati membri e, se del caso, del relativo personale;
- modifica, sospende o revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato non siano più soddisfatte o se la persona fisica o giuridica titolare del certificato non adempie agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative misure di esecuzione.

Il presente regolamento ha abrogato la direttiva 2006/23/CE ed è entrato in vigore il 12 dicembre 2009.

MATERIALI

AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO: PRIORITARI GLI INTERVENTI NORMATIVI SU POSTE, FERROVIE, AUTOSTRADE ED AEROPORTI

Nella segnalazione inviata a Governo e Parlamento in vista della prima legge annuale sulla concorrenza, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha individuato nei servizi postali, nelle ferrovie, nelle autostrade e negli aeroporti, i settori sui quali intervenire in via prioritaria per definire un assetto realmente competitivo della

... Continua



realtà economica del Paese.

Ad avviso dell'Autorità Garante, infatti, la legge annuale rappresenta uno strumento normativo di particolare efficacia per completare il processo di modernizzazione concorrenziale dell'economia nazionale.

Le riforme, tuttavia, dovranno essere continue nel tempo e progressive, partendo dai settori più critici, per svilupparsi verso quelli meno protetti in un disegno complessivo e graduale, attraverso la creazione di strumenti regolatori autorevoli ed indipendenti, e senza istituire nuove autorità.

Con particolare riferimento alle gestioni aeroportuali, nella segnalazione inviata l'antitrust ha evidenziato l'assenza di effettive procedure di gara, i rinnovi sistematici di concessioni di durata ingiustificatamente lunga e l'elevata frammentazione dell'attività regolatoria, in parte svolta dall'ENAC, in parte dal CIPE.

È stata quindi rimarcata la necessità che i corrispettivi applicati dai gestori agli operatori aeroportuali trovino il loro riferimento solo nei costi effettivamente sostenuti per la gestione dell'infrastruttura, e l'opportunità di rimuovere le disposizioni regolamentari che, mantenendo restrizioni alle capacità operative dei più importanti aeroporti, costituiscono impedimenti all'incremento del numero dei concorrenti.

UTILIZZATORE E ARMATORE NEL CONTRATTO DI LEASING NAUTICO - PROFILI GIURIDICI E RESPONSABILITÀ.

Dr. Beniamino Marogna*

Premessa

Il codice della nautica da diporto

* Capitano di Fregata (CP) della Riserva – Perito di assicurazione navale

(c.n.d.), approvato con Dlgs. 18 luglio 2005, n. 171, introduce nell'ordinamento un nuovo soggetto giuridico nella persona dell'*utilizzatore*. Dispone sul suo nome (e sul contratto di leasing nautico) un accenno di pubblicità (art. 16) e trasferisce su di lui alcuni obblighi (artt. 20, come modificato dall'art. 7 del reg. c.n.d., 40 e 53.5) al posto del locatore. Ma non ne definisce la natura giuridica.

Forse per questo motivo il codice delle assicurazioni private, approvato con il successivo Dlgs. 7 settembre 2005, n.209, a proposito del contratto di locazione finanziaria (artt. 122, comma 3 e 283, comma 1), preferisce usare il termine *locatario* e non quello di *utilizzatore*. Vale dunque la pena di esaminare l'argomento, visto che anche il decreto 28 luglio 2008, n. 146 (reg. c.n.d.) emanato per l'attuazione del c.n.d. non dice molto di più.

Definizioni

La locazione finanziaria (leasing) è un contratto innominato che la dottrina corrente colloca in una via di mezzo fra la locazione e la vendita con riserva di proprietà. Dal punto di vista pratico, tuttavia, questa atipicità non crea problemi applicativi, dato che le clausole in esso contenute attuano interessi tutelati dall'ordinamento giuridico.

Come noto, il contratto di leasing nautico nasce dall'accordo di due persone¹ (°): il locatore, di norma una banca o un istituto finanziario ed il locatario. Il quale, secondo prassi, propone l'acquisto di un'*unità navale nuova*, precisandone la marca, il modello, le caratteristiche costruttive, le dotazioni e l'arredo. Su questa base il locatore negozia la costruzione o la fornitura del mezzo nautico e paga il

¹ Talvolta il contratto assume una struttura tripartita, quando comprende anche il fornitore o il cantiere costruttore del mezzo nautico

prezzo stabilito per l'acquisto.

L'utilizzatore di una nave o di un'imbarcazione da diporto è dunque il locatario del contratto di leasing, la cui attività è, tuttavia, disciplinata da particolari norme e disposizioni.

Le norme e le disposizioni riguardanti l'utilizzatore

In particolare, l'articolo 16 del codice della nautica da diporto (c.n.d.) prevede che le unità utilizzate a titolo di locazione finanziaria siano iscritte nei registri a nome del locatore, con l'aggiunta di una specifica annotazione, estesa anche alla licenza di navigazione, che contiene il nome dell'utilizzatore e la data di scadenza del contratto.

Di solito l'annotazione è fatta subito, al momento dell'iscrizione dell'unità (art. 7 del regolamento di attuazione del c.n.d. – reg.c.n.d.), sulla base di una copia registrata del contratto di leasing. Ma può avvenire anche in seguito, con la stessa procedura, quando siano intervenute modifiche nello stesso contratto che riguardano la data di scadenza o la persona dell'utilizzatore.

Vale la pena di rilevare che l'annotazione di cui si parla avviene al di fuori del campo della pubblicità navale, in quanto produce solo prerogative personali (è un caso di pubblicità notizia) e non diritti reali soggetti a trascrizione.

Anche la cosiddetta *dichiarazione di assunzione di responsabilità*, nel caso d'iscrizione provvisoria di un'imbarcazione da diporto (art. 20 c.n.d.), è firmata dall'utilizzatore invece che dal proprietario del mezzo nautico (art. 7 reg. c.n.d.).

Mentre l'uso commerciale di un'unità da diporto (art. 2 c.n.d. e 24 reg. c.n.d.), è riservato soltanto al proprie-

... Continua



Continua ...

tario o all'armatore e l'utilizzatore lo può intraprendere solo se ne diviene armatore, ai sensi dell'art. 265 del codice della navigazione.

Modificando l'art. 2054.3 c.c., l'art. 40 del c.n.d. dispone poi che l'utilizzatore dell'unità da diporto (invece del proprietario) assuma su di sé, in solido con il conducente, la responsabilità civile verso terzi dei danni derivanti dalla circolazione dei mezzi nautici e stabilisce, inoltre, che il diritto all'eventuale risarcimento del danno si prescrive in due anni.

Nel caso si verifichi, infine, una violazione delle disposizioni in materia di navigazione, che comporti sanzioni amministrative, l'art. 53.5. del c.n.d. pone a carico dell'utilizzatore, in solido con l'autore delle violazioni, il pagamento delle somme dovute, se non prova che la circolazione del mezzo è avvenuta contro la sua volontà.

Le clausole ricorrenti nel contratto di leasing nautico – La locazione di un mezzo nuovo.

Per meglio conoscere i diritti e doveri dell'utilizzatore nei confronti del locatore, conviene esaminare i punti salienti di un contratto di leasing nautico.

Sintetizzando e senza avere la pretesa di ricordare tutte le clausole contrattuali ricorrenti nei diversi formulari in uso, si può dire che l'utilizzatore deve controllare la corretta costruzione della nave o dell'imbarcazione, la buona esecuzione dei lavori di arredo, la fornitura delle dotazioni prescritte, l'installazione delle strumentazioni di bordo e il rispetto dei tempi di consegna del manufatto.

Al termine dei lavori e delle prove di funzionamento, l'utilizzatore prende in consegna la nave o l'imbarcazione e firma il relativo verbale, fermo re-

stando che solo a lui competono eventuali azioni contro il cantiere costruttore o verso il fornitore, per le difformità e i vizi che egli riscontrasse nel mezzo nautico, rispetto all'ordinativo. Ne tiene informato, tuttavia, il locatore, cui compete ogni decisione sull'eventuale richiesta di risoluzione del contratto di compravendita.

L'utilizzatore è tenuto a pagare il prezzo totale della locazione finanziaria, che è frazionato in canoni periodici comprensivi di IVA e ogni altro tributo o onere fiscale dovuto. Non può sospendere o ritardare i pagamenti per nessuna ragione, nemmeno in caso di controversie e anche quando si trovi nell'impossibilità di utilizzare l'unità navale, altrimenti incorrendo nel pagamento di una penale.

Quando si perfeziona la consegna, l'utilizzatore assume su di sé tutti i rischi che riguardano il mezzo nautico, dal momento dell'acquisto, al trasporto, all'uso e alla custodia, anche per i casi fortuiti o di forza maggiore. L'utilizzatore è anche tenuto a stipulare un contratto di assicurazione con una compagnia di gradimento del locatore, contro i rischi di perdita dell'unità ed eventuali avarie e danni causati a terzi. Con l'avvertenza che tutte le polizze devono indicare il locatore come beneficiario dell'eventuale risarcimento.

In caso di sinistro, l'utilizzatore è tenuto a fare una *denuncia di avveni-*

menti straordinari all'autorità portuale di primo approdo (art. 182 del codice della navigazione), rimettere in pristino l'unità e chiedere la convalida del certificato di sicurezza, non mancando di denunciare il fatto alla compagnia di assicurazione per gli adempimenti che le competono. Anche in questo caso dovrà continuare a versare i canoni periodici dovuti.

Mentre nelle occasioni in cui l'utilizzatore si renda inadempiente o subisca una procedura concorsuale ovvero procedimenti esecutivi o cautelari, il locatore ha facoltà di considerare risolto il contratto e di intimare la restituzione dell'unità. Anche l'utilizzatore può chiedere, a certe condizioni, la risoluzione anticipata del contratto.

Il locatore ha la facoltà di vendere a terzi i diritti derivanti dal contratto di leasing e la stessa unità, informandone l'utilizzatore. Il quale, invece, non può cedere il contratto, né sublocare, né dare in godimento a terzi l'unità, senza il consenso scritto dell'istituto. Alla scadenza del contratto, l'utilizzatore può acquistare il mezzo nautico, al prezzo convenuto, pagando anche le spese accessorie.

La locazione di un mezzo nautico usato.

Se la locazione ha per oggetto un *mezzo nautico usato*, il locatore dovrà fare una previa verifica delle sue condizioni d'uso e ordinare i lavori di manutenzione che fossero necessari, in modo da rendere possibile l'impiego convenuto. Nell'occasione, non dovrà trascurare di controllare la corrente validità del certificato di sicurezza.

Il locatore, infatti, può essere ritenuto responsabile dei danni che dipendano dalla mancanza di navigabilità della nave o dell'imbarcazione, se non prova che il difetto deriva da un vizio oc-

... Continua

AERNOVA[®] srl
Flight Training Organization

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

Aeroservizi
Eliservizi

Via G. di Vittorio, 74 • 47100 Forlì
Base Op. Aeroporto "L. Ridolfi" - Forlì
Tel. (0543) 782555 • Fax (0543) 782601
<http://www.aernova.it>
e-mail: aernova@aernova.it



Continua ...

culto, non rilevabile con la normale diligenza.

Deve garantire, infine, il pacifico godimento del mezzo nautico, durante tutto il periodo della locazione, contro le eventuali pretese di terzi, anche ricorrendo alle vie legali.

L'utilizzatore, anche in questo caso, prende in consegna il mezzo nautico e lo impiega, con la dovuta attenzione, secondo le sue caratteristiche tecniche, risultanti dalle carte di bordo e dal contratto di locazione finanziaria.

Come già accennato, egli assume su di sé tutti i rischi che riguardano l'unità navale e ne cura la manutenzione ordinaria e straordinaria. Anche perché risponde della sua perdita o deterioramento, pur se derivante da incendio o furto, se non prova che il fatto è accaduto per causa a lui non imputabile. In ogni caso, il locatore si riserva la facoltà di chiedere all'utilizzatore un indennizzo pari alla somma dei ratei non ancora scaduti e del prezzo dell'eventuale acquisto finale. È responsabile, inoltre, dei danni che fossero cagionati dai suoi dipendenti o da persone ammesse, anche occasionalmente, all'uso o al godimento della nave o dell'imbarcazione.

Le clausole sopra accennate dimostrano con quanta cura e attenzione siano fissati i diritti e i doveri delle parti contraenti, in modo da prevenire e risolvere ogni situazione critica che si verifichi durante l'esecuzione del contratto.

Ma gli accordi, benché meticolosi, non possono essere opposti a terzi, perché manca un'efficace pubblicità (art. 2683 e ss. c.c.), che non è prevista né praticata. E poi ci sono situazioni che esulano dal contratto di leasing a causa del loro aspetto pubblicitario.

Arruolamento dell'equipaggio e ingaggio di personale ospite – L'armatore - Le responsabilità.

Come in occasione dell'*arruolamento* di marittimi iscritti alle categorie della gente di mare (o della navigazione interna), che avviene per atto pubblico davanti all'autorità marittima (o consolare all'estero). La quale verifica i titoli professionali e l'idoneità fisica dei marittimi, nonché i poteri dell'arruolante e ne autentica le firme. È escluso, quindi, che possa sottoscrivere l'utilizzatore, privo com'è di qualsiasi autonomo potere come pure di una delega apposita da parte del proprietario locatore, non prevista dal contratto di leasing.

D'altro canto, l'*arruolamento* dei marittimi di coperta e di macchina (art. 36 c.n.d.) iscritti alle categorie della gente di mare (o della navigazione interna) è obbligatorio per tutte le navi da diporto, mentre il personale di camera e cucina può essere *ingaggiato*, come ospite (art. 36.3 c.n.d.).

Per i mezzi nautici adibiti al noleggio (art. 37 c.n.d.) è previsto l'*arruolamento* di tutto l'equipaggio formato da marittimi, i cui titoli e le qualifiche professionali saranno stabiliti con un decreto legge di prossima emanazione, mentre l'art.89 del reg. c.n.d. già ne prefigura la *forza minima*. Non è, invece, consentito l'*ingaggio* di personale *ospite*, neppure per i servizi di camera e cucina.

Di conseguenza, l'equipaggio di tutte le navi e delle imbarcazioni da diporto adibite al noleggio è sempre *arruolato* dal proprietario o dall'armatore (artt. 273 e 292 e ss. del c.n. e 427 e ss. reg. c.n.) o da un loro legale rappresentante. Mentre l'utilizzatore, in quanto tale, non può gestire questi mezzi (art. 2 c.n.d. e 24.4 reg. c.n.d.) e nemmeno *arruolare*, come già accennato, un comandante e i marittimi di qualsiasi altra nave o imbarcazione

da diporto, non avendone il potere, né la delega a ciò necessaria.

Peraltro, l'art. 35 del c.n.d. responsabilizza il comandante dell'unità (che può essere lo stesso utilizzatore), facendogli obbligo di verificare, prima della partenza, la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente per formare l'equipaggio, in relazione alla navigazione che si appresta a compiere, alle condizioni meteo-marine previste e alla distanza della rotta da porti sicuri.

L'utilizzatore, perciò, può solo *ingaggiare* il personale *ospite* di cui avesse bisogno per il viaggio da intraprendere, nei limiti consentiti dal c.n.d. e dal regolamento di attuazione.

Così facendo, però egli assume su di sé tutte le responsabilità per gli *atti* e *i fatti* compiuti dal personale *ospite*, compresi gli obblighi e i doveri del comandante (art. 292 e ss. c.n.), applicabili al caso². Appare dubbio, infatti, che egli possa addossare questi oneri a persone non arruolate nei modi di legge e che pertanto agiscono come semplici coadiutori. La sua responsabilità è quindi personale e senza limiti, per tutte le obbligazioni derivanti dall'esercizio del mezzo nautico.

Anche le navi e le imbarcazioni non adibite a un uso commerciale, tuttavia, possono essere gestite da un armatore, seguendo la procedura di cui all'art. 265 del c.n., quando questa possibilità è prevista da un contratto di utilizzazione del mezzo nautico, come eventualmente lo stesso con-

² Fra i quali si ricordano la direzione della manovra e della navigazione, in particolar modo all'entrata o all'uscita dai porti (dai canali e dai fiumi) o nella circostanza che la traversata presenti qualche difficoltà (artt. 295 e 298 c.n.), la verifica delle condizioni della nave prima della partenza (art. 297 c.n.), i provvedimenti per la salvezza della nave (art. 302 c.n.), l'abbandono della nave in pericolo (art. 303 c.n.), la relazione di eventi straordinari (art. 304 c.n.) il soccorso alle navi e agli aeromobili in pericolo (art. 489 c.n.).

... Continua



Continua ...

tratto di leasing. Nell'occasione, l'utilizzatore, fatta la prevista pubblicità, diviene anche armatore e prende su di sé la piena disponibilità dell'unità navale, di cui sopporta i rischi d'impresa³. Egli assume così alla propria diretta ed esclusiva dipendenza il comandante e l'equipaggio, legittimamente arruolati, ai sensi degli artt. 273 e 316 e ss. del c.n.

Da questa dipendenza, che ha natura gerarchica, nasce, infatti, la responsabilità dell'armatore per i fatti leciti e illeciti compiuti dall'equipaggio e delle obbligazioni assunte dal comandante della nave nel corso del viaggio. Una responsabilità legata al rapporto di lavoro subordinato (art. 2049 c.c.), instaurato con il contratto di arruolamento, fermi restando gli obblighi e doveri del comandante (nota n. 2). Tuttavia, a vantaggio dell'armatore opera anche la limitazione della responsabilità, implicitamente ripristinata dal c.n.d. e prevista dall'art. 274 e ss. del c.n.⁴, che può costituire una valida garanzia contro i rischi d'impresa.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Giuseppe Giliberti

REGOLAMENTO (CE) N. 906/2009 DELLA COMMISSIONE DEL 28 SETTEMBRE 2009 RELATIVO ALL'APPLICAZIONE DELL'ART. 81,

³ L'impresa di navigazione si concreta nel semplice esercizio della nave o dell'imbarcazione ed esiste anche quando l'attività svolta soddisfi il mero godimento del tempo libero o il perseguimento di attività scientifiche o altro. Benché costituita da elementi personali e patrimoniali, essa non coincide con la definizione d'impresa che ne dà l'art. 2082 del c.c., in quanto manca o può mancare l'esercizio di un'attività economica organizzata al fine della produzione e dello scambio di beni e servizi.

⁴ La legge 11 febbraio 1971, n. 50, abrogata dal c.n.d., escludeva l'applicabilità degli artt. 274 e ss. alle imbarcazioni da diporto (art. 46 e ss. modifiche).

PARAGRAFO 3, DEL TRATTATO A TALUNE CATEGORIE DI ACCORDI, DI DECISIONI E DI PRATICHE CONCORDATE TRA COMPAGNIE DI TRASPORTO MARITTIMO DI LINEA (CON- SORZI)

(Pubblicato in G.U.U.E. L 256/31 del 29 settembre 2009)

Il Trattato che istituisce la Comunità europea (TCE), all'articolo 81, paragrafo 1, stabilisce che sono incompatibili con il mercato comune e vietati tutti gli accordi tra imprese, tutte le decisioni di associazioni di imprese e tutte le pratiche concordate che possono pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune.

Il successivo paragrafo 3, tuttavia, prevede la possibilità di dichiarare l'inapplicabilità delle disposizioni di cui al paragrafo 1, relativamente ad accordi, decisioni e pratiche concordate che contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti. A tal fine e conformemente al successivo articolo 83, il regolamento (CE) n. 246/2009 del Consiglio del 26 febbraio 2009 ha conferito (art. 1) alla Commissione il potere di applicare l'articolo 81, paragrafo 3, del Trattato a talune categorie di accordi, di decisioni e di pratiche concordate tra compagnie di trasporto marittimo di linea (consorzi); quest'ultimo regolamento, per ragioni di chiarezza, ha codificato la disciplinata sui consorzi già posta dal regolamento (CEE) n. 479/1992 del Consiglio, del 25 febbraio 1992 e successive modificazioni.

La Commissione europea, avvalendosi di tale potere, con il regolamento (CE) n. 906/2009 del 28 settembre 2009, relativo all'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, del Trattato a

talune categorie di accordi, di decisioni e di pratiche concordate tra compagnie di trasporto marittimo di linea (consorzi), ha rinnovato, fino al 25 aprile 2015, l'esenzione per categoria, scadente il 25 aprile 2010, stabilita dal regolamento (CE) n. 823/2000, del 19 aprile 2000; alla disciplina di quest'ultimo regolamento, inoltre, vengono apportate le necessarie modifiche, essendo presenti nello stesso provvedimento riferimenti al regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, ormai abrogato, che determinava le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato ai trasporti marittimi, permettendo alle compagnie di trasporto marittimo di linea di fissare prezzi e capacità (conferenze marittime).

Il presente regolamento si applica solo ai consorzi che assicurano servizi di trasporto marittimo internazionali di linea in partenza da o a destinazione di uno o più porti della Comunità (art. 1), e stabilisce, ai fini dell'applicazione dello stesso regolamento, il significato di consorzio, di trasporto marittimo di linea, di utente del trasporto e d'inizio del servizio. In particolare, per consorzio s'intende un accordo o una serie di accordi correlati conclusi tra due vettori esercenti una nave, che assicurano regolari servizi marittimi internazionali di linea per il trasporto di sole merci su uno o più traffici determinati, il cui oggetto è quello di instaurare una cooperazione per l'esercizio in comune di un servizio di trasporto marittimo che migliorare il servizio che, in assenza di consorzi, sarebbe offerto individualmente da ciascuno dei suoi membri, razionalizzando le loro operazioni tramite accordi tecnici, operativi e/o commerciali (art. 2).

... Continua



Continua ...

Gli accordi di consorzio esentati dal divieto di cui all'articolo 81, paragrafo 1, del TCE, consistono (i) nelle operazioni relative all'esercizio in comune di servizi di trasporto marittimo di linea, (ii) negli aggiustamenti di capacità in risposta a fluttuazioni della domanda e dell'offerta, (iii) nell'esercizio o nell'uso in comune dei terminali portuali e nei servizi connessi e (iv) in qualsiasi altra attività accessoria alle predette necessaria per il loro svolgimento (art. 3).

L'esenzione in questione non si applica ai consorzi che, direttamente o indirettamente, isolatamente o congiuntamente con altri fattori sotto il controllo delle parti, abbiano per oggetto (i) la fissazione dei prezzi sulla vendita di servizi di trasporto di linea a terzi, (ii) la limitazione della capacità o delle vendite ad eccezione degli aggiustamenti di capacità e (iii) la ripartizione dei mercati o della clientela (art. 4).

Affinché il consorzio possa beneficiare dell'esenzione in parola, il presente regolamento richiede che debbano essere rispettate condizioni relative alla quota di mercato e condizioni supplementari. La prima stabilisce che la quota di mercato rilevante congiunta dei membri del consorzio non sia superiore al 30% del volume complessivo delle merci trasportate (art. 5). La seconda, invece, impone che il consorzio dia ai membri il diritto di recesso senza penale, soggetto ad un termine massimo di preavviso di sei mesi, potendo stipulare che siffatto preavviso sia dato unicamente dopo un periodo iniziale massimo di 24 mesi dall'entrata in vigore dell'accordo o, se posteriore, dall'inizio del servizio (art. 6).

Il presente regolamento entrerà in vigore il 26 aprile 2010.

REGOLAMENTO (CE) N. 1010/2009 DELLA COMMISSIONE DEL 22 OTTOBRE 2009 RECANTE MODALITA' DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1005/2008 DEL CONSIGLIO CHE ISTITUISCE UN REGIME COMUNITARIO PER PREVENIRE, SCORAGGIARE ED ELIMINARE LA PESCA ILLEGALE, NON DICHIARATA E NON REGOLAMENTATA
(Pubblicato in G.U.U.E. L 280/5 del 27 ottobre 2009)

Considerando che la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (INN) costituisce una delle più gravi minacce allo sfruttamento sostenibile delle risorse acquatiche viventi e rischia di compromettere la politica comune della pesca e gli sforzi profusi a livello internazionale per promuovere una migliore governance degli oceani, a norma dell'articolo 37 del Trattato che istituisce la Comunità europea è stato adottato il regolamento (CE) n. 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, cui ha fatto seguito l'adozione del presente regolamento.

Il presente regolamento detta disposizioni relative (i) alle ispezioni di pescherecci dei paesi terzi nei porti degli Stati membri, (ii) al sistema di certificazione delle catture per l'importazione e l'esportazione dei prodotti della pesca, (iii) agli avvistamenti dei pescherecci dediti alla pesca INN e (iv) all'assistenza reciproca tra gli Stati membri, con la Commissione e con i paesi terzi.

Con riferimento alle ispezioni di pescherecci dei paesi terzi nei porti degli Stati membri (i) vengono dettate disposizioni relative alle condizioni di accesso ai porti per i pescherecci di paesi terzi, stabilendo sia un termine di almeno 4 ore e i moduli per la notifica preventiva all'autorità competente dello Stato membro delle informazio-

ni relative ai prodotti della pesca freschi da sbarcare in porti designati dalla Comunità (artt. 1 e 2), sia un termine di almeno 4 ore, le procedure e i moduli per le dichiarazioni preventive di sbarco e di trasbordo (art. 3); vengono inoltre dettati i parametri per le ispezioni (art. 4), stabilendo che la loro applicazione deve essere riferita alla Commissione nella relazione biennale di cui all'articolo 55, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1005/2008.

Quanto al sistema di certificazione delle catture per l'importazione e l'esportazione (ii) viene previsto un certificato semplificato per piccoli pescherecci (art. 6), un elenco dei sistemi di documentazione delle catture riconosciuti adottati dalle organizzazioni regionali di gestione della pesca (ORGP) (art. 7) e ridotti termini di presentazione dei certificati di cattura per i prodotti della pesca da introdurre nella Comunità con trasporto aereo, stradale e ferroviario (art. 8).

Ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 2, una procedura d'importazione semplificata è riconosciuta all'importatore cui è concesso lo status di operatore economico riconosciuto. A tal fine il presente regolamento detta disposizioni relative agli operatori economici riconosciuti prevedendo il rilascio del relativo certificato (certificato APEO) se in possesso di un certificato di operatore economico autorizzato (certificato AEO) di cui al regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione del 2 luglio 1993 (disposizioni d'applicazione del codice doganale comunitario), ovvero dei criteri previsti all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1005/2008, ulteriormente definiti dagli articoli da 10 a 13 del presente regolamento (art. 9).

La disciplina sugli operatori economi-

... Continua



Continua ...

ci riconosciuti comprende anche disposizioni per: la presentazione e l'irricevibilità della domanda di certificato APEO (art. 14); la procedura di rilascio (artt. da 16 a 19), gli effetti giuridici (art. 21) e la revoca del certificato medesimo (art. 27); la sospensione della qualifica di operatore economico riconosciuto nei casi di mancata osservanza dei criteri richiesti per il rilascio del certificato APEO, di procedimento giudiziario, di sospensione della qualifica di operatore economico autorizzato e di richiesta da parte dello stesso operatore economico riconosciuto (artt. da 22 a 26).

La disciplina sul sistema di certificazione delle catture detta anche disposizioni sulle verifiche relative ai certificati di cattura, le quali devono vertere sui rischi individuati dai criteri elencati nel presente regolamento (art. 31); le informazioni sull'applicazione di detti criteri deve essere contenuta nella relazione biennale, di cui all'articolo 55, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1005/2008, che gli Stati membri devono trasmettere alla Commissione (art. 32 del presente regolamento).

Per gli avvistamenti di pescherecci dediti alla pesca INN (iii) di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1005/2008, viene introdotto il modulo per la trasmissione, da parte degli Stati membri alla Commissione o all'organismo da essa designato, delle relative informazioni debitamente documentate (art. 34).

Con riguardo all'assistenza reciproca

(iv) gli Stati membri cooperano amministrativamente tra loro, con i paesi terzi, con la Commissione al fine di assicurare l'applicazione del regolamento (CE) n. 1005/2008 e del presente regolamento. Le relative norme consentono lo scambio sistematico d'informazioni, su richiesta o spontaneamente, e la possibilità di chiedere misure di esecuzione e la notifica amministrativa, non pregiudicando l'applicazione, negli Stati membri, delle norme sulla cooperazione giudiziaria in materia penale. Il presente regolamento lascia inalterato il livello di tutela delle persone fisiche riguardo al trattamento dei dati personali nell'ambito del diritto comunitario e nazionale (art. 36), trovando altresì protezione anche il segreto professionale e commerciale (art. 37). Ai fini dell'applicazione della disciplina sull'assistenza reciproca, ciascuno Stato membro designa un ufficio unico di collegamento (Autorità unica), dandone comunicazione alla Commissione e agli altri Stati membri (art. 39). Infine, il presente regolamento: stabilisce che la cooperazione amministrativa di cui sopra avvenga attraverso i meccanismi esistenti per lo scambio di informazioni; e stabilisce nell'1 gennaio 2010 la data a decorrere dalla quale il presente regolamento (e il regolamento (CE) n. 1005/2008) si applica.

REGOLAMENTO (CE) N. 1163/2009 DELLA COMMISSIONE DEL 30 NOVEMBRE 2009 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 417/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SULL'INTRODUZIONE ACCELERATA DELLE NORME IN MATERIA DI DOPPIO SCAFO O DI TECNOLOGIA EQUIVALENTE PER LE PETROLIERE MONOSCAFO

(Pubblicato in G.U.U.E. L 314/13 dell'1 dicembre 2009)

Il regolamento (CE) n. 417/2002, del Parlamento europeo e del Consiglio sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo, fa riferimento alle definizioni e alle norme enunciate nell'allegato I della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione Marpol).

Il 15 ottobre 2004 il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC), dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), con la risoluzione 117(52) ha proceduto ad una revisione completa, senza variazioni sostanziali, dell'allegato I della convenzione Marpol. A livello internazionale, il nuovo allegato modificato è entrato in vigore in data 1 gennaio 2007.

Il MEPC, inoltre, il 24 marzo 2006 con la risoluzione 141(54) ha modificato anche la definizione di prodotti petroliferi pesanti che figura nella regola 21, paragrafo 2 dell'allegato I della convenzione Marpol. A livello internazionale, tale modifica è entrata in vigore in data 1 agosto 2007. Occorrendo pertanto modificare il regolamento (CE) n. 417/2002, la Commissione europea in data 30 novembre 2009 ha adottato il regolamento (CE) n. 1163/2009.

Il presente regolamento interviene sul regolamento (CE) n. 417/2002, aggiornandolo alle suddette modifiche intervenute in ambito MEPC, sostituendovi sia l'articolo 3, rubricato "definizioni", sia due riferimenti normativi ormai obsoleti, uno all'articolo 4, paragrafo 2, e l'altro all'articolo 7. Il presente regolamento apporta innanzitutto modifiche formali al regolamento (CE) n. 417/2002, risultandovi sostituiti i riferimenti normativi

... Continua



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 ...

alle disposizioni dell'allegato I della convenzione Marpol coi nuovi, quali risultano dalla revisione operata dalla risoluzione 117 (52). Lo stesso non può dirsi, invece, per la definizione di prodotti petroliferi pesanti contenuta nel nuovo articolo 3, paragrafo, 12, lettera b), il cui contenuto è quello corrispondente alla modifica apportata dalla risoluzione 141(54), la quale sostituisce al vecchio testo "fuel oils having either a density at 15 °C higher than 900 kg/m³ or a kinematic viscosity at 50 °C higher than 180 mm²/s", il seguente "oils, other than crude oils, having either a density at 15 °C higher than 900 kg/m³ or a kinematic viscosity at 50 °C higher than 180 mm²/s".

Il presente regolamento è entrato in vigore il 21 dicembre 2009.

DIRETTIVA 2009/100/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 16 SETTEMBRE 2009 SUL RECIPROCO RICONOSCIMENTO DEGLI ATTESTATI DI NAVIGABILITÀ RILASCIATI PER LE NAVI DELLA NAVIGAZIONE INTERNA

(Pubblicata in G.U.U.E. L 259/8 del 2 ottobre 2009)

La direttiva 76/135/CEE del Consiglio, del 20 gennaio 1976, sul reciproco riconoscimento degli attestati di navigabilità rilasciati per le navi della navigazione interna, ha subito sostanziali modificazioni. Quindi, per ragioni di chiarezza e di razionalizzazione, è stato considerato opportuno procedere alla codificazione della stessa attraverso l'adozione della direttiva 2009/100/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009, avente lo stesso titolo della precedente.

Il reciproco riconoscimento degli attestati di navigabilità rilasciati alle navi della navigazione interna è utile al fi-

ne di migliorare la sicurezza di detta navigazione.

Nel nuovo testo è espressamente riportata la propria rilevanza ai fini dell'accordo sullo Spazio economico europeo (accordo SEE), risultando pertanto applicabile oltre che ai paesi aderenti all'Unione europea, anche alla Norvegia, all'Islanda e al Liechtenstein.

Le disposizioni della presente direttiva sono applicabili alle navi escluse dalla direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e, in particolare, alle navi adibite al trasporto di merci nelle vie navigabili interne, con portata lorda pari o superiore a 20 tonnellate, e di lunghezza inferiore a 20 metri o per le quali il prodotto fra lunghezza, larghezza e immersione è inferiore in volume a 100 m³ (art. 1).

Gli Stati membri adottano, ove necessario, le procedure per il rilascio degli attestati di navigabilità, tuttavia uno Stato membro può non applicare la presente direttiva alle navi che non lasciano le vie navigabili interne del suo territorio (ad es. Italia). L'attestato di navigabilità è redatto in una delle lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione europea e reca almeno le indicazioni di cui all'allegato I della presente direttiva (art. 2).

Ogni Stato membro riconosce, ai fini della navigazione nelle sue vie navigabili interne, la validità degli attestati di navigabilità rilasciati da un altro Stato membro ai sensi dell'articolo 2 come se li avesse esso stesso rilasciati. Tuttavia tale principio può applicarsi solo se la data del rilascio o dell'ultimo rinnovo dell'attestato non risale a più di cinque anni prima e a condizione che non sia scaduto il periodo di validità (art. 3).

Ciascuno Stato membro può sospen-

dere la validità dell'attestato di navigabilità da esso rilasciato. Inoltre, qualora dal controllo risulti che una nave si trova in condizioni tali da costituire un pericolo per l'ambiente circostante, ciascuno Stato membro può interromperne la navigazione fino a quando i difetti constatati non siano eliminati. Lo stesso provvedimento può essere adottato quando risulti che la nave o il suo equipaggio non soddisfano i requisiti indicati, secondo i casi, nell'attestato di navigabilità. Lo Stato membro che ha interrotto la navigazione di una nave o ha manifestato l'intenzione di interromperla qualora non siano eliminati i difetti constatati comunica i motivi della decisione che ha preso o che intende prendere alle autorità competenti dello Stato membro che ha rilasciato l'attestato di navigabilità.

Qualunque decisione di interruzione della navigazione presa in virtù delle disposizioni adottate in applicazione della presente direttiva è motivata in modo preciso. Essa è notificata all'interessato con l'indicazione delle vie di ricorso previste dalle legislazioni vigenti negli Stati membri e dei termini entro i quali le si può adire (art. 4).

Infine, viene abrogata la direttiva 76/135/CEE, per come modificata dalla direttiva 78/1016/CEE del Consiglio (art. 5).

DIRETTIVA 2009/123/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 21 OTTOBRE 2009 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2005/35/CE RELATIVA ALL'INQUINAMENTO PROVOCATO DALLE NAVI E ALL'INTRODUZIONE DI SANZIONI PER VIOLAZIONI

(Pubblicata in G.U.U.E. L 280/52 del 27 ottobre 2009)

Preoccupati per l'eccessiva frequenza degli scarichi illeciti di sostanze inqui-

... Continua



Continua ...

nanti in mare effettuati dalle navi, il 7 settembre 2005 il Parlamento europeo e il Consiglio adottavano la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni, mentre il 12 luglio 2005 il Consiglio adottava la decisione quadro 2005/667/GAI intesa a rafforzare la cornice penale per la repressione dell'inquinamento provocato dalle navi. La direttiva 2005/35 introduce una definizione di "violazioni" (art. 4), con le relative "deroghe" (art. 5), e una disposizione rubricata "sanzioni" (art. 8) la quale prevede che le violazioni "siano soggette a sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive, che possono comprendere sanzioni penali o amministrative". Le disposizioni sulla natura, sul tipo e sul livello delle sanzioni penali stabilite per le suddette violazioni furono invece incluse nella decisione quadro 2005/667/GAI.

Il 23 ottobre 2007, la Corte di giustizia ha annullato la decisione quadro 2005/667 poiché la stessa sconfinando nelle competenze che l'articolo 80, comma 2, CE, attribuisce alla Comunità, viola l'articolo 47 UE. Con la medesima decisione la Corte ha affermato che la determinazione del tipo e del livello delle sanzioni penali applicabili non rientra nella competenza della Comunità.

Per colmare il conseguente vuoto normativo il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2009/123/CE del 21 ottobre 2009 che modifica la direttiva 2005/35.

La presente direttiva, all'articolo 1:

(i) introduce, ai fini della direttiva 2005/35, la definizione di "persona giuridica", dalla quale sono esclusi gli Stati, le istituzioni pubbliche nell'esercizio dei pubblici poteri e le or-

ganizzazioni internazionali pubbliche; (ii) sostituisce la disposizione sulle "violazioni", includendo tra le stesse gli scarichi di minore entità, e imponendo agli Stati membri di adottare misure necessarie affinché le persone fisiche e giuridiche che abbiano commesso violazioni possano essere ritenute responsabili;

(iii) sostituisce la disposizione sulle "deroghe", ora rubricata "eccezioni", per coordinarla con il testo degli allegati I e II alla MARPOL 73/78 come rivisto dalle risoluzioni MEPC 117(52) e 118(52) del 15 ottobre 2004 ed entrati in vigore l'1 gennaio 2007;

(iv) introduce una disposizione, rubricata "reati", che obbliga gli Stati membri a considerare come reati le violazioni di cui alla stessa direttiva 2005/35, salvo i casi di minore entità che non provochino deterioramento della qualità dell'acqua;

(v) introduce una disposizione, rubricata "istigazione, favoreggiamento e concorso", che obbliga gli Stati membri a punire come reati anche dette condotte volte a commettere i reati di cui sopra;

(vi) sostituisce la disposizione sulle "sanzioni" che devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive, eliminando il riferimento al tipo (penale o amministrativo) delle stesse;

(vii) introduce una disposizione sulle "sanzioni applicabili alle persone fisiche" le quali devono essere penali efficaci, proporzionate e dissuasive;

(viii) introduce una disposizione sulla "responsabilità delle persone giuridiche" per i reati commessi a loro vantaggio da persone fisiche con posizione preminente in seno alla persona giuridica stessa;

(ix) introduce una disposizione sulle "sanzioni applicabili alle persone giuridiche" le quali devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive;

Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che gli Stati membri devono adottare per conformarsi alla presente direttiva dovranno essere messe in vigore entro il 16 novembre 2010 ed il relativo testo dovrà essere comunicato immediatamente alla Commissione (art. 2).

LEGGE 13 OTTOBRE 2009, N. 161
RATIFICA ED ESECUZIONE DELL'ACCORDO DI COOPERAZIONE RELATIVO A UN SISTEMA GLOBALE DI NAVIGAZIONE SATELLITARE (GNSS) AD USO CIVILE TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI, E IL REGNO DEL MAROCCO, FATTO A BRUXELLES IL 12 DICEMBRE 2006

(Pubblicata in G.U. della Repubblica Italiana n. 265 del 13 novembre 2009)

LEGGE 2 DICEMBRE 2009, N. 182
RATIFICA ED ESECUZIONE DELL'ACCORDO MARITTIMO TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA ED IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ARABA D'EGITTO, FATTO A ROMA IL 3 DICEMBRE 2008

(Pubblicata in G.U. della Repubblica Italiana n. 293 del 17 dicembre 2009)

DECRETO MINISTERIALE 15 SETTEMBRE 2009, N. 154

REGOLAMENTO RECANTE DISPOSIZIONI PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI SICUREZZA SUSSIDIARIA NELL'AMBITO DEI PORTI, DELLE STAZIONI FERROVIARIE E DEI RELATIVI MEZZI DI TRASPORTO E DEPOSITI, DELLE STAZIONI DELLE FERROVIE METROPOLITANE E DEI RELATIVI MEZZI DI TRASPORTO E DEPOSITI, NONCHÉ NELL'AMBITO DELLE LINEE DI TRASPORTO URBANO, PER IL CUI ESPLETAMENTO NON È RICHiesto L'ESERCIZIO DI PUBBLICHE POTESTÀ, ADOTTATO AI SENSI DELL'ARTICOLO 18, COMMA 2, DEL DECRETO-LEGGE 27 LUGLIO 2005, N. 144, CONVERTITO, CON MODIFICAZIONI, DALLA LEGGE 31 LUGLIO 2005, N. 155

... Continua



Continua ...

(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 258 del 5 novembre 2009)

In attuazione della disposizione di cui al comma 2, articolo 18, del decreto-legge 27 luglio 2005, n. 144, convertito in legge 31 luglio 2009, n. 155, il Ministro dell'Interno ha emanato il decreto 15 settembre 2009, n. 154, col quale ha adottato il regolamento per l'affidamento dei servizi di sicurezza sussidiaria nell'ambito dei porti, delle stazioni ferroviarie e dei relativi mezzi di trasporto e depositi, delle stazioni delle ferrovie metropolitane e dei relativi mezzi di trasporto e depositi, nonché nell'ambito delle linee di trasporto urbano, per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà. Il presente regolamento innanzitutto determina i servizi di sicurezza sussidiaria che possono essere espletati, direttamente o attraverso istituti di vigilanza privati, dagli enti o società di gestione portuale, dalle società ferroviarie e dei servizi di trasporto in concessione, nell'ambito dei porti, delle stazioni ferroviarie, dei terminal passeggeri e dei relativi mezzi di trasporto e depositi, restando esclusi dal suo ambito d'applicazione i servizi di controllo per il cui espletamento è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego di personale delle Forze di polizia (art. 1).

In ogni caso i servizi in questione devono essere espletati attraverso l'impiego di guardie particolari giurate, operanti sotto la vigilanza degli organi di polizia competenti e, durante il servizio, attenti all'osservanza di quanto possa avere rilievo per la sicurezza dei cittadini (art. 2).

Le modalità di espletamento dei servizi in questione sono approvate dal Questore, sulla base di direttive del Ministero dell'interno.

Nelle situazioni particolari di crisi o di minaccia alla sicurezza dei trasporti, anche per effetto di contingenti emergenze internazionali, l'autorità di pubblica sicurezza adotta le misure ritenute necessarie, richiedendo ai soggetti affidatari dei servizi di controllo l'attuazione delle misure di sicurezza occorrenti, che non comportino l'esercizio di pubbliche funzioni, anche se non siano contemplate dal presente decreto (art. 3).

Seguono le disposizioni: (i) sui requisiti degli organismi affidatari e del personale, per la verifica dei quali vengono richiamate le procedure previste per l'affidamento dei servizi di sicurezza in ambito aeroportuale (art. 4); (ii) sulle caratteristiche funzionali minime delle attrezzature tecniche (art. 5); (iii) sull'addestramento del personale addetto ai controlli (art. 6); (iv) sulla vigilanza, le ispezioni e i controlli relativi ai servizi di sicurezza sussidiaria, agli addetti, ai macchinari e alle misure adottate, prevedendo che le infrazioni al presente regolamento costituiscono abuso della persona autorizzata (art. 7).

Il presente provvedimento è completato da una disposizione d'invarianza di spesa nella sua attuazione da parte delle Amministrazioni interessate (art. 8) e da un allegato dedicato ai requisiti personali e professionali degli addetti ai controlli di sicurezza (allegato A).

DECRETO MINISTERIALE 1 OTTOBRE 2009
APPROVAZIONE DEI MODELLI DI ATTESTAZIONE DEL SUPERAMENTO DEGLI ESAMI A SEGUITO DI CORSO DI SPECIFICA FORMAZIONE PER UFFICIALE DI SICUREZZA DELLA NAVE (SSO), AGENTE DI SICUREZZA DELLA SOCIETÀ (CSO) E AGENTE DI SI-

CUREZZA DELL'IMPIANTO PORTUALE (PFSO)
(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 244 del 20 ottobre 2009)

DECRETO MINISTERIALE 6 OTTOBRE 2009
APPROVAZIONE DELLA REGOLA TECNICA DI PREVENZIONE INCENDI PER LA PROGETTAZIONE, LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE DI GAS DI PETROLIO LIQUEFATTO AD USO NAUTICO
(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 245 del 21 ottobre 2009)

DECRETO MINISTERIALE 12 OTTOBRE 2009
APPROVAZIONE DEL REGOLAMENTO DI ESECUZIONE ED ORGANIZZAZIONE DELL'AREA MARINA PROTETTA DENOMINATA «PUNTA CAMPANELLA»
(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 257 del 4 novembre 2009)

DECRETO MINISTERIALE 14 OTTOBRE 2009
MODIFICA DEL DECRETO 16 MARZO 2004, RELATIVO ALLE COORDINATE GEOGRAFICHE DELLA ZONA DI TUTELA BIOLOGICA DENOMINATA «AREA FUORI RAVENNA»
(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 253 del 30 ottobre 2009)

DECRETO MINISTERIALE 28 OTTOBRE 2009
DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE PER L'ATTIVITÀ ISPETTIVA CONDOTTA A BORDO DELLE UNITÀ MERCANTILI
(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 256 del 3 novembre 2009)

DECRETO MINISTERIALE 30 OTTOBRE 2009
DEFINIZIONE DELLE PROCEDURE PER IL RICONOSCIMENTO DI IDONEITÀ DEI PRODOTTI DISPERDENTI ED ASSORBENTI DA IMPIEGARE IN MARE PER LA BONIFICA DALLA CONTAMINAZIONE DA IDROCARBURI PETROLIFERI - RICHIESTA DELLA SOCIETÀ «P.A. ECOLOGIA S.R.L.» DI ESTENSIONE DEL PERIODO DI VALIDITÀ DELL'OMOLOGAZIONE DEI PRODOTTI ASSORBENTI E100, E200,

MCCANICA AERONAUTICA S.p.A.

... Continua



Continua ...

E50, E22, E344, E344/s, E150, E348p, E18

(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 292 del 16 dicembre 2009)

**DECRETO MINISTERIALE 9 NOVEMBRE 2009
AGGIORNAMENTO DELL'APPENDICE 1 AL
DECRETO 22 LUGLIO 1991, E SUCCESSIVE
MODIFICAZIONI, RECANTE NORME DI SICU-
REZZA PER IL TRASPORTO MARITTIMO ALLA
RINFUSA DI CARICHI SOLIDI RINFUSA DI CA-
RICHI SOLIDI**

(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 280 dell'1 dicembre 2009)

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

ANCORA SULL'OPPONIBILITÀ DELLA CLAUSOLA DI DEROGA ALLA GIURISDIZIONE APPOSTA SUL RETRO DELLA POLIZZA DI CARICO IN FORZA DELLA SEMPLICE GIRATA E A PRESCINDERE DALL'EFFETTIVA ACCETTAZIONE DELLA STESSA DA PARTE DEL RICEVITORE FINALE.

(Trib. di Genova, Sez. II, 24.10.2009)

La sentenza in oggetto si colloca nell'orientamento originatosi alcuni anni fa da una pronuncia della Cassazione – e purtroppo ormai consolidatosi – secondo cui, stante la prassi invalsa nel settore dei trasporti che vede la polizza di carico inizialmente sottoscritta unicamente dal vettore, la girata e la negoziazione della polizza di carico sono considerate alla stregua di un'accettazione da parte del terzo portatore di tutte le clausole contenute nel retro del documento, compresa l'eventuale clausola di deroga alla giurisdizione italiana. Venendo allo svolgimento del procedimento in questione, con atto di citazione del 25.10.2005, Il Duomo Assicurazioni S.p.a., che aveva indennizzato un

danno verificatosi durante il trasporto marittimo dall'Argentina all'Italia (effettuato dal vettore spagnolo YBARRA) di un carico di arachidi destinate alla Alfrus S.r.l. di Ceglie del Campo (Ba), nella sua qualità di compagnia assicuratrice surrogatasi nei diritti della ricevitrice convenne in giudizio la CMA CGM Italy S.r.l. e la Gallozzi Shipping Ltd. S.p.a. (nelle rispettive qualità di vettore contrattuale e di *ship-agent*), chiedendone la condanna in solido al pagamento della somma di € 13.601,00, pari appunto all'indennizzo liquidato in favore della Alfrus S.p.a. Con comparsa di costituzione e risposta datata 29.12.2005, la Gallozzi s.p.a. si costituì contestando le richieste risarcitorie dell'attrice e rilevando, tra le altre cose, il difetto di giurisdizione, la decadenza dall'azione esercitata dall'attrice e la propria carenza di legittimazione passiva. La Gallozzi spiegò inoltre una domanda di garanzia nei confronti di CMA CGM Italy Ltd. per essere dalla stessa manlevata in relazione ad eventuali condanne in favore dell'attrice. Alla prima udienza del 31.1.2006 si costituì in giudizio anche la CMA-CGM Italy s.r.l., anch'essa contestando in fatto e in diritto le allegazioni e le conclusioni dell'attrice e della co-convenuta Gallozzi. In particolare, la CMA-CGM Italy s.r.l. insisteva sul difetto di giurisdizione italiana, sul difetto di legittimazione attiva (dell'attrice) e passiva (propria) e sul difetto di competenza territoriale. Nel merito sosteneva inoltre l'intervenuta decadenza dell'attrice dall'azione ex art. III.6 della Convenzione di Bruxelles del 1924 e l'assenza di responsabilità di CMA per gli asseriti danni occorsi al carico. Il procedimento seguì poi il suo regolare *iter* fino all'udienza del 19.6.2009, in cui le parti hanno precisato le proprie conclusioni e la causa è stata trattenuta in decisione. Attra-

verso una sentenza davvero deludente – non fosse altro per la sua intemperatività – a 4 anni di distanza dall'instaurazione del giudizio e dopo che si era comunque proceduto all'istruzione del merito della causa anche attraverso l'acquisizione di prove orali e di prove delegate presso i Tribunali di Bari e Salerno, il Tribunale di Genova ha ritenuto di dover accogliere l'eccezione preliminare sollevata dalle parti convenute in merito al difetto di giurisdizione, dichiarando competente il Tribunale di Barcellona. Con buona pace di tutti i più fondamentali principi di economia processuale ...!

Procedendo comunque in ordine logico, e seguendo il ragionamento adottato dal Giudicante, si è innanzitutto ribadito che l'azione avveniva in surroga nella posizione della Alfrus s.r.l., ricevitore della merce, a seguito del risarcimento erogato, cosicché l'attrice disponeva certamente dell'azione che la polizza conferisce al ricevitore avverso il vettore; in questo senso, il Giudice rilevava altresì – giustamente – che il legittimo portatore della polizza di carico, secondo la legge di circolazione del titolo, oltre ad avere diritto alla riconsegna della merce, era abilitato a pretendere il risarcimento dei danni per la mancata corrispondenza quantitativa e qualitativa delle merci consegnategli rispetto a quelle indicate nella polizza di carico (Cass. Civ., Sez. III, 26/11/2003, n.18067). A questo punto, nonostante l'attrice avesse dichiarato di agire in base al contratto di trasporto e non già in base alla polizza, considerato che l'unico documento prodotto in atti idoneo a costituire un valido contratto di trasporto tra le parti era proprio la polizza di carico, il Giudice ha ritenuto – in maniera forse troppo affretta-

... Continua



Continua ...

ta e semplicistica, ma tutto sommato condivisibile – di concludere che l'azione fosse comunque fondata sulla B/L n. 5.000, predisposta dal vettore Ybarra CGM Sud (con sede a Barcellona) e sottoscritta dal caricatore Aceiteria General Dehez. Orbene, detta polizza, che alla luce delle premesse testé formulate regolava dunque il contatto di trasporto tra le parti, conferendo come detto al legittimo portatore le azioni contro il vettore, conteneva una *jurisdiction clause* con espresso richiamo alla legge spagnola (quale legge applicabile al contratto) e alla giurisdizione spagnola (con competenza del Tribunale di Barcellona), ciò che andava costituire la base dell'eccezione sollevata dalle convenute relativamente al difetto di giurisdizione italiana a conoscere della controversia. Replicando alla suddetta eccezione, l'attrice sottolineava come la clausola di deroga della giurisdizione fosse inefficace in quanto la polizza risultava sottoscritta dal caricatore a fini diversi dall'accettazione del contenuto e precisamente a fine di conferma della consistenza e della natura del carico ed a fine di girata della polizza (appunto emessa all'ordine); inoltre, per quanto riguardava le clausole apposte sul retro, anche ove la polizza fosse stata validamente sottoscritta per accettazione, sarebbe stata comunque nulla quella di proroga della giurisdizione spagnola perché rientrante tra quelle previste dall'art. 1341 c.c., e non espressamente sottoscritta.

Nell'emettere la sentenza in questione, il Giudicante, affatto persuaso dalle controeccezioni dell'attrice, ha in prima battuta rilevato come, in materia di trasporto marittimo, la giurisprudenza sia generalmente orientata a valutare positivamente la validità

delle clausole di proroga di giurisdizioni straniere, optando poi per l'accoglimento dell'eccezione preliminare relativa al difetto di giurisdizione. Va segnalato che il ragionamento adottato nel caso di specie dal Tribunale di Genova trova effettivamente supporto giurisprudenziale in una discutibile pronuncia della Corte di Cassazione a Sezioni Unite, la quale ha recentemente stabilito che *"in tema di trasporto marittimo, la clausola derogativa della giurisdizione del giudice italiano che le parti contraenti, nel concorso dei presupposti e dei requisiti fissati dal diritto comune o dal diritto speciale internazionale applicabile al rapporto, abbiano validamente inserito nel contratto e riportato nell'originale negoziabile della polizza di carico, è operante anche nei confronti dei successivi prenditori del titolo secondo la relativa legge di circolazione, senza che si renda, all'uopo, necessaria la ripetizione, ad ogni suo trasferimento, degli adempimenti formali (presupposti della sua validità) fra detti contraenti, in considerazione della stretta connessione fra esecuzione del trasporto e diritto alla consegna della merce che scaturisce dalla polizza in favore del portatore, nonché del subingresso del giratario nei diritti e negli obblighi del caricatore"* (Cass. Civ., Sez. Unite, 1.03.2002, n.3029).

Sul piano formale, poi, non v'è dubbio che la giurisprudenza abbia valorizzato la specialità della materia, reputando che la forma scritta richiesta dal Dir. Priv. Proc. italiano per la clausola di deroga/proroga della giurisdizione possa trovare, nella materia di interesse, eccezioni di rilievo fondate sulla formazione di usi normativi: *"La firma per girata apposta dal caricatore sul retro della polizza di carico soddisfa il requisito della prova scritta, richiesto dall'art. 4 della L. 31 maggio*

1995 n. 218 per la validità della deroga alla giurisdizione, prevista tra le condizioni generali del contratto a tergo della polizza stessa" (Trib. Napoli, 4.10.2002). Anche da un punto di vista strettamente normativo, trattandosi di una causa proposta avverso soggetti domiciliati in Italia, la stessa dovrà evidentemente ritenersi sottoposta alla disciplina del Reg. CE 44/2001, il cui art. 23 (*"Proroga di competenza"*) così recita: *"Qualora le parti, di cui almeno una domiciliata nel territorio di uno Stato membro, abbiano attribuito la competenza ad un giudice o a dei giudici di uno Stato membro a conoscere delle controversie, presenti o future, nate da un determinato rapporto giuridico, la competenza esclusiva spetta a questo giudice o ai giudici di questo Stato membro. Detta competenza è esclusiva salvo diverso accordo tra le parti. La clausola attributiva di competenza deve essere conclusa: a) per iscritto o oralmente con conferma scritta, o b) in una forma ammessa dalle pratiche che le parti hanno stabilito tra di loro, o c) nel commercio internazionale, in una forma ammessa da un uso che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere e che, in tale campo, è ampiamente conosciuto e regolarmente rispettato dalle parti di contratti dello stesso tipo nel ramo commerciale considerato.* La considerazione della norma riportata confermerebbe quindi l'ammissibilità, in materia di commercio internazionale, della deroga alla giurisdizione subordinatamente a requisiti di forma non rigorosissimi e/o, comunque, largamente interpretati. A completamento del quadro sopra esposto non può infine non richiamarsi una recentissima pronuncia della Suprema Corte a sup-

... Continua



Continua ...

porto della validità della clausola di deroga alla giurisdizione anche in totale difetto di sottoscrizione della polizza da parte del caricatore. (Cass. civ., Sez. Unite, 17.1.2005, n. 731).

Va detto che le summenzionate conclusioni della Suprema Corte muovono da un'erronea interpretazione estensiva dell'art. 4, comma 2 della legge 218/1995 di Riforma del Sistema Italiano di Diritto Internazionale Privato (*"la giurisdizione italiana può essere convenzionalmente derogata in favore di un giudice straniero o di un arbitrato estero se la deroga è provata per iscritto e la causa verte su diritti disponibili"*), secondo cui, in presenza di una *jurisdiction clause* apposta sul retro di una polizza di carico, la prova dell'avvenuto accordo in merito alla deroga alla giurisdizione dell'autorità giudiziaria italiana, che di regola dovrebbe appunto essere data per iscritto, può altresì desumersi dal comportamento concludente delle parti ove risulti invalso, in quello specifico settore del commercio internazionale, un uso che faccia presumere una volontà delle parti in merito all'accettazione di tale deroga. Posto a questo punto che, per notoria prassi invalsa, la polizza di carico viene sottoscritta dal solo vettore, la Suprema Corte ha ritenuto di poter desumere la prova di un accordo delle parti in merito alla deroga della giurisdizione dal fatto che il caricatore l'abbia consapevolmente accettata senza formulare contestazioni, ritenendo altresì di poter trarre da detto "comportamento concludente" gli elementi sufficienti affinché l'accettazione della clausola di deroga della giurisdizione da parte del caricatore possa di fatto ritenersi presunta, spingendosi addirittura fino a rendere op-

ponibile tale clausola anche al terzo prenditore, *"vuoi in ragione del suo subingresso nei diritti e negli obblighi del caricatore, vuoi in ragione del principio di letteralità del titolo di credito"*. In realtà, la sopra richiamata sentenza, evidenzia come la Suprema Corte, pur considerando i risvolti pratici che la propria pronuncia avrebbe avuto e intendendo certamente risolvere i problemi legati all'opponibilità delle clausole contenute in polizza al terzo portatore (destinatario finale e originariamente non parte del contratto), non abbia minimamente tenuto conto delle modalità in cui effettivamente si svolgono le operazioni commerciali né dei modi e dei tempi in cui la polizza di carico viene emessa. Il fatto che la polizza di carico sia inizialmente sottoscritta dal solo vettore non è infatti un caso, bensì la naturale conseguenza del modo in cui avvengono le operazioni commerciali, nonché del fatto, innegabile e assodato, che la polizza di carico viene in tutto e per tutto unilateralmente predisposta dal vettore, senza che il caricatore abbia di fatto alcuna possibilità di negoziarne il contenuto, né, tantomeno, di rifiutarsi di ritirarla, dal momento che, anche ciò è noto, la polizza di carico viene redatta normalmente al termine della caricazione delle merci a bordo e viene quasi sempre consegnata dall'agente-nave al caricatore solo dopo che la nave ha lasciato il porto di imbarco. A questo punto, essendo la nave già salpata con il carico a bordo, è evidente che il caricatore ha, nei confronti del vettore un potere contrattuale pressoché pari a zero, non avendo di fatto alcuna possibilità di scelta oltre a quella ritirare la polizza, posto che tale documento resta l'unico e fondamentale strumento a sua disposizione per ottenere il pagamento del prezzo del-

la merce ovvero la riconsegna del carico a destinazione. È di conseguenza evidente il macroscopico errore interpretativo commesso dalla Suprema Corte che, omettendo di calarsi nel contesto pratico delle vicende portuali, ha ritenuto di valutare alla stregua di un'accettazione tacita e/o di un comportamento concludente una scelta obbligata che il caricatore si trova costretto a dover effettuare, impostagli sostanzialmente dalla realtà dei traffici e dalle esigenze del mercato.

Tornando alla sentenza emessa lo scorso 24.10.2009 dal Tribunale di Genova e oggetto del presente commento, in linea generale, e alla luce delle considerazioni sopra esposte, non può purtroppo negarsi che il generale quadro normativo e giurisprudenziale si presenti, in buona sostanza, effettivamente favorevole all'opponibilità al ricevitore delle clausole di deroga alla giurisdizione contenute in polizza di carico, ritenendosi essenziale la sola sottoscrizione della polizza da parte del vettore combinata ad suo concreto utilizzo, e non può quindi biasimarsi più di tanto il Giudicante che, nella presente fattispecie, a detto orientamento si sia uniformato. Per quanto concerne infine l'ultimo elemento di valutazione critica delle controeccezioni attoree, ossia l'eccezione nullità della deroga alla giurisdizione italiana l'attore stante la disciplina di cui all'art. 1341 del c.c. (*Le condizioni generali di contratto predisposte da uno dei contraenti sono efficaci nei confronti dell'altro, se al momento della conclusione del contratto questi le ha conosciute o avrebbe dovuto conoscerle usando l'ordinaria diligenza. In ogni caso non hanno effetto, se non sono specifica-*

... Continua



Continua ...

mente approvate per iscritto, le condizioni che stabiliscono, a favore di colui che le ha predisposte, limitazioni di responsabilità, facoltà di recedere dal contratto o di sospenderne l'esecuzione, ovvero sanciscono a carico dell'altro contraente decadenze, limitazioni alla facoltà di opporre eccezioni, restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti coi terzi, tacita proroga o rinnovazione del contratto, clausole compromissorie o deroghe alla competenza dell'autorità giudiziaria) il Giudicante liquida l'argomento in modo eccessivamente sbrigativo, affermando che non vi è alcuna ragione per cui legge italiana dovrebbe disciplinare una polizza sottoscritta in Argentina, da vettore spagnolo, controfirmata da caricatore argentino e priva di qualsiasi riferimento alla legge italiana. Prosegue il Giudice specificando che anche se la legge sostanziale Italiana fosse tra quelle richiamabili per la disciplina del caso da parte del diritto internazionale privato italiano, l'operatività della stessa sarebbe in ogni caso esclusa dall'espresso riferimento, contenuto in polizza, al diritto spagnolo quale fonte della disciplina negoziale, posto che tale diretto richiamo contrattuale pare ancora una volta rituale ai sensi del diritto internazionale privato italiano, della convenzione di Bruxelles del 1924 nonché della convenzione di Roma sulle obbligazioni contrattuali. I requisiti di forma della clausola dovrebbero dunque essere valutati secondo la legge spagnola; tuttavia – conclude il Giudice – un contenuto della legge spagnola analogo all'art. 1341 c.c. non è allegato dalla parte che solleva la controeccezione, mentre era suo onere farlo. Ora, considerato che uno degli elementi cardine del nostro diritto processuale è rap-

presentato dall'antico brocardo *iura novit curia*, che esprime appunto il fondamentale principio in virtù del quale le parti possono limitarsi ad allegare e provare i fatti costituenti il diritto affermato in giudizio, mentre la legge non deve essere provata al giudice, perché egli la conosce a prescindere da ogni attività delle parti, e chiaro che invece di rigettare l'eccezione di parte attrice affermando che sarebbe stato onere di quest'ultima allegare un eventuale contenuto della legge spagnola analogo all'art. 1341 c.c., sarebbe spettato invece allo stesso giudice, una volta stabilito che i requisiti formali della clausola dovrebbero essere valutati secondo una legge straniera, conoscere detto ordinamento (o quantomeno informarsi a tal proposito), così come le norme che lo compongono. E in questo senso, è appena il caso di segnalare che una norma spagnola analoga all'art. 1341 c.c. effettivamente c'è, e si tratta dell'art. 54 della *Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil* (Legge sul procedimento in materia civile n. 1 del 7.1.2000), che intitola appunto "*Carácter dispositivo de las normas sobre competencia territorial*", e al comma 2 stabilisce chiaramente che "*No será válida la sumisión expresa contenida en contratos de adhesión, o que contengan condiciones generales impuestas por una de las partes, o que se hayan celebrado con consumidores o usuarios*" (TRADUZIONE: "Non è valida la deroga espressa contenuta in contratti di adesione o che contengano condizioni generali predisposte da una sola delle parti o che siano stati stipulati con un consumatore"). A questo punto, il Giudice, addossando alla parte attrice un onere che sarebbe invece stato proprio dell'organo giudicante, concludeva quindi affermando che non vi era alcun motivo

per negare piena efficacia alla clausola di attribuzione di competenza e giurisdizione esclusiva, e poiché la deroga riconduceva allo spazio di operatività del reg. CE 44/2001, ai sensi dell'art. 24 di detto regolamento, in luogo del solo difetto della giurisdizione (potenzialmente sussistente) doveva dichiararsi con difetto di giurisdizione dell'Autorità Giudiziaria italiana e la sussistenza di quella spagnola, con la competenza del foro convenzionale, ossia il Tribunale di Barcellona.

Come detto, la pronuncia in oggetto si colloca sostanzialmente sulla scia di precedenti sentenze emesse in argomento dalla Corte di Cassazione a Sezioni Unite, e non può quindi risultare criticabile più di tanto; è chiaro comunque che l'orientamento che si è andato consolidando in merito all'accettazione dell'intero contenuto negoziale della polizza a seguito della girata e della negoziazione del documento costituisce un altro lampante esempio di come l'Autorità Giudiziaria, chiamata a fornire risposte pratiche a situazioni contingenti, forse anche a causa scarsa conoscenza della materia da parte dell'organo giudicante, finisca spesso per discostarsi dalle reali esigenze degli utenti, dando vita a sentenze come quelle in questione: dette pronunce, infatti, sia pur sostanzialmente corrette dal punto di vista strettamente giuridico, hanno dato luogo al consolidamento di un principio che costituisce un clamoroso non senso agli occhi gli operatori dello shipping e dei trasporti marittimi, cosicché gli effetti di tali sentenze rischiano di causare più problemi di quanti non intendessero risolvere.

Nicola Ridolfi

... Continua



Continua ...

MATERIALI

APERTURA ALLA FIRMA DELLA "CONVENTION ON INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA" 23 SETTEMBRE 2009 A ROTTERDAM

La nuova *Convention on international carriage of goods wholly or partly by sea*, predisposta dall'UNCITRAL sulla base di un progetto iniziale del Comité Maritime International (CMI) e adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite l'11 dicembre 2008, è stata aperta alla firma lo scorso 23 settembre 2009 a Rotterdam, su invito del Governo olandese, e per tale motivo è stata denominata dalle Nazioni Unite "Rotterdam Rules".

Gli Stati firmatari delle Regole di Rotterdam sono stati 16: Congo, Danimarca, Francia, Gabon, Ghana, Grecia, Guinea, Nigeria, Norvegia, Olanda, Polonia, Senegal, Spagna, Stati Uniti, Svizzera e Togo. Otto Stati europei quindi oltre a sette Stati africani e gli Stati Uniti d'America. La Francia ha firmato le Regole di Rotterdam nel primo pomeriggio del 23 settembre dopo un consulto con gli Stati africani firmatari. Vi sono poi state dichiarazioni favorevoli espresse da Belgio, Rep. Democratica del Congo e Regno Unito. Il 23 ottobre, esattamente un mese dopo la cerimonia di apertura alla firma, il Niger è divenuto il ventesimo Paese firmatario delle Rotterdam Rules. Il 26 ottobre ha firmato anche il Mali. L'art. 94(1) della Convenzione stabilisce che essa entri in vigore il primo giorno del mese successivo alla scadenza di un anno dalla data di deposito del ventesimo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione. I ventuno Paesi ad oggi firmatari (oltre al Niger

e al Mali, Armenia, Camerun, Congo, Danimarca, Francia, Gabon, Ghana, Grecia, Guinea, Madagascar, Nigeria, Norvegia, Olanda, Polonia, Senegal, Spagna, Stati Uniti, Svizzera, Togo) costituiscono un insieme di nazioni ad economia sviluppata e in via di sviluppo e ricomprendono alcune tra le più importanti nazioni del commercio marittimo. Nel loro insieme tali Paesi rappresentano oltre il 25% dell'attuale volume del traffico mondiale come si può evincere dall'Annuario 2008 delle Nazioni Unite sulle statistiche del commercio internazionale di merci.

EVENTI

THE SECOND EDITION OF THE SUMMER SCHOOL IN AVIATION MANAGEMENT WILL TAKE PLACE IN MAY 2010

The present global world crisis is heavily influencing the air transport market, leading to a consistent revenues' fall. Despite such crisis, it is important to explore new opportunities aimed at reinforcing the system integration. In such context, training activities have a leading role, which should continuously be developed.

Those are the basis for the cooperation between the II Faculty of Engineering of Bologna University (located in Forlì) and ENAV, which generated last year the first edition of the Summer School in "Aviation Management", supported by ENAC, with the aim to facilitate the air transport integration through the involvement of different actors.

The ambition of the second edition of the Summer School in Aviation Management is to further reinforce the already set up integration, disclosing other opportunities.

The programme will cover the following areas:

- Air transport regulatory framework;
- Airlines marketing strategy in a global crisis situation;
- Airport management and strategy;
- Financing the air transport sector;
- Air transport safety, security and environment. The SES and SESAR.

The course will be taught by internationally renowned specialists in their fields: professors from European Universities, representatives from the European Commission, European Aviation Agencies, airport authorities, professionals from air carrier companies and aerospace industry, with the support of an experienced tutor.

The course will be held in Forlì (Residenza Comunale) and consists of two separate modules: 10-14 May / 24-28 May 2010.

The school is suitable for officers, managers and supervisors in airlines, aerodromes, air navigation service providers, aircraft industries and government regulatory bodies in the air transport system.

Participants attending at least 80% of the course will be granted of 6 ECTS.

The School is headed by Prof. Franco Persiani and coordinated by Prof. Anna Masutti, both from Bologna University.

Website:

www.isaers.com/summerschool2010

For information: info@isaers.com