

NEWS LETTER

Università degli Studi di Bologna

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

Sede di Forlì
Sede di Ravenna



A NAPOLI IL PRIMO VERTICE DEI MINISTRI DEI TRASPORTI DEL SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA DELL'UNIONE EUROPEA

ENRICO-MARIA PUJIA*

Con il vertice informale dei Ministri dei Trasporti europei, tenutosi a Napoli il 4 e 5 luglio scorso, nella splendida e suggestiva cornice del Palazzo Reale di Napoli, si è dato avvio al semestre di Presidenza italiana del Consiglio dei Trasporti dell'Unione Europea.

Seppur nella sua veste informale l'incontro dei Ministri dei trasporti è stata l'occasione per discutere dei futuri sviluppi della politica comunitaria dei trasporti e per presentare il programma del semestre italiano di presidenza, segnando un momento determinante nella fase di definizione delle linee prioritarie per il potenziamento delle reti TEN e per il rilancio di un nuovo sistema intermodale europeo.

(Continua a pag. 10)

* Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

LE ASSICURAZIONI AERONAUTICHE DOPO L'11 SETTEMBRE 2001: I RISCHI GUERRA ED ASSIMILATI

ANDREA DALLE VEDOVE E PAOLO SILVESTRI*

Il settore delle assicurazioni aeronautiche è stato, come immaginabile, uno tra i più coinvolti ed influenzati dai tragici eventi dell'11 settembre 2001.

I noti attacchi terroristici contro gli USA hanno determinato un significativo e repentino cambia-

mento nelle garanzie assicurative offerte dal mercato assicurativo nazionale ed internazionale alle compagnie aeree, agli aeroporti, ai costruttori aeronautici e più in generale a tutti gli operatori aeronautici. Inoltre, mai come prima ha assunto importanza fondamentale

* Assicurazioni Generali S.p.A.

(Continua a pag. 2)

LA NATURA GIURIDICA DEGLI SLOT

DARIO MAFFEO*

Il traffico aereo passeggeri è aumentato dal 1960 di circa il 9% all'anno. Gli aeroporti hanno però serie difficoltà strutturali a soddisfare questo incremento di traffico.

Secondo la IATA, dei 29 principali aeroporti mondiali, 25 hanno già saturato la capacità delle piste e 26 raggiungeranno la saturazione delle aerostazioni nel 2005.

L'analisi dell'ECAC, denuncia che nel 2010 circa 2 milioni di movimenti resteranno insoddisfatti per carenza di capacità aeroportuale.

Nel 2015 la previsione di voli insoddisfatti raddoppierà.

Siamo dunque di fronte ad una imponente crescita del trasporto aereo, alla quale però non corrisponde una parallela crescita della capacità

* SAGAT, Torino

(Continua a pag. 3)

SOMMARIO

LE ASSICURAZIONI AERONAUTICHE DOPO L'11 SETTEMBRE 2001: I RISCHI GUERRA ED ASSIMILATI	1	MATERIALI	6
LA NATURA GIURIDICA DEGLI SLOT	1	SI APRE A BRUXELLES LA DISCUSSIONE SULLE SANZIONI PENALI COMUNITARIE PER REATI DI INQUINAMENTO PROVOCATO DA NAVI	11
A NAPOLI IL PRIMO VERTICE DEI MINISTRI DEI TRASPORTI DEL SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA DELL'UNIONE EUROPEA	1	OSSERVATORIO LEGISLATIVO	12
OSSERVATORIO LEGISLATIVO	6	RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE	13
		OSSERVATORIO EUROPEO	15



LE ASSICURAZIONI AERONAUTICHE DOPO L'11 SETTEMBRE 2001: I RISCHI GUERRA ED ASSIMILATI

(Continua dalla prima pagina...)

la copertura assicurativa dei cosiddetti "rischi guerra ed assimilati" inerente la responsabilità civile verso i terzi (trasportati e non) derivante da:

- guerra (dichiarata o meno), invasione, guerra civile, ribellione, rivoluzione, insurrezione;

- scioperi, tumulti, sommosse civili;

- azioni di una o più persone, agenti o meno per conto di una potenza sovrana, compiute a scopo politico o terroristico;

- atti di sabotaggio o altri atti dolosi;

- confisca, sequestro, disposizioni restrittive, compiuti su ordine di qualsiasi Governo (sia esso civile, militare o «de facto») o altra Autorità nazionale o locale;

- dirottamento forzato o sequestro illegale o esercizio indebito di controllo sull'aeromobile, attuato da una o più persone che si trovino a bordo dell'aeromobile stesso e agiscano senza il consenso del Proprietario, dell'Esercente o dell'Assicurato.

I rischi appena elencati, sempre esclusi nell'ambito delle polizze aeronautiche, sono tradizionalmente reincludibili mediante una specifica clausola in lingua inglese conosciuta come AVN 52.

Fino al crollo delle Torri Ge-

melle tali coperture, probabilmente sottovalutate sia dagli operatori aeronautici che dagli stessi assicuratori, venivano ricomprese ad integrazione dei rischi ordinari mediante l'applicazione di un premio addizionale sicuramente trascurabile rispetto a quello totale.

Successivamente all'11 settembre, la situazione è cambiata radicalmente; le compagnie assicuratrici hanno immediatamente annunciato riduzioni nelle garanzie prestate per i danni subiti dai terzi in conseguenza di atti di guerra e terrorismo, esercitando la "seven-day notice of cancellation" (il diritto cioè di cancellare anticipatamente la copertura prevista dall'AVN 52 con un preavviso di sette giorni).

Così, con effetto dal 25 settembre 2001, il mercato assicurativo internazionale, pur riprendendo ad offrire copertura per questo tipo di rischi alle sole aerolinee ed agli altri operatori di aeromobili, ha limitato la propria esposizione (la quale poteva arrivare in precedenza a oltre 2 miliardi di USD per ogni evento) ad un massimo di 50 milioni di USD per evento e per annualità assicurativa relativamente ai danni a terzi sulla superficie e per urto in volo, mantenendo invece il pieno massimale di polizza per i danni ai passeggeri trasportati.

Pertanto, il massimale di

Responsabilità Civile Terzi per i danni derivanti da un evento bellico o assimilabile disponibile come copertura commerciale è sceso ad un livello che non risultava più sufficiente a soddisfare le esigenze del trasporto aereo, considerata anche l'imposizione di tale soglia per tutti gli eventi complessivamente verificatisi nel corso dell'annualità assicurativa indipendentemente dalla causa che ne fosse alla base.

Parallelamente si è assistito ad un sensibile incremento dei premi, dovuto all'applicazione di un sovrapprezzo calcolato per ciascun passeggero trasportato e per tratta volata.

La situazione che si è creata ha spinto i governi degli Stati Membri della UE, tra cui anche l'Italia, a varare un programma a sostegno del settore aereo concretizzatosi in una garanzia governativa volta a far fronte all'indisponibilità totale o parziale delle coperture commerciali.

Nel frattempo, il graduale tentativo di ritorno alla "normalità", seppur influenzato in fasi successive delle varie crisi politico-militari internazionali (p.es. Afghanistan), ha portato alcuni assicuratori ad ampliare le garanzie di Responsabilità Civile per i rischi guerra ed assimilati anche ad altri operatori aeronautici (aeroporti e costruttori) pur nell'ambito dei già menzionati USD 50 milioni, mentre taluni mercati specializzati hanno cominciato a fornire coperture commerciali

(... Continua)



DIRETTORE RESPONSABILE: Anna Masutti	REDAZIONE: Andrea Giardini, Simona Morelli, Annalisa Pracucci, Filippo Rossi, Freya Tamburini, Alessio Totaro, Marianna Tranchida
COMITATO DIRETTIVO: Anna Masutti, Franco Persiani, Greta Tellarini, Stefano Zunarelli	SEGRETERIA DI REDAZIONE: Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì e-mail: newsletter@ingfo.unibo.it Registrazione presso il Tribunale di Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002
HANNO COLLABORATO: Andrea Dalle Vedove, Dario Maffeo, Enrico-Maria Pujia, Paolo Silvestri	

LE ASSICURAZIONI AERONAUTICHE DOPO L'11 SETTEMBRE 2001: I RISCHI GUERRA ED ASSIMILATI



(Continua...)

anche in eccesso a tale limite sino ad un massimo di USD 1 miliardo. Ma a far data dal 31.12.2002, scaduta quest'indennità statale, si è assistito ad una sensibile ripresa della richiesta di coperture assicurative commerciali, che hanno contestualmente migliorato la loro capacità ed offerta.

Ad oggi, in Italia, sia le compagnie aeree operanti a livello nazionale ed internazionale sia i principali gestori aeroportuali e costruttori aeronautici si affidano alle compagnie assicurative per ottenere copertura per i rischi guerra ed assimilati, e in molti casi tale garanzia non è più solo limitata ai primi 50 milioni di USD, ma si estende anche in eccesso a tale somma visto il perdurare dell'offerta praticata dagli assicuratori commerciali.

Le previsioni per il prossimo futuro – superata, almeno per il momento, la fase di incertezza e preoccupazione legata ai recenti eventi bellici in Iraq – indicano una sostanziale stabilità delle coperture assicurative offerte contro i rischi di guerra e terrorismo, fermo restando che tale situazione resta

comunque condizionata da alcuni fattori quali:

- la persistenza delle clausole di cancellazione (con preavviso di 7 giorni) nel caso di aggravamento del rischio riconducibile ad un nuovo peggioramento della situazione politica-militare internazionale;

- le pressioni esistenti da parte di alcune lobby, rappresentate principalmente dai più importanti vettori aerei a livello mondiale, che obblighino i governi a far fronte a situazioni di guerra o di terrorismo internazionale con il ripristino di proprie coperture.

E' indubbio, comunque, che le coperture assicurative sui rischi guerra, terrorismo ed assimilati costituiscano attualmente uno dei principali argomenti di negoziazione dei rinnovi assicurativi aeronautici, sia per la criticità del rischio sia per l'onere finanziario aggiuntivo derivante dai premi applicati dal mercato assicurativo nonché, in taluni casi, quale prerequisito da soddisfare a fronte di specifiche richieste di soggetti aventi interesse finanziario sul bene o sull'attività oggetto della copertura assicurativa.

Per esempio le società di leasing proprietarie degli aeromobili

richiedono oramai – come condizione per la definizione dei relativi contratti - che le aerolinee stipulino idonea assicurazione a copertura di eventuali rischi guerra od assimilati derivanti dall'utilizzo degli aeromobili concessi in leasing.

Le tragiche conseguenze degli attacchi terroristici dell'11 settembre hanno purtroppo posto gli operatori del settore aeronautico di fronte alla consapevolezza che nella situazione mondiale attuale - scossa da frequenti crisi internazionali e dall'ormai inevitabile convivenza con reti terroristiche mai tanto diramate ed organizzate – le attività svolte devono tenere in maggiore considerazione i possibili rischi bellici od assimilati, rispetto ai quali sono stati radicalmente modificati parametri e valutazioni espressi in precedenza.

E' pertanto evidente come l'indubbia esposizione del settore aeronautico in questo nuovo scenario internazionale difficilmente permetterà al mercato assicurativo di offrire, come in passato, ampie coperture a prezzi trascurabili, anche se è prevedibile una sempre maggiore flessibilità, varietà e competitività delle coperture commerciali disponibili.

LA NATURA GIURIDICA DEGLI SLOT

(Continua dalla prima pagina...)

aeroporto: ecco allora che i vettori per far fronte alle richieste della clientela cercano di accaparrarsi gli slot dei loro concorrenti negli orari maggiormente appetibili.

E' del resto un dato pacifico che in Europa esista un forte mercato "sommerso" di slot, che si sostanzia attraverso vere e proprie compravendite, scambi con integrazioni in danaro, acquisizioni di compagnie a tale unico fine.

Il fatto che queste transazioni economiche avvengano in modo "sommerso" è dovuto essenzialmente alla formulazione dell'art. 8.4 del Regolamento 95/93: in effetti esso non chiarisce esplicitamente come gli slot possano essere ceduti, né quale rapporto giuridico intercorra tra il vettore al quale è stato assegnato lo slot e lo slot stesso.

Non a caso un Tribunale

inglese (Regina v. Airport Co-ordination Limited ex parte The State of

(... Continua)

AERNOVA[®] srl
Flight Training Organization

- SCUOLA DI VOLO JAR 110
- LAVORO AEREO - MONITORAGGIO E SERVIZI PER L'AMBIENTE
- CENTRO MANUTENZIONE AEROMOBILI JAR 145
- DEPOSITO COMMERCIALE E RICARICA CARBURANTE AVO

Aeroservizi
Eliservizi

Via G. di Vittorio, 74 • 47100 Forlì
Base Op. Aeroporto "L. Ridolfi" - Forlì
Tel. (0543) 782555 • Fax (0543) 782621
http://www.aernova.it
e-mail:aernova@aernova.it



LA NATURA GIURIDICA DEGLI SLOT

(Continua...)

Guernsey Transport Board, Queen's Bench Division) ha affermato che la formulazione dell'art. 8.4 ricorda una vecchia battuta relativa alla definizione di un cammello: un cavallo progettato da un comitato:

L'art. 8.4 prevede che gli slot "possano essere liberamente scambiati tra vettori aerei o trasferiti da uno stesso vettore aereo, da una determinata rotta ad un'altra o da un determinato tipo di servizio ad un altro, in base ad un reciproco accordo o in seguito ad una acquisizione totale o parziale oppure unilateralmente".

Questi scambi o trasferimenti devono essere "trasparenti" e sono soggetti "alla conferma di fattibilità" da parte del coordinatore.

Gli slot possono dunque essere liberamente scambiati tra vettori aerei.

Lo scambio può avvenire o "in base ad un reciproco accordo" ovvero a seguito di "una acquisizione totale o parziale": questa seconda ipotesi riguarda evidentemente i casi di acquisto da parte di un vettore di tutte o parte delle azioni e/o di tutte o parte delle attività di un altro vettore.

La terza ipotesi prevede che lo scambio avvenga "unilateralmente": si tratta evidentemente di una formulazione impropria e, come tale, da non poter essere presa in considerazione.

Non è però chiaro il grado di reciprocità dello scambio, in altri termini è dubbio se un vettore possa scambiare un gruppo di slot in cambio di uno solo, o lo scambio debba avvenire uno contro uno.

Diverso dallo "scambio" è invece il "trasferimento", ammesso

unicamente nel caso in cui uno stesso vettore voglia usare lo slot per un'altra sua rotta ovvero per un altro suo tipo di servizio.

Il trasferimento di uno slot da un vettore all'altro pare dunque non ammesso dal Regolamento: del resto esso comporterebbe il non-uso dello slot da parte del cedente, con la conseguenza che tale slot andrebbe ritirato ed inserito nel pool.

A *fortiori* il Regolamento non consente che uno slot venga semplicemente ceduto a titolo oneroso senza che uno scambio tra i vettori abbia luogo.

E' peraltro opinione prevalente che sia ammissibile uno scambio di slot unito a forme di compensazione economica.

Sul punto il Tribunale inglese precedentemente citato ha affermato che "nel caso in cui vengano scambiati degli slot, il fatto che lo scambio sia accompagnato da un pagamento in denaro da parte dell'acquirente di quelli aventi maggiore valore, non converte lo scambio in una vendita e non sottrae la transazione dall'ambito dello scambio".

Vi è da osservare che questa interpretazione dell'art. 8.4 (la sola comunque possibile a mio avviso), se consente di far rientrare nelle previsioni di una norma fortemente ambigua una consolidata prassi mercantile di scambi di slot con integrazioni in denaro, legittima di fatto fattispecie di compravendita, in quanto pone come unica condizione che un altro slot (anche se inservibile) faccia parte del corrispettivo.

Molte sono però sul piano teorico le incertezze circa la natura

giuridica della situazione soggettiva inerente lo slot.

In sintesi possiamo rilevare che si sono sostenute tre tesi:

- la prima vede nei vettori i proprietari degli slot;

- la seconda ritiene che si tratti di una proprietà pubblica;

- la terza individua nell'aeroporto il proprietario degli slot.

Escluderei immediatamente la tesi che lo slot sia di proprietà del vettore.

Infatti, con l'assegnazione degli slot si configura in capo ai vettori una posizione giuridica soggettiva assimilabile unicamente ad un interesse legittimo, frutto di una vera e propria concessione, come possono confermare molti elementi sulla natura sostanzialmente amministrativa dei procedimenti di assegnazione e reclamo.

Dall'altra parte l'espressione "*grandfather right*" usata nella versione in lingua inglese dal Regolamento 95/93, è stata forse tradotta impropriamente nel testo italiano in "diritti acquisiti":

Si tratta infatti solo di una precedenza storica che può riferirsi solo all'uso, non anche alla piena disponibilità dello slot, da parte del vettore.

Si tratta allora di una proprietà pubblica ?

Per cercare di risolvere questo quesito soffermiamoci per un momento sulla definizione di slot contenuta nel Regolamento 95/93.

Lo slot è il tempo programmato d'arrivo o di partenza disponibile per un aeromobile in un aeroporto per una data determinata.

Si è allora osservato che se lo

(... Continua)

LA NATURA GIURIDICA DEGLI SLOT



(Continua...)

slot è da un punto di vista tecnico, uno spazio di tempo che viene utilizzato da un aeromobile per atterrare o decollare, allora, poiché il tempo è un bene che appartiene alla collettività, i possessori di slot hanno unicamente un uguale diritto di partecipazione al limitato bene del tempo di cui non possono disporre a discrezione.

Questa posizione è condivisa dalla Commissione delle Comunità Europee nella proposta di modifica del Regolamento 95/93.

La Commissione infatti, consapevole che “le attuali regole sull’assegnazione degli slot hanno suscitato discussioni sulla loro natura giuridica, ritiene che gli slot non costituiscono diritti di proprietà, ma legittimano soltanto i vettori ad utilizzare le strutture aeroportuali (...) di conseguenza il sistema di assegnazione delle bande orarie andrebbe inteso come un sistema con il quale gli slot sono attribuiti in quanto beni pubblici”.

La proposta di modifica vieta inoltre formalmente trasferimenti di slot in contropartita o in assenza di corrispettivo in denaro, salvo nel caso in cui avvengano tra società controllante, controllata e/o come componente di una operazione di rilevazione di una azienda.

Debbo dire in tutta franchezza che per molto tempo ho condiviso l’opinione che gli slot fossero di proprietà pubblica.

Ma rileggendo la definizione di slot, e soprattutto considerando la realtà aeroportuale, questo mio convincimento non è più così saldo.

Lo slot è infatti lo spazio di tempo per utilizzare un aeroporto.

Si potrebbe allora dire che lo slot è null’altro che uno strumento amministrativo per assicurare l’accesso, su basi più o meno imparziali, ad una risorsa scarsa, l’infrastruttura in generale, e, più in particolare, agli aeroporti congestionati.

Nella sua essenza lo slot non differisce da una prenotazione per un campo da golf affollato, o da qualsiasi altra prenotazione per l’utilizzo di qualunque risorsa razionata, sia essa per svago o avente finalità commerciali.

Il fine degli slot, o meglio dell’assegnazione degli slot, è del resto proprio quello di regolare l’accesso ad una *essential facility*, l’infrastruttura aeroportuale nel suo insieme.

Lo slot è, pertanto, uno strumento per agevolare l’accesso.

Se non vi fossero sistemi di assegnazione degli slot negli aeroporti congestionati, questi si intaserebbero ed il traffico aereo risulterebbe bloccato.

Per maggiore chiarezza possiamo richiamare quali siano le anomalie attualmente presenti nel processo di assegnazione degli slot.

La prima è costituita dal fatto che il sistema dei *grandfather rights* attribuisce ai vettori un diritto di aspettativa in merito all’uso di slot nel futuro.

Tali diritti hanno un apprezzabile valore economico per le finalità operative dei vettori, ma i vettori non pagano nulla per gli slot assegnati dal coordinatore. Un bene di notevole valore è quindi reso disponibile gratuitamente.

La seconda anomalia è costituita dal fatto che gli slot di nuova creazione devono essere inseriti nel pool per l’assegnazione, e ciò signi-

fica che il soggetto (l’aeroporto) che ha creato tale nuova disponibilità non riceve alcun ritorno economico diretto a fronte dei suoi sforzi.

Inoltre gli slot non utilizzati, e che diventano pertanto disponibili, non vengono restituiti all’aeroporto, ma reinseriti anch’essi nel pool.

Le circostanze indicate potrebbero suggerire che i proprietari o gestori degli aeroporti non hanno alcun diritto di proprietà sugli slot.

Anomalie di tipo economico, tuttavia, non possono bastare a determinare diritti di proprietà.

Piuttosto, i diritti di proprietà spettano a chi abbia generato un bene attraverso il proprio impegno ed i propri investimenti.

Questa semplicissima considerazione non può essere alterata dalle stranezze del sistema di assegnazione degli slot: il fatto che gli aeroporti abbiano scarsa influenza sull’utilizzo degli slot a causa dell’attuale sistema di assegnazione, non significa che essi non ne abbiano la proprietà.

Da ultimo va notato che la legislazione in vigore incide sull’utilizzo, non sulla proprietà. Per quanto concerne la proprietà si potrebbe sostenere che è il gestore o proprietario dell’aeroporto, il soggetto a cui spetta il diritto di proprietà sugli slot.

Tale opinione è infatti compatibile con l’idea del bene aeroporto come universalità, e con la tesi secondo cui lo slot altro non sarebbe se non una condizione di utilizzo, che accede al permesso dato dall’aeroporto al vettore di servirsi dell’infrastruttura aeroportuale.



OSSERVATORIO LEGISLATIVO

REGOLAMENTO (CE) N. 622/2003 DELLA COMMISSIONE, DEL 4 APRILE 2003

CHE STABILISCE TALUNE MISURE DI APPLICAZIONE DELLE NORME DI BASE COMUNI SULLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE
(in G.U.U.E. n. L 89 del 5 aprile 2003).

Con l'adozione del regolamento in esame, la Commissione ha ottemperato all'obbligo di adottare talune misure per l'applicazione di norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione in tutta l'Unione europea conformemente alle disposizioni del regolamento (CE) n. 2320/2002 al fine di prevenire atti illeciti. Data la peculiarità del presente regolamento e le finalità che intende perseguire, le misure contenute nell'allegato del presente regolamento sono segrete e non possono essere pubblicate, rimando, tuttavia, a disposizione delle persone debitamente autorizzate da uno Stato membro o dalla Commissione.

La Commissione ha rilevato la necessità di procedere, nella individuazione di tali misure, a una distinzione tra aeroporti a seconda della valutazione locale dei rischi. Avendo considerato che

le misure di applicazione possono variare a seconda del tipo di attività dell'aviazione, la Commissione ha ritenuto opportuno essere informata nel caso in cui siano applicate misure di compensazione per garantire livelli di sicurezza equivalenti.

REGOLAMENTO (CE) N. 1217/2003 DELLA COMMISSIONE, DEL 4 LUGLIO 2003

RECANTE SPECIFICHE COMUNI PER I PROGRAMMI NAZIONALI PER IL CONTROLLO DI QUALITÀ DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE
(in G.U.U.E. n. L 169 dell'8 luglio 2003).

In data 4 luglio 2003 la Commissione ha adottato il presente provvedimento ai fini del monitoraggio, a livello comunitario, dei programmi nazionali per il controllo della qualità della sicurezza dell'aviazione civile, previsti dal regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che ha istituito norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile (*per un commento a tale regolamento si rinvia al n° 4, anno I, di questa News Letter*).

In particolare, il regolamento dispone che i controlli svolti nei confronti degli operatori del settore dell'aviazione civile siano effettuati sotto la responsabilità dell'autorità competente, ad intervalli regolari, senza limitazioni per quanto riguarda l'oggetto, la fase o il momento in cui sono svolti, e siano effettuati nelle forme più adeguate per assicurarne l'efficacia.

Ciascuno Stato membro deve, inoltre, adottare le misure necessarie per garantire un numero sufficiente di controllori per lo svolgimento di tutte le attività di monitoraggio e deve, altresì, provvedere affinché i controllori, che svolgono mansioni per incarico dell'autorità competente, abbiano le qualifiche adeguate, tra cui una sufficiente esperienza teorica e pratica nel settore in cui devono operare.

Tale regolamento costituisce, quindi, un valido strumento per assicurare l'applicazione, da parte degli Stati membri, delle specifiche del programma nazionale per il controllo della qualità della sicurezza dell'aviazione civile.

Freya Tamburini

MATERIALI

DECISIONE DELLA COMMISSIONE N. 2003/372/CE DELL'11 DICEMBRE 2002 SULL'AIUTO CONCESSO DALLA GRECIA ALLA COMPAGNIA OLYMPIC AIRWAYS (IN G.U.U.E. N. L132 DEL 28 MAGGIO 2003).

In data 11 dicembre 2002, la Commissione si è pronunciata in

merito ad alcuni aiuti finanziari concessi dallo Stato greco alla compagnia di bandiera, l'Olympic Airways (OA) nella seconda metà degli anni '90. La Commissione ha stabilito che tali aiuti non notificati rappresentassero una chiara violazione dell'impegno preso in passato di non concedere aiuti all'OA, in

conformità ad una decisione della Commissione stessa del 1994 e fossero inoltre in contrasto con gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà. In particolare, la concessione degli aiuti in parola, risultati

(... Continua)

MATERIALI



(Continua...)

illegittimi, è stata esaminata alla luce del fatto che l'OA aveva già usufruito di aiuti in passato e che l'OA non solo non rispettava il piano di ristrutturazione in atto, ma continuava a non avere un piano di ristrutturazione alternativo idoneo a perseguire la via dell'efficienza economico - finanziaria a medio e lungo termine, non potendo così trovare applicazione l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del Trattato CE, che prevede che gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche possono considerarsi compatibili con il mercato comune sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO DEL 26 FEBBRAIO 2003 IN MERITO ALLA PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO AI REQUISITI ASSICURATIVI APPLICABILI AI VETTORI E AGLI ESERCENTI DI AEROMOBILI (IN G.U.U.E. N. C 95 DEL 23 APRILE 2003).

Esprimendo il proprio parere in merito alla proposta di cui in epigrafe, il Comitato economico e sociale europeo ha manifestato la propria approvazione, necessaria ai fini della adozione dello stesso, condividendo la necessità di definire un quadro giuridico globale che comprenda i diversi aspetti della responsabilità e dei relativi rischi dei vettori ed esercenti del trasporto aereo. Il regolamento proposto (*per un commentato a tale regolamento si rinvia al n° 1, Anno II di questa News Letter*), e

che prevede nuovi obblighi assicurativi a carico di tali soggetti, rappresenta, infatti, un miglioramento per coloro che hanno diritto ad un risarcimento del danno in caso di incidente.

In particolare, il regolamento contempla, per il trasporto aereo di passeggeri, un obbligo assicurativo, a carico dei vettori aerei e agli esercenti con coperture che prevedono un capitale minimo per passeggero di 250 000 DSP per morte, ferite o qualsiasi altra lesione fisica subita dallo stesso, e distruzione, perdita o danneggiamento del bagaglio registrato.

Obblighi di coperture assicurative minime vengono introdotti anche per le merci (e pari a 17 DSP per chilogrammo, corrispondente alla responsabilità del vettore aereo per danni alle merci trasportate prevista dalla Convenzione di Montreal del 1999), mentre per la posta il regolamento impone una copertura assicurativa minima da stabilirsi ad opera delle amministrazioni nazionali, tenendo conto della normativa nazionale in materia di trasporto postale.

Infine, per l'assicurazione danni a terzi, il regolamento proposto prevede, coerentemente con le nuove preoccupazioni manifestate a livello comunitario dopo gli attacchi terroristici del 2001, che questa specifica assicurazione copra i danni subiti dai terzi in caso di incidenti, nonché per quelli provocati da atti di guerra e di terrorismo.

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 27/2003, DEL 18 MARZO 2003, DEFINITA DAL CONSIGLIO, IN VISTA DELL'ADOZIONE DI UN REGOLAMENTO DEL PARLA-

MENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, CHE ISTITUISCE REGOLE COMUNI IN MATERIA DI COMPENSAZIONE ED ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN CASO DI NEGATO IMBARCO, DI CANCELLAZIONE DEL VOLO O DI RITARDO PROLUNGATO E CHE ABROGA IL REGOLAMENTO (CEE) N. 295/91 (IN G.U.U.E. N. C125E DEL 27 MAGGIO 2003).

Nel quadro della procedura di codecisione (articolo 251 del trattato CE), in data 18 marzo 2003, il Consiglio ha espresso il proprio parere in merito ad un progetto di regolamento che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato. Le istituzioni comunitarie si sono prefissate l'obiettivo di sostituire il regolamento del Consiglio n. 295/91, stabilendo importi più elevati per le compensazioni in caso di negato imbarco e prevedendo i casi di cancellazione del volo e di ritardo prolungato.

Il Consiglio ha apportato talune modifiche alla proposta della Commissione sia di forma sia di contenuto. Il Consiglio ha cercato di semplificare il testo rendendolo più comprensibile ed ha, altresì, attribuito tutti gli obblighi in materia di compensazione ed assistenza dei passeggeri al vettore aereo operativo, di regola maggiormente

(... Continua)





MATERIALI

(Continua...)

capace di soddisfare tali obblighi, data la sua presenza negli aeroporti, precisando, al contempo, che il vettore aereo operativo (o di fatto) ha diritto ad azioni di regresso, conformemente al diritto applicabile, nei confronti di altri vettori coinvolti nella spedizione.

Infine, il Consiglio ha rafforzato i diritti dei passeggeri in caso di ritardi prolungati dei voli, prevedendo che questi non abbiano soltanto diritto al rimborso o ad un volo alternativo, ma che abbiano anche, di norma, il diritto all'assistenza. A tale riguardo, il Consiglio ha deciso che quest'ultimo diritto includerà anche il trasporto gratuito tra l'aeroporto e il luogo di alloggio (albergo o altro).

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 29/2003, DEL 18 MARZO 2003, DEFINITA DAL CONSIGLIO, IN VISTA DELL'ADOZIONE DI UN REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, CHE STABILISCE I PRINCIPI GENERALI PER L'ISTITUZIONE DEL CIELO UNICO EUROPEO ("REGOLAMENTO QUADRO");

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 30/2003, DEL 18 MARZO 2003, DEFINITA DAL CONSIGLIO, , IN VISTA DELL'ADOZIONE DI UN REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SULL'ORGANIZZAZIONE E L'USO DELLO SPAZIO AEREO NEL CIELO UNICO EUROPEO ("REGOLAMENTO SULLO SPAZIO AEREO");

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 31/2003, DEL 18 MARZO 2003, DEFINITA DAL CONSIGLIO, IN VISTA DELL'ADOZIONE DI UN REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SULLA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA NEL CIELO UNICO EUROPEO ("REGOLAMENTO SULLA FORNITURA DI SERVIZI");

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 32/2003, DEL 18 MARZO 2003, DEFINITA DAL CONSIGLIO, IN VISTA DELL'ADOZIONE DI UN REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SULL'INTEROPERABILITÀ DELLA RETE EUROPEA DI GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO ("REGOLAMENTO SULL'INTEROPERABILITÀ") (IN G.U.U.E. N. C129 E DEL 3 GIUGNO 2003).

Nel contesto della procedura di codecisione, in data 18 marzo 2003, il Consiglio ha espresso il proprio parere in merito al pacchetto di quattro progetti di regolamento presentati dalla Commissione e volti a istituire il c.d. "cielo unico europeo". Con l'iniziativa "cielo unico europeo", le istituzioni comunitarie si sono prefissate l'obiettivo di rafforzare l'attuale livello di sicurezza e l'efficienza globale del traffico aereo generale in Europa, di ottimizzare una capacità adeguata alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo e di minimizzare i ritardi. In tale contesto i principali obiettivi dei quattro regolamenti sono: 1) migliorare e rafforzare la sicurezza; 2) sostenere la nozione di uno spazio aereo operativo maggiormente integrato nell'ambito della politica comune dei trasporti; 3) fissare requisiti comuni per la sicurezza e l'efficienza della fornitura dei servizi di navigazione aerea nella Comunità; 4) garantire l'interoperabilità tra i diversi sistemi, componenti e relative procedure della rete europea di gestione del traffico aereo.

In particolare, il Consiglio ha introdotto nelle proposte della Commissione alcune modifiche, riguardanti sia la forma sia la sostanza. Per quanto concerne le

modifiche formali il Consiglio ha cercato di rendere i testi più semplici e più chiari, in modo tale da agevolarne la comprensione. Per quanto concerne le modifiche sostanziali il Consiglio ha introdotto talune modifiche per tener conto di specifiche richieste degli Stati membri, soprattutto in considerazione delle esigenze manifestate dalle autorità militari.

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 24/2003, DEL 20 MARZO 2003, DEFINITA DAL CONSIGLIO, IN VISTA DELL'ADOZIONE DI UNA DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, CHE COORDINA LE PROCEDURE DI APPALTO DEGLI ENTI EROGATORI DI ACQUA E DI ENERGIA, DEGLI ENTI CHE FORNISCONO SERVIZI DI TRASPORTO E SERVIZI POSTALI (IN G.U.U.E. N. C147 E DEL 24 GIUGNO 2003).

In data 20 marzo 2003, il Consiglio si è pronunciato sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua, di energia e degli enti che forniscono servizi di trasporto («direttiva sui settori di pubblica utilità»), presentata dalla Commissione nel luglio del 2000.

Scopo della proposta della Commissione è semplificare e attualizzare il quadro giuridico esistente in materia di appalti pubblici nei

(... Continua)



MATERIALI



(Continua...)

settori in questione, adattandolo alla graduale liberalizzazione degli stessi. L'azione del Consiglio, espressa nella posizione comune in esame, è volta a perseguire gli obiettivi della proposta originaria della Commissione, integrandola tuttavia con diversi emendamenti del Parlamento europeo. In particolare, il Consiglio ha introdotto disposizioni più dettagliate in materia di sistemi dinamici di acquisizione e aste elettroniche, adattando così il quadro degli appalti pubblici alle tecniche sviluppate e applicate in vari Stati membri ed ha, altresì, ritenuto necessario introdurre disposizioni speciali sugli appalti attribuiti a imprese collegate e a joint venture, caratteristica diffusa nel settore dei «servizi di pubblica utilità».

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA PROPOSTA MODIFICATA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, PRESENTATA DALLA COMMISSIONE IL 24 APRILE 2003, CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CEE) N. 95/93 DEL CONSIGLIO, DEL 18 GENNAIO 1993, RELATIVO A NORME COMUNI PER L'ASSEGNAZIONE DI BANDE ORARIE NEGLI AEROPORTI DELLA COMUNITÀ (COM N. 207DEF./2003).

In seguito agli eventi bellici del marzo 2003 contro l'Iraq e agli ulteriori sviluppi politici, nonché all'epidemia di sindrome respiratoria acuta severa (SARS), che hanno provocato gravi ripercussioni sulle operazioni di trasporto aereo dei vettori aerei, determinando un significativo calo della domanda all'inizio della stagione estiva 2003, le istituzioni

comunitarie hanno ritenuto necessario intervenire anche nel settore delle bande orarie. In particolare, la Comunità europea, al fine di garantire che il mancato utilizzo delle bande orarie assegnate per la suddetta stagione non si traduca per le compagnie aeree nella perdita di diritti sulle stesse, ha ritenuto opportuno proporre di modificare il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, allo scopo di riconoscere ai vettori aerei il diritto di usufruire, nella stagione estiva 2004, della stessa serie di bande orarie ad essi assegnate per la stagione estiva 2003.

PROGETTO DI DECISIONE DEL CONSIGLIO CHE AUTORIZZA LA COMMISSIONE AD AVVIARE NEGOZIATI CON GLI STATI UNITI NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO N. 9927 DEL 28 MAGGIO 20035 GIUGNO 2003.

PROGETTO DI DECISIONE DEL CONSIGLIO CHE AUTORIZZA LA COMMISSIONE AD AVVIARE NEGOZIATI CON PAESI TERZI SULLA SOSTITUZIONE DI ALCUNE DISPOSIZIONI DEGLI ACCORDI BILATERALI VIGENTI CON UN ACCORDO COMUNITARIO N. 9928 DEL 28 MAGGIO 2003, APPROVATO IL 5 GIUGNO 2003.

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO ALLA NEGOZIAZIONE E ALL'APPLICAZIONE DI ACCORDI IN MATERIA DI SERVIZI AEREI STIPULATI DAGLI STATI MEMBRI CON I PAESI TERZI 9929 DEL 28 MAGGIO 2003.

I documenti in esame devono essere ricompresi nel medesimo

pacchetto di misure posto in essere dalle istituzioni comunitarie al fine di elaborare un nuovo quadro giuridico di riferimento in materia di relazioni esterne nel settore dell'aviazione civile.

In virtù dell'adozione di tali documenti, gli accordi bilaterali esistenti saranno aperti a tutti i vettori comunitari, con il definitivo abbandono della clausola di nazionalità. Quindi, ancorché l'impresa di trasporto aereo comunitaria non appartenga a società o persone dello Stato membro firmatario dell'accordo bilaterale con un Paese terzo, essa potrà esercitare ugualmente le rotte oggetto dell'accordo.

Ciò, accadrà sia negli accordi con gli USA, grazie al primo mandato ottenuto dalla Commissione, sia per gli altri accordi bilaterali firmati individualmente dai Paesi membri con gli Stati non comunitari diversi dagli USA, grazie al secondo mandato. In tutti gli accordi esistenti, le clausole di nazionalità dovranno quindi essere sostituite da una clausola già elaborata nel pacchetto di misure del Consiglio e l'iniziativa per sottoporre a revisione gli accordi dovrà essere della Commissione.

Gli Stati membri saranno tenuti quindi alla distribuzione dei diritti di traffico tra i vari vettori senza limitazioni, nel senso che se i diritti di traffico saranno sufficienti per tutti i vettori comunitari che desiderino entrare in quel mercato, essi dovranno avere il diritto di intervenire. Infine, secondo quanto previsto dal nuovo regolamento, nell'eventualità in cui la domanda dovesse superare l'offerta di diritti, si ricorrerà a procedure concorsuali.

Freya Tamburini



A NAPOLI IL PRIMO VERITICE DEI MINISTRI DEI TRASPORTI DEL SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA DELL'UNIONE EUROPEA

(Continua dalla prima pagina...)

Infatti, proprio in questa sede è stata trovata piena intesa sulla "Carta di Napoli" il documento programmatico, che sarà adottato formalmente, nel Consiglio dei Ministri di ottobre, con il quale i Ministri europei e quelli dei Paesi in via di adesione hanno gettato le basi per lo sviluppo di azioni mirate alla creazione di una nuova e completa rete di infrastrutture, frutto di una nuova visione dei trasporti basata sul concetto fondamentale del riequilibrio dell'intero sistema dei trasporti europeo che vede i trasporti quale elemento fondamentale di coesione, indispensabile al futuro sviluppo dell'intera Unione Europea.

Con questo documento i Ministri, oltre ad individuare degli obiettivi concreti, prevedono di modificare competenze e metodi che fino ad oggi hanno gestito lo sviluppo delle infrastrutture e dei trasporti, rivoluzionando l'attuale sistema tecnico, giuridico e finanziario.

A tal fine saranno utilizzate le conclusioni del Gruppo di Lavoro composto da 27 esperti e presieduto dall'ex Commissario ai Trasporti Van Miert che proprio in questi giorni ha presentato alla Commissione i risultati del lavoro svolto.

In questa occasione, infatti, è stato valutato positivamente, da parte dei Ministri presenti, il documento prodotto dal Gruppo Van Miert che con i suoi ventidue nuovi progetti da realizzare entro il 2020, con una spesa prevista di investimenti pari a 250 miliardi di euro, punta al completamento delle reti transeuropee ed al superamento dei confini fisici e delle barriere naturali tra i Paesi membri.

Obiettivo principale per i Mini-

stri dei Trasporti rimane quello di definire costi e tempi, rilanciando il ruolo della Banca Europea degli Investimenti, e puntando contestualmente al pieno coinvolgimento dei privati nella realizzazione delle grandi opere, garantendo una maggiore redditività a chi investirà su questi progetti.

Particolare attenzione è stata data, altresì, allo sviluppo dei collegamenti con le regioni periferiche dell'Europa, con i Paesi terzi e del Mediterraneo, evidenziando la necessità di rilanciare, nel quadro di un riequilibrio modale, il ruolo centrale ed ormai indispensabile del trasporto marittimo.

Questo ruolo primario è stato sottolineato anche dal Vice-presidente della Commissione Europea e Commissario ai Trasporti Loyola De Palacio, che ha ribadito la necessità di puntare al trasporto via mare per sopperire alla mancanza di una completa rete ferroviaria europea ed alla congestione stradale che ormai affligge l'intera Europa, garantendo allo stesso tempo un trasporto a consumo energetico inferiore e di minore impatto ambientale.

Lo stesso Ministro Lunardi nel discorso di apertura, richiamando i sei principali temi alla base del programma di presidenza italiana (libera circolazione di merci e persone; sviluppo sostenibile dei trasporti e riequilibrio modale; nuovi strumenti per la programmazione ed il finanziamento; liberalizzazione dei sistemi di trasporto; sicurezza del trasporto; progetto Galileo), ha ribadito ai Ministri presenti la necessità di provvedere con particolare attenzione ed urgenza al trasporto marittimo nella fase di ridefinizione strategica delle reti di trasporto e delle

Autostrade del Mare, soprattutto nell'ambito dello sviluppo futuro dei rapporti tra l'Unione Europea ed i Paesi del Mediterraneo.

Nell'intento di sottolineare l'importanza del ruolo del trasporto marittimo, si è decisa, a latere del primo appuntamento del semestre di presidenza italiana, la sottoscrizione della Dichiarazione Congiunta dei Ministri Italo, Franco, Spagnolo, Greco e Portoghese, che segna la conclusione della fase di studio ed elaborazione delle strategie per l'avvio di concreti progetti per la realizzazione delle Autostrade del Mare e per lo sviluppo dello *Short Sea Shipping*, concretizzandosi con la definizione di un documento consegnato nell'occasione dal Ministro Lunardi al Commissario europeo ai trasporti Loyola De Palacio ed ai Ministri dei Trasporti presenti.

La sottoscrizione della Dichiarazione Congiunta dei cinque Ministri conclude il lavoro del Gruppo di Esperti dei Ministeri dei trasporti, costituito a Livorno il 15 febbraio 2002 alla presenza del Presidente della Repubblica Italiana Carlo Azelio Ciampi ed originariamente composto da Italia, Francia e Spagna, a cui si sono successivamente aggiunti Grecia e Portogallo.

Con questo documento, che intende offrire alla Commissione Europea ed agli Stati membri un concreto contributo di idee e di ipotesi progettuali per rilanciare le Autostrade del Mare ed il Trasporto Marittimo, i cinque Paesi sottolineano che occorre concentrare gli sforzi comuni sullo sviluppo di alcuni strumenti fondamentali quali:

- alta qualità della modalità di trasporto marittima, basata su una

(... Continua)

A NAPOLI IL PRIMO VERITICE DEI MINISTRI DEI TRASPORTI DEL SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA DELL'UNIONE EUROPEA



(Continua...)

offerta di servizi frequenti ed affidabili, economicamente bilanciata con i volumi di traffico delle Autostrade del Mare, offrendo al tempo stesso servizi speciali per quanto concerne le formalità doganali e la sicurezza, che

devono essere di qualità riconosciuta e garantire un trasporto qualificato, agendo appropriatamente sulla qualità di equipaggi, navi e porti.

- aggiornato livello di cooperazione finanziaria tra il settore pubblico e privato, che consenta il finanziamento

di iniziative intese a sviluppare l'infrastruttura Autostrada del Mare allo scopo di creare nuove linee regolari di *Short Sea Shipping* che possano essere qualificate come linee di interesse generale, idonee a promuovere l'intermodalità.

SI RIAPRE A BRUXELLES LA DISCUSSIONE SULLE SANZIONI PENALI COMUNITARIE PER REATI DI INQUINAMENTO PROVOCATO DA NAVI

La Commissione europea nel quadro delle indicazioni fornite dai Ministri dei Trasporti e dell'Ambiente, a seguito dell'incidente della *Prestige*, ha presentato una proposta di Direttiva 7312/03, relativa all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento provocato dalle navi.

Nonostante l'impegno profuso negli ultimi anni rimane ancora altamente diffuso l'inquinamento causato dallo scarico deliberato in mare.

A tal proposito uno studio della Commissione UE sul Mediterraneo riferisce di 1.638 scarichi illeciti in mare nel solo 1999 e ciò confermerebbe che, contravvenendo alle norme internazionali contenute nella convenzione MARPOL 73/78 (Convenzione per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi), è ancora ampiamente diffuso lo scarico intenzionale dalle navi, ivi comprese le operazioni di pulizia delle cisterne e lo smaltimento del petrolio residuo.

Pertanto, la Commissione ha predisposto la suddetta direttiva in virtù della quale viene considerato reato penale lo scarico effettuato in violazione delle normative internazionali e comunitarie, con conseguente applicazione delle

relative sanzioni, anche penali, per aver causato l'evento o per avervi partecipato deliberatamente o per negligenza grave.

La stessa proposta di direttiva prevede che nel caso di gravi responsabilità di persone fisiche, la sanzione può prevedere anche la privazione della libertà.

Secondo la Commissione una direttiva specifica sugli scarichi delle navi avrebbe il duplice effetto di integrare e di chiarire la normativa comunitaria del settore e di armonizzare i sistemi di controllo dell'applicazione delle norme.

In realtà, la proposta di direttiva consta di due provvedimenti diversi: l'uno che incorpora nel diritto comunitario le norme internazionali applicabili sugli scarichi per l'inquinamento causato dalle navi e regola dettagliatamente le modalità per garantire l'osservanza di tali norme; l'altro che considera reato penale la violazione delle norme sugli scarichi e fornisce chiarimenti sulla natura delle sanzioni da comminare.

In merito a ciò sono state espresse forti perplessità da parte dei rappresentanti dei Ministeri della Giustizia di tutti i Paesi comunitari, che hanno sollevato

una questione pregiudiziale sottolineando che la materia relativa all'adozione di misure penali debba essere trattata con uno strumento diverso dalla Direttiva.

Pertanto, è stato chiesto agli esperti della Commissione e del Consiglio UE di riesaminare la questione relativa allo strumento da utilizzare, considerato che in materia esistono altri precedenti quali l'adozione da parte della Commissione stessa di misure volte a definire il favoreggiamento dell'ingresso, transito e soggiorno di illegali.

In questa occasione la Commissione ha separato, attraverso l'adozione della Direttiva 2002/90/CE del 28.11.2002, la definizione dell'illecito e delle relative circostanze, dalla definizione delle regole minime per le sanzioni previste, della responsabilità e della competenza giurisdizionale, adottando la Decisione Quadro 2002/946/GAI del 28.11.2002 e scorporando di fatto la parte penale da quella prettamente tecnica oggetto della direttiva.

Anche in questo caso i Paesi membri, pur esprimendo parere favorevole all'adozione di tali mi-

(... Continua)



SI RIAPRE A BRUXELLES LA DISCUSSIONE SULLE SANZIONI PENALI COMUNITARIE PER REATI DI INQUINAMENTO PROVOCATO DA NAVI

(Continua...)

sure contro reati di inquinamento, condividendo di fatto gli obiettivi della proposta di direttiva della Commissione, hanno chiesto alla Commissione una modifica del testo, previa pronuncia degli esperti giuridici della Commissione e del Consiglio. Già in occasione del-

l'ultima riunione del 3 luglio 2003 la Commissione, accogliendo la proposta della maggioranza delle delegazioni, ha presentato un nuovo testo nel quale non appaiono più i riferimenti diretti alle sanzioni penali precedentemente inseriti nell'art.6 della proposta iniziale.

Tuttavia, la Presidenza, conside-

rato il vasto consenso registrato sul preambolo e sui primi articoli del documento, si è riservata di valutare l'opportunità di presentare un nuovo testo che recepisca a pieno l'impostazione concordata e le osservazioni emerse in fase di discussione.

Enrico-Maria Pujia

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

**REGOLAMENTO (CE) N. 782/2003
DEL PARLAMENTO EUROPEO E
DEL CONSIGLIO DEL 14 APRILE 2003
SUL DIVIETO DEI COMPOSTI ORGANOSTANNICI SULLE NAVI (IN G.U.U.E. L 115
DEL 9 MAGGIO 2003)**

Il presente regolamento mira a ridurre o ad eliminare gli effetti nocivi per l'ambiente marino e la salute umana provocati dai composti organostannici che agiscono come biocidi attivi nei sistemi antivegetativi delle navi battenti la bandiera o operanti sotto l'autorità di uno Stato membro e delle navi, indipendentemente dalla bandiera, in entrata o in uscita dai porti degli Stati membri.

Una Convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi (Convenzione AFS) è stata adottata il 5 ottobre 2001 in una Conferenza diplomatica (Conferenza AFS) svoltasi sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con la partecipazione di Stati membri della Comunità. La Convenzione AFS che, allo stato attuale, vieta soltanto l'applicazione dei composti organostannici sulle navi, entrerà in vigore soltranto 12 mesi dopo la sua ratifica da parte di almeno 25 Stati che rappresentano almeno il 25%

del tonnellaggio mondiale. Come risultato immediato della Conferenza AFS, la Commissione europea ha adottato la Direttiva 2002/62/CE del 9 luglio 2002, che mira a vietare, a decorrere dal 1° gennaio 2003, l'immissione sul mercato e l'uso di composti organostannici nei sistemi antivegetativi destinati a qualsiasi tipo di nave, indipendentemente dalla lunghezza. Nell'attuale quadro normativo, il presente regolamento rappresenta una soluzione giuridica idonea ad imporre agli armatori e agli Stati membri, direttamente, in un breve periodo di tempo ed in modo uniforme in tutta la Comunità l'effettivo divieto di composti organostannici sulle navi.

**DIRETTIVA 2003/24/CE DEL
PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO DEL 14 APRILE 2003
CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 98/18/CE
DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLE DISPOSIZIONI E NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI DA
PASSEGGERI (in G.U.U.E.
L 123/18 del 17 maggio 2003)**

La Direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, introduce un livello di sicurezza uniforme per per-

sone e beni sulle navi da passeggeri e sulle unità veloci da passeggeri nuove ed esistenti, quando entrambe le categorie di navi e unità veloci sono adibite a servizi nazionali, stabilendo le procedure di negoziato a livello internazionale per armonizzare le norme in materia di navi da passeggeri adibite a servizi internazionali.

In virtù della suddetta direttiva, il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci contenuto nella risoluzione MSC 36 (63) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO del 20 maggio 1994 si applica a tutte le unità veloci da passeggeri adibite a servizi nazionali.

L'IMO ha adottato un nuovo codice per le unità veloci, il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000, contenuto nella risoluzione MSC 97 (73) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO del 5 dicembre 2000, che si applica a tutte le unità veloci costruite il 1° luglio 2002 o in data successiva.

E' importante, pertanto, provvedere all'applicazione di opportune misure idonee a garantire condizioni di accesso sicure alle persone a mobilità ridotta che viaggiano su navi da passeggeri e unità veloci da passeggeri adibite a servizi naziona-

(... Continua)

OSSERVATORIO LEGISLATIVO



(Continua...)

li negli Stati membri.

La presente Direttiva 2003/24/CE introduce modifiche ed aggiornamenti alla precedente Direttiva 98/18/CE in modo da applicare anche alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi nazionali gli sviluppi intervenuti a livello internazionale.

DIRETTIVA 2003/25/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 14 APRILE 2003 CONCERNENTE REQUISITI SPECIFICI DI STABILITÀ PER LE NAVI RO/RO DA PASSEGGERI
(in G.U.U.E.L. 123/22 del 17 maggio 2003)

La presente direttiva ha lo scopo di stabilire un livello uniforme di requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri, in modo da migliorarne le possibilità di sopravvivenza in caso di avaria in seguito a collisione e garantire un elevato livello di sicurezza ai passeggeri ed all'equipaggio.

La direttiva introduce requisiti di stabilità più rigorosi per le navi ro/ro da passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso un porto

di uno Stato membro, indipendentemente dalla bandiera che battono, se adibite a servizi internazionali da e per i porti comunitari.

Ogni Stato membro deve provvedere affinché le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera di un paese terzo siano pienamente conformi ai requisiti della presente direttiva prima di essere adibite a viaggi da o per i porti di tale Stato membro. Requisiti di stabilità generali per navi ro/ro da passeggeri in condizioni di avaria sono stati fissati a livello internazionale dalla Conferenza del 1990 sulla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 90) ed inseriti nella Regola II-1/B/8 della Convenzione SOLAS (norma SOLAS 90).

Tali requisiti trovano applicazione nell'intero territorio comunitario, tramite l'applicazione diretta della Convenzione SOLAS in caso di viaggi internazionali e grazie alla Direttiva 98/18/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri in caso di viaggio nazionali.

DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DEL

18 APRILE 2003 RELATIVO AL TRASPORTO MARITTIMO DI MERCI PERICOLOSE ALLO STATO LIQUIDO O ALLO STATO DI GAS LIQUEFATTI POSTE IN CONTENITORI CISTERNA E VEICOLI CISTERNA STRADALI O FERROVIARI
(in G.U. del 14 maggio 2003)

In attesa del completo recepimento nella normativa nazionale delle disposizioni contenute nel citato codice internazionale marittimo sulle merci pericolose (IMDG Code), il presente decreto consente che sulle navi da carico e da passeggeri, nazionali e straniere, siano ammessi l'imbarco, il trasporto, lo sbarco e il trasbordo di contenitori cisterna e veicoli cisterna stradali o ferroviari rispondenti alla normativa dell'IMDG Code, contenenti le merci pericolose allo stato liquido oppure allo stato di gas liquefatti elencate nel predetto codice o classificate ai sensi dello stesso (art. 1) e che, altresì, possano avvenire in conformità alla normativa dell'IMDG Code lo stivaggio e la segregazione dei contenitori cisterna e dei veicoli cisterna stradali e ferroviari sopraccitati (art. 2)

Annalisa Pracucci

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

VALENZA DELLA IDENTITY OF CARRIER CLAUSE AL FINE DELLA INDIVIDUAZIONE DEL VETTORE CONTRATTUALE

(English House of Lords: Lords Bingham, Steyn, Hoffmann, Hobhouse e Millett; *The "Starsin"* - 14 marzo 2003 (2003) UKHL 12)

La Suprema Corte inglese con la pronuncia in esame si discosta

dal prevalente orientamento giurisprudenziale in merito alla rilevanza della *Identity of Carrier Clause*, inserita nella polizza di carico, al fine della individuazione del vettore.

Nell'ottobre 1995, la società *Continental Pacific Shipping Ltd* concludeva un contratto di noleggio a tempo su formulario NYPE con gli armatori della nave *Starsin* per

il trasporto di un carico secco che doveva essere imbarcato in tre distinti porti del Sud Est asiatico.

All'arrivo a destinazione in Gran Bretagna la merce risultava completamente bagnata e, quindi, del tutto inutilizzabile. Gli aventi diritto alla riconsegna della merce erano venuti in possesso delle polizze di carico nel corso del viaggio,

(... Continua)



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(Continua...)

successivamente alla partenza della nave *Starsin* dall'ultimo porto asiatico.

Le polizze di carico rilasciate recavano l'intestazione del noleggiatore *Continental Pacific Shipping* (in prosieguo CPS) e risultavano sottoscritte nel porto di imbarco da un agente con la dicitura, apposta sia a mano sia a stampa, "*as agent for Continental Pacific Shipping as Carrier*".

Sul retro delle polizze era apposta una clausola, in cui si definiva "vettore" colui in nome del quale la polizza di carico era stata sottoscritta; una *Identity of Carrier Clause*, che ha l'effetto di attribuire all'armatore, per conto del quale l'emittente ha sottoscritto la polizza, la qualità di vettore nei confronti dell'interessato al carico.

Le polizze di carico in esame contenevano, inoltre, l'*Himalaya Clause*, che estende a tutti gli ausiliari del vettore, compresi i contraenti indipendenti, i benefici di cui gode il vettore in sede di responsabilità per danneggiamento occorso alla merce. Relativamente a tale aspetto, il punto all'esame della Suprema Corte inglese era quello di stabilire se e fino a che punto tale clausola potesse estendersi anche agli armatori della nave *Starsin*.

Con riferimento al primo aspetto, ovvero l'individuazione del vettore contrattuale, la House of Lords afferma all'unanimità che le polizze in questione sono *charterers' bills* e, quindi, la società *Continental Pacific Shipping* è individuata quale vettore contrattuale nel caso di specie, nonostante la presenza di una *Identity of Carrier Clause* sul retro della polizza.

La pronuncia così resa si discosta sensibilmente dall'orientamento della giurisprudenza anglosassone consolidatosi sul punto.

Nella motivazione la Corte ha attribuito decisiva importanza, innanzitutto, all'esame della facciata della polizza, che consente di affermare che le parti intendevano attribuire la qualità di vettore contrattuale alla società CPS, stante l'intestazione della polizza in nome della società stessa; alle espressioni specificamente aggiunte dalle parti (la sottoscrizione apposta a mano "*as agent for Continental Pacific Shipping as Carrier*"), che prevalgono sulle condizioni apposte a mezzo stampa e su cui la Corte afferma che "*the signatures contradict the form. The special words demonstrated a special agreement, to which effect must be given*". Infine, la Corte si sofferma su un ulteriore aspetto, ovvero sull'accertamento delle sole indicazioni contenute sulla facciata della polizza di carico da parte di un "*reasonable reader*", con esclusione di quanto contenuto nel retro della stessa. Tale affermazione trova sostegno nelle Regole ICC Uniform Customs and Practices for Documentary Credits (UCP 500), secondo le quali "*banks must examine documents stipulated in the Credit with reasonable care, to ascertain whether or not they appear, on their face, to be in compliance with then terms and conditions of the Credit*". Alla luce della menzionata normativa, l'identità del vettore deve risultare dalla facciata

della polizza e le banche, in sede di accettazione del titolo per anticipazione del credito, non sono tenute ad esaminare le indicazioni apposte nel retro del documento.

La Corte, giunta ad affermare che il vettore contrattuale risulta essere la società *Continental Pacific Shipping*, si sofferma in secondo luogo sull'estensione della clausola Himalaya nei confronti degli armatori. La Corte qualifica gli armatori della nave *Starsin* come contraenti indipendenti della società CPS e, pertanto, legittimati a beneficiare della protezione accordata dalla clausola in oggetto. Tale protezione si sostanzia nel diritto di godere dei benefici accordati al vettore relativamente alla esclusione di responsabilità, recitando la clausola inserita in polizza "*no servant or agent of the carrier... shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever*". Tuttavia, la Corte ritiene che la protezione accordata dalla clausola in oggetto ad un contraente indipendente, la cui obbligazione principale consiste nel trasporto marittimo di beni, viene invalidata dalla previsione contenuta nell'art. 3, paragrafo 8, delle Regole dell'Aja-Visby, che trovano, altresì, applicazione nel caso di specie

(... Continua)



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE



(Continua...)

stante il loro richiamo nella polizza di carico. La norma da ultimo citata invalida qualsiasi clausola, patto od accordo, in base a cui il vettore sia sollevato da responsabilità per danni occorsi alla merce durante il trasporto, affermando sul punto che *“any clause, covenant, agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods, arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect”*.

Nel caso di specie, la Corte esclude che gli armatori possano godere del beneficio dell'esclusione della responsabilità per perdita, danneggiamento o ritardo risultante direttamente o indirettamente da negligenza o colpa nell'esecuzione delle loro mansioni, traducendosi tale beneficio in una esclusione di responsabilità contrastante con il dettato dell'art. 3 delle Regole dell'Aja-Visby. In conclusione, la House of Lords attribuisce legittimazione passiva agli armatori

nel giudizio promosso dagli interessati al carico.

Il terzo aspetto affrontato dalla Corte riguarda la legittimazione attiva degli interessati alla riconsegna del carico. Sul punto, la Corte richiama un noto precedente giurisprudenziale (caso *“Aliakmon”* (1986) AC 785), nel quale è stato stabilito che, al fine della legittimazione attiva per il risarcimento dei danni subiti, la parte attrice deve dare prova della proprietà dei beni o del possesso di un titolo rappresentativo degli stessi al momento in cui si è verificato il danneggiamento. Nel caso di specie, soltanto tre dei quattro destinatari del carico ottenevano il titolo rappresentativo della merce durante il viaggio e, poiché il danneggiamento si era verificato nel momento in cui i beni erano stati caricati e stivati a bordo (quindi prima dell'inizio del viaggio), la Corte esclude la legittimazione attiva degli interessati al carico nei confronti degli armatori per ottenere il risarcimento dei danni derivati dalla condotta negligente tenuta dagli stessi in sede di caricazione della merce.

In conclusione, la Corte accoglie

le richieste avanzate dal vettore *“Continental Pacific Shipping”* e dagli armatori volte ad escludere il risarcimento del danno, in ragione della carenza di legittimazione attiva dei destinatari della merce. La sentenza in esame si segnala, inoltre, per l'interpretazione che l'House of Lords riserva alla *Identity of Carrier Clause*, in sintonia con l'orientamento espresso dalla Corte di Cassazione italiana nella pronuncia del 13 marzo 1987 n. 2651 (in *Dir. mar.* 1988, 1077). In tale decisione, la Cassazione afferma che ai fini della individuazione del vettore, l'intestazione della polizza di carico assume di norma rilievo determinante in caso di concordanza con la sottoscrizione e *“ciò si verifica anche quando, per essere la firma apposta da un raccomandatario il quale abitualmente opera in rappresentanza del vettore o dell'armatore, si deve ritenere che il medesimo abbia agito per il soggetto al cui nome è emessa la polizza (...) La identity of carrier clause può assumere rilievo solo se le risultanza sono tali da non consentire la sicura identificazione del vettore”*.

Annalisa Pracucci

OSSERVATORIO EUROPEO

a cura di MARIANNA TRANCHIDA

MISURE DI PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO MARITTIMO.

Nell'ambito dell'ultimo Consiglio de Ministri europei dei trasporti, svoltosi a Lussemburgo il 5 giugno 2003, la delegazione francese ha presentato una proposta comune a sei Stati membri per

la costituzione di una “zona marittima particolarmente vulnerabile in Europa occidentale”.

La proposta mira ad impedire il prodursi di fenomeni accidentali di inquinamento marittimo in una zona che si è osservato essere esposta ad elevati rischi.

(... Continua)





OSSERVATORIO EUROPEO

(Continua...)

L'iniziativa si inserisce nel piano di azione elaborato dal Consiglio che si tenne, nel dicembre 2002, a seguito del disastro della petroliera *Prestige*.

Il progetto in parola era stato, in data 11 aprile 2003, precedentemente sottoposto al vaglio dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), che lo ha analizzato, fornendo un suo generale parere positivo.

In argomento risulta opportuno segnalare che attualmente sono in corso negoziati tra il governo francese e quello italiano circa l'istituzione di una o più zone di "protezione ecologica".

Queste aree, che dovrebbero collocarsi nel tratto di mare a sud delle coste francesi, tra Corsica e Sardegna, hanno una finalità del tutto analoga a quella della suddetta "zona marittima particolarmente vulnerabile".

Infine, il Consiglio, sempre nella sua riunione del 5 giugno scorso, ha preso atto dell'adozione da parte dell'IMO - precisamente, il 16 maggio 2003 - di un nuovo protocollo in materia di danni da idrocarburi. La misura, che completa il sistema delle convenzioni attualmente in vigore, prevede di aumentare di cinque volte l'importo del risarcimento accordato alle vittime in base al regime di responsabilità precedente.

La Commissione europea ha presentato al Consiglio del 5 giugno una relazione di analisi del documento, volta ad accertare se il protocollo dell'IMO potesse rappresentare uno strumento in sé sufficiente ad assicurare gli standards fissati dalla normativa europea.

Una valutazione definitiva in merito a tale misura non sembra essere stata espressa dai ministri presenti.

Nel caso in cui, tuttavia, a seguito di ulteriori riflessioni, l'adeguatezza del protocollo non venisse riconosciuta dalle Istituzioni comunitarie, sarebbe lecito attendersi una rapida adozione della proposta di regolamento per la costituzione del COPE (il Fondo europeo per il risarcimento dei danni da idrocarburi, *per un commento a tale regolamento si rinvia al n° 4, anno I, di questa News Letter*).



AGENDA

25-29 agosto 2003

Convegno "*Le grandi opere infrastrutturali, il territorio e lo sviluppo sostenibile*", organizzato dal Centro Universitario di Studi sui Trasporti, Università di Messina ad Acireale (CT), per informazioni: centrocust@tiscali.it

16-17 ottobre 2003

Convegno "*ECAC/EU Dialogue with the European Air Transport Industry Economic Issues*", Budapest, per informazioni: gcaw@ecac-ceac.org

31 ottobre 2003

Convegno "*La filiera dell'Aviation: strategie competitive e modelli di sviluppo*", organizzato dall'Università Luiss Guido Carli, Roma, per informazioni: mba@luiss.it
06-85225319 dott. Luca Pirolo