

# 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



## L'INTERPRETAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DEL REG. (CEE) N. 3577/92 SUL CABOTTAGGIO MARITTIMO SECONDO LA COMMISSIONE EUROPEA

di *Monica Brignardello\**

Trascorsi dieci anni dall'entrata in vigore del Reg. (CEE) del 7 dicembre 1992 n. 3577, "concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo)", la Commissione CE, in una sua recente Comunicazione datata 22 dicembre 2003 (in COM(2003) 595 def.), ha inteso fornire una propria interpretazione delle disposizioni in esso contenute. L'iniziativa appare, di per sé, pre-

(Continua a pag. 14)

\* *Professore di diritto internazionale della navigazione presso l'Università di Genova.*

## QUALI NUOVI SCENARI PER IL MERCATO AIR CARGO?

di *Giovanna Cardinali\**

Negli ultimi due anni gli eventi politici internazionali hanno colpito anche il comparto air-cargo.

Una delle conseguenze più visibili di tale andamento del mercato può essere riscontrata nel fenomeno delle alleanze tra gli operatori del trasporto aereo (compagnie aeree, spedizionieri, aeroporti). Ne è un esempio la recente fusione avvenuta tra la Deutsche Post, Danzas/AEI, DHL che in questa nuova veste è in grado di:

- 1) fornire quasi tutte le attività della catena logistica del trasporto merci via aerea (il cosiddetto *Logistic Provider*);
- 2) massimizzare il proprio guadagno grazie anche alla propria rete operativa di vendita internazionale;

(Continua a pag. 2)

\* *Responsabile Commerciale e Marketing Cargo, SAVE S.p.A., Venezia.*

## TUTELA DEL PASSEGGERO E CRITERI GIURISDIZIONALI NELLA CONVENZIONE DI MONTREAL 1999

di *Stefano Pollastrelli\**

L'evoluzione del dato normativo aeronautico in materia di trasporto aereo internazionale di persone palesa l'interesse legislativo in merito ad una più compiuta tutela del passeggero. Di estremo interesse si mostra l'art. 33 della nuova Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale), entrata internazionalmente in vigore il 4 novembre 2003, la cui ratifica

da parte del Presidente della Repubblica è stata autorizzata con l. 10 gennaio 2004, n. 12 (in *G.U.* n. 20, 26 gennaio 2004 – *Suppl. Ord.* n. 11) che ne ha disposto anche l'esecuzione nell'ordinamento italiano, in materia di giurisdizione che rap-

(Continua a pag. 4)

\* *Professore di diritto della navigazione presso l'Università di Macerata.*

### SOMMARIO

Quali nuovi scenari per il mercato air cargo? . . . . .	1	L'interpretazione delle disposizioni del Reg. (CEE) n. 3577/92 sul cabotaggio marittimo secondo la Commissione europea . . . . .	1
Tutela del passeggero e criteri giurisdizionali nella convenzione di Montreal 1999 . . . . .	1	Osservatorio legislativo . . . . .	16
Osservatorio legislativo . . . . .	6	Rassegna giurisprudenziale . . . . .	19
Rassegna giurisprudenziale . . . . .	10	Materiali . . . . .	22
Materiali . . . . .	10		



## QUALI NUOVI SCENARI PER IL MERCATO AIR CARGO?

(Continua dalla prima pagina...)

3) generare forti economie di scala nell'utilizzo degli aeromobili al servizio di tre diversi comparti del trasporto merci via aerea (prodotti cargo, mail, prodotti espressi).

In questo nuovo contesto di mercato globale i *key trends* che muovono le strategie di settore sono rappresentati da:

a) la necessità di ridurre ulteriormente il "time to market" di nuovi prodotti;

b) l'acquisizione da parte degli *integrators* (DHL, UPS, TNT, FEDEX, etc.) di sempre maggiori quote di mercato air cargo;

c) il fenomeno delle alleanze;

d) il fenomeno della privatizzazione delle compagnie aeree e degli aeroporti;

e) le limitazioni al trasporto merci via aerea date da:

1. nuove norme sulla sicurezza delle merci;

2. normativa europea sulle *noise reductions*;

f) la delocalizzazione dei siti produttivi UE e USA presso i mercati del Far East.

In questo contesto internazionale, nonostante le opportune rettifiche legate agli eventi dell'11 settembre 2001, la Boeing (nel suo documento biennale World Air Cargo Forecast WACF) conferma che il tasso di crescita del mercato previsto fino al 2010 è di circa il 6,5% (contro un 2% previsto per il comparto passeggeri).

Il mercato asiatico continuerà a guidare il trasporto merci via aerea con il seguente tasso di crescita:

Intra Asia                      pari al 8,4%  
Domestic China                pari al 10,4%

Gli eventi dell'11 settembre e la

congiuntura internazionale hanno contribuito ad aumentare la quota di mercato degli aeromobili messi a terra o addirittura ritirati.

La Boeing comunque prevede che nei prossimi 20 anni la flotta cargo crescerà più lentamente di quanto previsto prima dei fatti dell'11 settembre fino a raggiungere circa 3100 unità nel 2021.

In questo contesto, la quota di aeromobili *freighter* (aeromobili *all cargo*), rispetto al totale-aeromobili, passerà dal 12% al 10% a causa dell'aumento della capacità media di carico per aeromobile.

Gli aeromobili cargo di nuova generazione verranno privilegiati da vettori alla ricerca di efficienza, affidabilità e nuove tecnologie. Di questi oltre la metà saranno rappresentati da aeromobili di categoria "large" (*VLA Very Large Aircraft*).

Parallelamente, la repentina riduzione dello *yield* del comparto passeggeri, che ha dovuto confrontarsi con l'avvento delle compagnie *low cost*, ha comunque fatto salire alla ribalta la questione del riempimento delle stive cargo.

Attualmente il fatturato cargo rappresenta in media circa il 13% del fatturato totale di un'aerolinea e per alcune compagnie aeree può arrivare al 40%.

Il mercato internazionale delle merci espresse (gestito in prevalenza dagli *integrators*, DHL, UPS, TNT, FEDEX, etc.) continua a crescere dal 1991 ad un ritmo straordinario (circa il 20% annuo). Basti pensare che gli *integrators*, che nel 1975 avevano acquisito il 3,2% *del US domestic market*, attualmente governano circa il 60,5% del totale del mercato cargo USA.

L'elevata qualità del servizio offerto ha aumentato le aspettative dell'industria sollecitando tutti i fornitori di servizi di trasporto merci via aerea a cimentarsi nell'offerta di servizi espressi "time definite" pena la perdita di importanti quote di mercato.

### ***Intra-Europe cargo market. Cresce il ruolo degli integrators.***

Il traffico cargo all'interno del mercato europeo è caratterizzato da voli a corto raggio (con percorrenza massima pari a 1.100 km) e da diversi mercati trainanti concentrati nel nord Europa, in Paesi quali la Germania, il Regno Unito, il Belgio e l'Olanda.

Il traffico air-cargo intra-Europe, se comparato ad altri mercati regionali, si differenzia per un elevato *yield*.

Ciò accade poiché non si tratta di un traffico di tipo "pianificato" ma è il risultato della necessità di colmare i risultati industriali dovuti alla rottura di stock.

Nel corso del 2001 il mercato air cargo (*express+mail+scheduled freight*) ha subito una contrazione di circa il 9,1%. La contrazione del mercato aircargo europeo nel 2001 ha consentito comunque ai vettori europei, specializzati nel prodotto espresso, di aumentare le proprie quote di mercato a discapito dei servizi schedulati dei vettori di linea.

Gli *integrators* ad oggi trasportano il 44% del traffico cargo intra-Europe. Tuttavia è necessario porre in evidenza come la maggior parte del tonnellaggio non sia più rappresentato dai tradizionali documenti e piccoli colli, ma anche da una quota di *general cargo*, che consente di aumentare il coefficiente di riempimento degli aeromobili quando la domanda tradizionale è bassa.

Le previsioni di crescita per il futuro, anche e soprattutto tenuto conto dell'ormai prossima entrata di alcuni paesi dell'est nella comunità europea, vede ancora in primo piano il ruolo degli *integrators*.

La pressoché totale assenza nei paesi dell'Est di strutture aeroportuali, adatte al ricevimento di general cargo dai vettori tradizionali, favorirà la crescita delle quote di mercato degli *integrators* e la loro capacità di gestire l'intera air cargo *supply chain*.

(...Continua)

#### DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

#### COMITATO DIRETTIVO:

Anna Masutti,  
Franco Persiani,  
Greta Tellarini, Stefano Zunarelli

#### HANNO COLLABORATO:

Monica Brignardello, Giovanna Cardinali,  
Stanislao Lancia, Stefano Pollastrelli

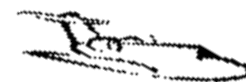
#### REDAZIONE:

Andrea Giardini, Annalisa Pracucci,  
Nicola Ridolfi, Freya Tamburini,  
Alessio Totaro, Marianna Tranchida

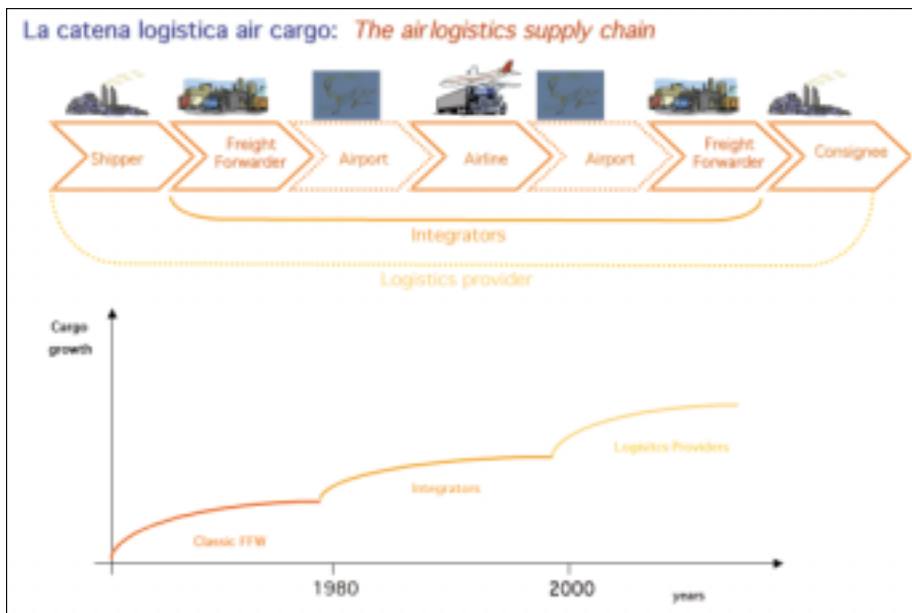
#### SEGRETERIA DI REDAZIONE:

Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì  
E-mail: newsletter@ingfo.unibo.it  
Registrazione presso il Tribunale di  
Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002

## QUALI NUOVI SCENARI PER IL MERCATO AIR CARGO?



(Continua...)



### Nuovi servizi e nuovi prodotti.

#### Nuovi servizi: crescita del Road Feeder Service.

Negli USA i vettori a capacità mista (*combination carriers*) hanno nel tempo ridotto gli aeromobili *wide bodies* impiegati nel traffico domestico, con la diretta conseguenza di ridurre in tal modo la loro capacità cargo. Un fenomeno questo del tutto assimilabile a quanto sta succedendo in Europa con l'avvento del traffico delle compagnie *low cost*. Il traffico cargo è stato pertanto dirottato su "*scheduled trucks flights*" dedicati ai collegamenti aerei.

Attualmente negli USA e nel Canada oltre 500 coppie di città sono servite da Road Feeder Service. Gli elementi chiave che giustificano questo tipo di crescita sono rappresentati dalla globalizzazione (quindi dalla forte crescita del traffico internazionale) e dalla richiesta di servizi *door-to-door* da parte degli spedizionieri. Infatti anche gli stessi integrators hanno integrato il servizio camionato come elemento cruciale della loro catena logistica.

Anche all'interno del mercato europeo le compagnie aeree fanno uso quotidianamente di servizi aviocamionati.

Il servizio aviocamionato rappresenta sicuramente l'approccio più idoneo al mercato dell'Est europeo dove

ancora i traffici sono piuttosto contenuti e le frequenze troppo irregolari per garantire la sostenibilità in termini economici di voli dedicati.

#### Nuovi prodotti: *time-deferred service* e *sea-air transport*.

##### *Time-deferred service.*

Nella nuova logica del "*time definite service*" che permea gli studi di marketing relativi al prodotto air cargo, spicca anche una nuova tipologia di prodotti espressi definiti *time-deferred service*. Questa tipologia di servizio può avere una resa a destino di 2/3 giorni.

Si tratta sicuramente di un servizio meno costoso rispetto ai servizi espressi a volo notturno offerti dagli *integrators* e che consente agli speditori di fruire di tariffe inferiori pur vedendo garantiti i termini di resa a destino. In questo modo i vettori tradizionali stanno tentando di recuperare le quote di mercato espresso.

##### *Sea-air transport*

La dicitura "nuovo prodotto" forse non è del tutto corretta dato che il trasporto intermodale è praticato da diversi anni, specialmente dalle rotte dell'estremo oriente verso l'Europa.

Il primo tentativo di trasporto intermodale per via aerea e marittima rice-

vette un primo impulso intorno al 1970 ad opera di vettori canadesi che avevano in quel periodo la necessità di ottimizzare le capacità cargo inutilizzate sugli aeromobili destinati all'Europa.

La loro soluzione fu quella di indirizzare sui propri aeromobili parte del crescente traffico proveniente dai mercati giapponese e coreano e in arrivo via mare.

Dai loro studi emergeva infatti che, muovendo le merci via mare attraverso la rotta dell'oceano pacifico, trasportandole via camion verso gli aeroporti della *East Coast* (quali, ad es., Toronto) si potevano ridurre sia il *transit time* complessivo che i costi del trasporto, se comparati ad un semplice *airfreight*.

Qualche anno più tardi, la crescente richiesta di beni di consumo provenienti dai siti produttivi dei paesi del Sud-Est asiatico (Hong Kong, Taiwan) da parte dei consumatori europei ha indotto molti importatori a ripercorrere la strada del *sea-air* per ottenere una maggiore flessibilità dei costi e dei *transit time* soprattutto nei periodi di picco delle importazioni.

Attualmente il transito sulle rotte Asia/Europa è di circa 5/6 settimane contro i 3/5 giorni del trasporto aereo, che ha un costo di circa 10 volte superiore a quello marittimo. Dubai è attualmente l'hub preposto a queste operazioni intermodali in quanto risulta dotato di un sistema portuale efficiente con un numero rilevante di linee marittime in grado di servire l'estremo oriente e risulta, altresì, dotato di un sistema doganale flessibile ed efficiente, nonché di un sistema aeroportuale efficiente che opera secondo politiche "*open sky*" in grado di attrarre traffico cargo di linea o charter.

È probabile che la tendenza alla delocalizzazione delle imprese europee presso i mercati asiatici (primo fra tutti quello cinese) porti ulteriormente alla ribalta questo servizio intermodale. È certo infatti che i Paesi della comunità europea vedranno crescere nel tempo la quota di importazione dei prodotti finiti e/o semilavorati dal Far East e dovranno necessariamente dedicare una particolare attenzione all'incidenza dei costi dei servizi di logistica sul valore del prodotto finale.



## TUTELA DEL PASSEGGERO E CRITERI GIURISDIZIONALI NELLA CONVENZIONE DI MONTREAL 1999

(Continua dalla prima pagina...)

presenta, invero, una delle principali novità della normativa *de qua*.

Nella visione legislativa della precedente Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, l'art. 28 prevedeva quattro giurisdizioni possibili, a scelta dell'attore, ove poteva essere incardinata l'azione di responsabilità nei confronti del vettore aereo in caso di danni alle persone dei passeggeri, purché l'autorità giudiziaria adita appartenesse ad uno Stato contraente la Convenzione. Dette giurisdizioni coincidevano con il domicilio del vettore, con la sede principale dello stesso, con la sede di dipendenza del vettore per mezzo della quale era stato concluso il contratto di trasporto aereo ed, in ultimo, con il luogo di destinazione del passeggero (sotto tale ultimo profilo si veda, Cass., Sez. Un., 15 giugno 1993, n. 6630, in *Dir. trasp.* 1994, p. 185).

Nel corso degli anni l'esigenza di introdurre un ulteriore foro competente, accanto a quelli di cui all'art. 28 Conv. Varsavia, coincidente con il Tribunale del luogo di residenza del passeggero veniva avvertita dall'art. XII del Protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971 (mai entrato in vigore) che consente al passeggero di adire il Giudice dello Stato del suo domicilio o di permanente residenza purché il vettore aereo avesse in esso una qualsiasi organizzazione.

Il Regolamento (CE) n. 2027/1997 (sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti), ora modificato con il Regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002 (*G.U.* n. L 140, 30 maggio 2002) strettamente collegato, sotto il profilo applicativo, all'entrata in vigore della Convenzione di Montreal, seppure collocandosi nel più ampio segmento normativo comunitario finalizzato al raggiungimento di un elevato grado di tutela del consumatore, si segnala, viceversa, per avere omissa la previsione normativa che avrebbe consentito al passeggero di incardinare l'azione di responsabilità nei confronti del vettore aereo comunitario nel foro di competenza del luogo di sua residenza o domicilio.

Il criterio di collegamento di giurisdizione con il luogo di residenza del passeggero era uno dei punti più di-

battuti in sede di conferenza diplomatica per l'approvazione della nuova Convenzione di Montreal. Gli Stati Uniti spingevano per ottenere una "fifth jurisdiction", i Paesi in via di sviluppo erano decisamente contrari, mentre la Francia riteneva che essa dovesse essere considerata facoltativa. Il testo definitivamente approvato il 29 maggio 1999 introduce all'art. 33, secondo comma, una "quinta giurisdizione" che va ad aggiungersi alle quattro sopra richiamate della Convenzione di Varsavia, che potrà essere invocata solamente in caso di crediti derivanti dalla morte o dalle lesioni personali del passeggero, con esclusione quindi di ogni azione risarcitoria riguardante danni ai bagagli, alle merci o per ritardo. Il passeggero, oltre a promuovere l'azione nei "fori" di cui sopra, potrà avvalersi del quinto foro corrispondente a quello del luogo ove abbia la propria residenza principale e permanente al momento dell'incidente, a nulla rilevando, sotto l'aspetto determinativo, il requisito della cittadinanza. Tale giurisdizione è accompagnata da una serie di specificazioni, che per la verità si prestano a non univoche interpretazioni, che debbono concorrere con il requisito della residenza principale e permanente del passeggero ai fini della concreta operatività. In sostanza, la quinta giurisdizione deve essere quella di un Paese membro della Convenzione di Montreal; quella ove il vettore operi un servizio passeggeri per via aerea, direttamente con veicoli propri o tramite veicoli che appartengono ad altri vettori sulla base di accordi commerciali (di *code-sharing* ad esempio); quella ove lo stesso vettore conduca i propri affari di trasporto passeggeri per via aerea da uffici (o locali) presi in locazione o di proprietà del vettore stesso o di un altro vettore con il quale ha un accordo commerciale.

Il menzionato quadro normativo dà la misura di quanto l'introduzione della quinta giurisdizione non si dimostri del tutto favorevole alle posizioni del passeggero, il quale si trova indubbiamente con la possibilità di una maggiore scelta di "fori" competenti per esperire l'azione nei confronti del vettore ma, al contempo, la scelta operativa del quinto foro è

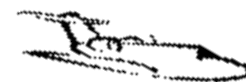
condizionata dalla presenza di una serie di elementi che possono limitarne se non escluderne l'applicazione. Si è voluto introdurre un quinto foro coincidente con la residenza del passeggero senza però danneggiare la posizione del vettore, il quale deve avere nello stesso luogo di residenza del passeggero una struttura organizzativa, direttamente gestita o tramite un suo *partner* commerciale, onde evitare che venga coinvolto giudizialmente in Paesi in cui sia completamente sprovvisto di propri legami operativi.

Se le finalità dell'introduzione della quinta giurisdizione erano quelle di garantire al passeggero-consumatore, nella sua posizione di contraente debole, danneggiato e leso a seguito di un incidente aereo, la possibilità di citare in giudizio il vettore responsabile nel luogo di sua residenza (principale e permanente), la stesura definitiva dell'art. 33, secondo comma, non le ha completamente realizzate, in quanto le ha vincolate alla necessaria presenza di specifiche situazioni inerenti esclusivamente alla sfera organizzativa e commerciale del vettore stesso, creando all'interno del circuito normativo della Convenzione di Montreal un profilo di disuguaglianza tra cittadini che potranno avvalersi della quinta giurisdizione e cittadini che, pur nella medesima condizione, saranno costretti alla originaria scelta dei quattro criteri di collegamento giurisdizionali.



## ALCUNE RIFLESSIONI IN MERITO ALLA LEGISLAZIONE COMUNITARIA IN MATERIA DI SICUREZZA DEL VOLO

di Stanislao Lancia\*



Il 4 luglio 2005 è la data entro la quale gli Stati membri dovranno recepire in ciascun ordinamento le disposizioni presenti nella direttiva 2003/42/CE (in G.U.U.E. n. L 167 del 4 luglio 2003), relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile. L'adozione della direttiva – facendo seguito a quanto anticipato sul numero 3/2003 di questa Newsletter – conferma la volontà del Parlamento europeo e del Consiglio di disciplinare a livello comunitario le azioni da intraprendere per il miglioramento della sicurezza aerea, già espressa attraverso la direttiva 94/56/CE, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

Scopo della direttiva 2003/42/CE è la prevenzione degli incidenti aeronautici attraverso l'istituzione di un sistema obbligatorio per la raccolta, registrazione, tutela e diffusione di informazioni segnalate dal personale di *front line*, relativamente a difetti, guasti o altre situazioni irregolari che abbiano o possano aver influito sulla sicurezza delle operazioni di volo. L'intento è la conoscenza e la gestione dei rischi potenziali prima che questi possano causare un incidente o un inconveniente grave.

Rispetto alla vigente normativa italiana (Circolare ENAC n. 53 del 30/04/1998), la direttiva in oggetto introduce rilevanti novità. Tra queste, tre sono di considerevole portata:

**1) I soggetti coinvolti nell'attività di segnalazione;** nel caso di un aeromobile a turbina o di trasporto pubblico, oltre all' esercente già contemplato dalla Circolare ENAC, la direttiva estende a varie figure professionali l'obbligo di fornire informazioni di sicurezza. Queste sono il comandante, l'addetto alla progettazione, l'addetto alla costruzione, l'addetto alla manutenzione, la persona che firmi un certificato di revisione o di idoneità, il controllore del traffico aereo, l' esercente di un aeroporto, e la persona che svolga una funzione connessa con le manovre a terra;

**2) Elenco degli eventi da segnalare;** relativamente a questo aspetto la

direttiva introduce una duplice novità. In primo luogo, fornisce un puntuale elenco di eventi da segnalare per ogni singola attività del trasporto aereo: operazioni volo, manutenzione, operazioni a terra e controllo del traffico aereo. In secondo luogo, estende, all'interno delle quattro attività menzionate, la tipologia dei riporti; non solo di natura tecnica (es. vibrazioni anomale), ma anche eventi relativi al fattore umano (es. uso inavvertito e/o errato di un comando);

**3) Tipologia degli eventi da segnalare;** “Oltre al sistema di segnalazioni obbligatorie, gli Stati membri possono designare uno o più organi o entità affinché mettano a punto un sistema di segnalazioni spontanee preposto alla raccolta e all'analisi delle informazioni sulle carenze osservate nel settore dell'aviazione [...]”. Le segnalazioni spontanee riguardano quelle “anomalie” che non hanno causato eventi di pericolo o incidenti, ma che in concomitanza con altri fattori, meteorologici per esempio, avrebbero potuto condizionare la sicurezza del volo. Si tratta di una tipologia di riporto in cui l'operatore di *front line* comunica un proprio comportamento errato o carenze del sistema aeronautico. Quest'ultimo stralcio, unito ai precedenti, consolida l'opinione su ciò che rappresenterà la criticità maggiore nell'applicazione della direttiva: **la tutela della riservatezza delle informazioni.** L'articolo 8 se da una parte sancisce che “gli Stati membri adottano, conformemente alle rispettive legislazioni nazionali, le misure necessarie per garantire un'adeguata riservatezza delle informazioni [...] senza pregiudizio delle norme di diritto penale applicabili, gli Stati membri si astengono dal perseguire violazioni della legge non premeditate o commesse inavvertitamente di cui sono venuti a conoscenza soltanto perché segnalate nell'ambito di un sistema nazionale di segnalazione obbligatoria di eventi, salvo in caso di negligenza grave”, contestualmente, è affermato che “l'applicazione del presente articolo lascia impregiudicate le norme nazionali in materia di accesso alle informazioni da parte delle autorità giudiziarie”. La legittima intenzione del legislatore comunitario di non interfe-

rire sull'ordinamento giurisdizionale nazionale mal si concilia con la necessità di definire un chiaro sistema di tutele giuridiche, il quale rappresenta la *conditio sine qua non* per la realizzazione di un sistema per la raccolta di eventi aeronautici. A tal proposito l'ICAO nell'*Accident Prevention Manual* (doc. 9422 – AN/923) afferma che: “[...] qualche forma di immunità da azioni punitive deve essere garantita per chi effettua i riporti”. Sarà compito del legislatore nazionale individuare le forme opportune per garantire questo principio.

In tema di obblighi per il legislatore, l'articolo 5 della direttiva sancisce che: “gli Stati membri designano una o più autorità competenti a predisporre un sistema di raccolta, valutazione, elaborazione e registrazione degli eventi segnalati a norma [...]”. Nell'ordinamento italiano, se appare “naturale” individuare nell'ENAC l'autorità competente per le aree, operazioni volo, manutenzione e operazioni a terra, non è così evidente identificare il soggetto preposto per svolgere analoga funzione nei confronti del controllo del traffico aereo. Infatti, né il decreto legislativo 250/1997 (istitutivo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile), né la legge 665/1996 (istitutiva dell'ENAV S.p.A.) hanno determinato una netta separazione delle competenze tra la funzione di regolazione, normazione e vigilanza e quella di fornitura dei servizi di assistenza al volo.

Anche con riferimento ad un armonico quadro normativo dell'aviazione civile, la data del 4 luglio 2005 assume carattere di attualità.

\* Iscritto al master in Scienze dell'Aviazione presso la II Facoltà di Ingegneria, Università di Bologna (sede di Forlì).



## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

A CURA DI ALESSIO QUARANTA\*

(Continua...)

**REGOLAMENTO (CE) N. 104/2004 DELLA COMMISSIONE DEL 22 GENNAIO 2004 RECANTE NORME SULL'ORGANIZZAZIONE E SULLA COMPOSIZIONE DELLA COMMISSIONE DI RICORSO DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA, IN G.U.U.E. N. L 16 DEL 23 GENNAIO 2004.**

In applicazione degli articoli 31 e 32 del Regolamento 1592/2002 che istituisce l'Agencia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA), in data 23 gennaio scorso sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L 16, è stato pubblicato il Reg. della Commissione n. 104/2004 che si preoccupa di istituire una Commissione di ricorso davanti alla quale possono essere proposti gravami avverso le decisioni individuali adottate dall'EASA.

Detta Commissione assume un ruolo preminente nella costruzione di un sistema europeo di navigazione aerea realmente efficace e sicuro, in quanto opera come organo paragiurisdizionale con competenza a decidere i ricorsi in materia di certificazioni di aeronavigabilità ed ambientale, di indagini sulle imprese e di pagamento di diritti ed oneri.

In altri termini la Commissione istituita con il Regolamento in esame opera, nei confronti delle decisioni individuali dell'Agencia, come giudice di primo grado rispetto ai ricorsi che possono presentare i destinatari, persone fisiche e/o giuridiche, dei provvedimenti emanati.

In effetti, l'articolo 41 del Regolamento su EASA stabilisce che le decisioni della Commissione di ricorso possono essere impugnate di fronte alla Corte di giustizia secondo i termini e le condizioni stabilite dall'articolo 230 del Trattato istitutivo dell'Unione, con ciò confermando che questo nuovo istituto, peraltro terzo rispetto all'Agencia e dotato di ampi poteri di autonomia, esercita funzioni giurisdizionali di prima istanza, secondo rigorosi parametri prestabiliti.

A chiusura del sistema, l'articolo 42 del Reg. 1592/2002 prevede che gli Stati membri e le istituzioni comunitarie possono proporre un ricorso diretto dinanzi alla Corte di giustizia contro le decisioni dell'Agencia, senza dover

preliminarmente passare attraverso il meccanismo del preventivo ricorso innanzi la Commissione di cui sopra.

Tale indicazione, sulla cui congruità con il sistema si sollevano perplessità, costituisce un indubbio elemento rispetto alla funzione di organo di prima istanza riservato dalle disposizioni vigenti alla Commissione dei ricorsi.

Restano, in realtà, oscure le motivazioni che hanno indotto il legislatore comunitario a prevedere un differente percorso di tutela a secondo che i destinatari dei provvedimenti dell'Agencia siano gli Stati ovvero soggetti privati, stabilendo solo per questi ultimi la necessità di esperire il ricorso innanzi all'apposita Commissione prima di poter adire la Corte di Giustizia.

Il Regolamento in esame prevede che la Commissione sia composta da tre membri, due aventi una formazione tecnica ed uno, che assume le funzioni di presidente, con una formazione prettamente giuridica e che abbia una riconosciuta esperienza nel settore del diritto comunitario ed internazionale.

Per ciò che concerne i membri "tecnici", essi devono possedere una solida e comprovata esperienza professionale nel settore della certificazione, in particolare nel contesto di una serie di discipline tecniche che formano oggetto di uno specifico allegato al Regolamento in questione.

Senza dilungarsi in questa sede nella minuziosa descrizione delle modalità di funzionamento della Commissione dei ricorsi, preme sottolineare il fatto che, su stessa ammissione della Commissione Europea, tale istituto non dovrebbe essere caratterizzato da una elevata attività; ciò è dovuto alla circostanza che il Regolamento 1592/2002 istitutivo di EASA non comprende ancora nel proprio campo di applicazione la regolamentazione delle operazioni di volo e le licenze del personale navigante, attività, queste, che sicuramente determineranno un rilevante incremento del numero delle decisioni individuali adottate dall'Agencia e, pertanto, possibili oggetto di ricorsi.

**REGOLAMENTO (CE) N. 261/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DELL'11 FEBBRAIO 2004 CHE ISTITUISCE REGOLE COMUNI IN**

**MATERIA DI COMPENSAZIONE ED ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN CASO DI NEGATO IMBARCO, DI CANCELLAZIONE DEL VOLO O DI RITARDO PROLONGATO E CHE ABROGA IL REGOLAMENTO (CEE) N. 251/91 IN G.U.U.E. N. L 46 DEL 17 FEBBRAIO 2004.**

In data 17 febbraio scorso è stato pubblicato il Regolamento n. 261/2004 che detta nuove norme in materia di compensazione per negato imbarco a bordo di un aeromobile (c.d. fenomeno dell'overbooking). La normativa di cui sopra è già stata oggetto di analisi, prima della sua formale pubblicazione, sul numero 3/2003 di questa Newsletter, pag. 1, e, pertanto, in questa sede ci si limiterà ad un breve richiamo delle principali innovazioni introdotte dal Regolamento pubblicato.

La principale novità riguarda l'*innalzamento dei livelli di compensazione* che vanno da un minimo di 250 euro fino a 400 o 600 euro a seconda della distanza percorsa; al riguardo, ai fini del calcolo per la determinazione della distanza, viene utilizzato il parametro che si riferisce all'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo rispetto all'orario di arrivo previsto in conseguenza del negato imbarco.

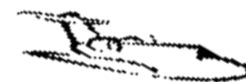
Ulteriore rilevante novità riguarda l'estensione della fattispecie oggetto del Regolamento che, rispetto al passato, disciplina anche le ipotesi di cancellazione del volo ed il ritardo dello stesso, oltre al negato imbarco.

Quanto al primo aspetto, il passeggero *in caso di cancellazione del volo* ha, comunque, diritto al rimborso del prezzo pieno del biglietto per la parte di viaggio non effettuata, ovvero per l'intero nel caso in cui, causa l'avvenuta cancellazione, il viaggio è divenuto inutile; in alternativa, il passeggero può optare per l'imbarco su di un volo per la destinazione finale non appena possibile o, anche, la scelta di differire il viaggio ad un'altra data succes-

(...Continua)



## OSSERVATORIO LEGISLATIVO



(Continua...)

siva di suo gradimento, soggetta alla effettiva disponibilità di posti.

Inoltre, spetta al passeggero l'assistenza che si concretizza nella fornitura di pasti e bevande in relazione all'attesa, nei pernottamenti necessari, nei servizi di trasporto tra l'aeroporto ed in luogo di sistemazione in attesa del nuovo volo, nonché in ulteriori facilitazioni ancillari che riguardano la possibilità di effettuare gratuitamente due telefonate o messaggi telex, fax o di posta elettronica.

In ogni caso, il passeggero "vittima" della cancellazione del volo ha diritto di ricevere la compensazione pecuniaria prevista in caso di negato imbarco, a meno che non sia stato debitamente informato della cancellazione stessa secondo modalità e tempi che possono variare da un massimo di due settimane precedenti l'orario di partenza ad un minimo inferiore a sette giorni prima, ma con l'offerta di raggiungere comunque la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo originariamente previsto.

Da notare che, ferme restando le previsioni in merito all'assistenza, la compensazione pecuniaria non opera se il vettore può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche assumendo tutte le iniziative idonee.

Per quanto concerne l'ipotesi di *volo ritardato* il Regolamento in esame indica che il passeggero ha diritto, in tutto o in parte, alle forme di assistenza previste dagli articoli 8 e 9 in funzione sia della distanza che dell'entità del ritardo che, in questo caso, non va calcolato sull'orario di arrivo previsto, bensì su quello di partenza.

Ad ogni buon conto, in caso di ritardo non è mai dovuta la compensazione pecuniaria prevista per il negato imbarco, in parte applicabile, come visto, anche alla cancellazione del volo.

Nel contesto delle innovazioni apportate al sistema dal Regolamento 261, rileva l'estensione dell'ambito di applicazione soggettivo delle norme.

Infatti, la nuova normativa si applica non solo, come per il passato, a tutti i passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro indipendentemente dalla nazionalità della compagnia che

effettua il trasporto, ma anche ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un Paese terzo con destinazione verso un aeroporto situato nell'Unione Europea, a condizione, in tal caso, che il vettore in questione sia comunitario.

Tale ultima disposizione non trova applicazione unicamente nel caso in cui i passeggeri abbiano ricevuto benefici di carattere pecuniario ed assistenza nel Paese terzo.

Appare opportuno evidenziare che le nuove norme, se da un lato non hanno l'effetto di limitare la possibilità per il passeggero di richiedere al vettore, secondo le norme civilistiche, un risarcimento supplementare dando, ovviamente, la dimostrazione di avere subito un danno economicamente quantificabile, dall'altro lato non vietano al vettore di agire con azioni di regresso nei confronti di chiunque possa a vario titolo essere considerato responsabile del disservizio secondo le norme applicabili.

Di particolare rilevanza è poi la disposizione che invita gli Stati membri ad individuare un organismo nazionale responsabile della applicazione del nuovo Regolamento, con il compito di adottare tutte le misure idonee a garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri aerei, così come previsti dalle norme.

Tale previsione, non nuova nel contesto ordinamentale comunitario, comporta come immediata conseguenza la necessità di istituire un tipizzato sistema sanzionatorio, che abbia il requisito della effettività, della proporzione e che sia dissuasivo rispetto alle possibili violazioni del Regolamento in esame ad opera degli operatori; inoltre, la stessa norma attribuisce a detto organismo una funzione di raccolta dei reclami e di istruttoria ai fini della eventuale irrogazione di sanzioni.

In conclusione, si nota che, al fine di consentire sia agli Stati membri che agli operatori del settore di adeguarsi alle nuove previsioni che hanno un indubbio impatto economico ma anche sull'organizzazione aziendale, il Regolamento entrerà in vigore decorso un anno dalla sua pubblicazione.

**REGOLAMENTO (CE) N. 411/2004 DEL CONSIGLIO DEL 26 FEBBRAIO 2004 CHE**

**ABROGA IL REGOLAMENTO (CEE) N. 3975/87 E MODIFICA IL REGOLAMENTO (CEE) N. 3976/87 E IL REGOLAMENTO (CE) N. 1/2003 RELATIVAMENTE AI TRASPORTI AEREI TRA LA COMUNITÀ ED I PAESI TERZI, IN G.U.U.E. N. L 68 DEL 6 MARZO 2004.**

Il presente Regolamento, che nella sua scarna formulazione consta di quattro brevissimi articoli, riveste una notevole importanza nel contesto della creazione di un sistema realmente basato sulle regole della leale concorrenza nel settore del trasporto aereo, non solo a livello comunitario, ma anche nelle relazioni tra l'Unione Europea ed i Paesi terzi.

Infatti, dalla abrogazione del Reg. 3975/87 e dalle contestuali modifiche apportate ai Regolamenti 3976/87 ed 1/2003 deriva la estensione della applicazione delle regole della concorrenza anche ai trasporti aerei tra gli Stati membri ed i Paesi terzi; in particolare, nel nuovo sistema la Commissione Europea potrà esercitare tutti quei poteri, a volte penetranti ed incisivi, da cui prima risultavano esclusi i collegamenti con Paesi extra comunitari, anche laddove questi erano caratterizzati dall'emergere di pratiche anticoncorrenziali.

La rilevanza di tale intervento legislativo comunitario emerge a chiare lettere dalla circostanza che d'ora in poi la Commissione potrà verificare la applicazione delle norme sulla concorrenza anche con riguardo alle alleanze tra vettori, con la possibilità di infliggere sanzioni nei casi di violazione dei precetti.

In conclusione, con il Regolamento 411/2004, che si applicherà a decorrere dal 1° maggio prossimo, si razionalizzano ed uniformano i poteri a disposizione della Commissione in un campo estremamente delicato e vitale nell'ambito del trasporto aereo quale quello della concorrenza, tenuto anche conto dei riflessi che le nuove norme avranno sulle concentrazioni aziendali sia interne che esterne alla Comunità, che oggi costituiscono uno degli strumenti a disposizione degli operatori per cercare di rilanciare un settore afflitto da diverse difficoltà.

(...Continua)



## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

(Continua...)

**REGOLAMENTO (CE) N. 549/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 10 MARZO 2004 CHE STABILISCE I PRINCIPI GENERALI PER L'ISTITUZIONE DEL CIELO UNICO EUROPEO ("REGOLAMENTO QUADRO"), IN G.U.U.E. N. L 96 DEL 31 MARZO 2004.**

**REGOLAMENTO (CE) N. 550/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 10 MARZO 2004 SULLA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA NEL CIELO UNICO EUROPEO ("REGOLAMENTO SULLA FORNITURA DI SERVIZI"), IN G.U.U.E. N. L 96 DEL 31 MARZO 2004.**

**REGOLAMENTO (CE) N. 551/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 10 MARZO 2004 SULL'ORGANIZZAZIONE E L'USO DELLO SPAZIO AEREO NEL CIELO UNICO EUROPEO ("REGOLAMENTO SULLO SPAZIO AEREO"), IN G.U.U.E. N. L 96 DEL 31 MARZO 2004.**

**REGOLAMENTO (CE) N. 552/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 10 MARZO 2004 SULL'INTEROPERABILITÀ DELLA RETE EUROPEA DI GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO ("REGOLAMENTO SULL'INTEROPERABILITÀ"), IN G.U.U.E. N. L 96 DEL 31 MARZO 2004.**

In data 10 marzo 2004, le istituzioni comunitarie hanno adottato il pacchetto di misure volte alla creazione del c.d. "cielo unico europeo", con l'obiettivo di migliorare e di rafforzare la sicurezza, nonché di ristrutturare lo spazio aereo in funzione del flusso di traffico piuttosto che in funzione delle frontiere nazionali.

In particolare, tale pacchetto contiene un regolamento quadro e tre regolamenti di applicazione, relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea, all'organizzazione e all'uso dello spazio aereo e all'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo.

Il **regolamento quadro** stabilisce le disposizioni generali per la creazione del cielo unico europeo, con particolare attenzione alla sicurezza e alla regolarità dei servizi di navigazione aerea.

Alla luce del dettato di tale regolamento, appare opportuno sottolineare che le autorità nazionali di vigilanza dovranno essere indipendenti dai fornitori dei servizi di navigazione aerea.

Il regolamento quadro prevede sia l'istituzione di un Comitato di conciliazione, composto da 30 membri (15 membri del Parlamento europeo e 15 rappresentanti del Consiglio) ed incaricato di assicurare l'adeguata considerazione degli interessi di tutte le categorie di utenti dello spazio aereo, l'istituzione di un'organo consultivo di settore, sia composto da rappresentanti dei fornitori di servizi di navigazione aerea, associazioni di utenti dello spazio aereo, aeroporti, l'industria aeronautica e gli enti professionali rappresentativi del personale e assisterà la Commissione riguardo agli aspetti tecnici dell'attuazione del cielo unico europeo.

Da ultimo, si deve rilevare che EUROCONTROL, l'organizzazione europea per la sicurezza aerea, sarà coinvolta nella preparazione delle norme di attuazione nel settore di sua competenza e sulla base del mandato concordato dal Comitato per il cielo unico europeo. I rappresentanti di EUROCONTROL saranno invitati a prendere parte a questo Comitato, se del caso, in qualità di osservatori o di esperti.

Il **regolamento sui servizi** è volto a definire requisiti comuni per la fornitura sicura ed efficace dei servizi di navigazione aerea in condizioni di continuità e di interoperabilità in tutta la Comunità. Esso istituisce un sistema armonizzato di certificazione e prevede norme per la designazione dei prestatori di servizi e, in particolare, per l'abilitazione dei controllori. Sul punto, si deve sottolineare che auspica il raggiungimento di un'intesa per armonizzare i sistemi di abilitazione dei controllori in modo da migliorare la disponibilità degli stessi e promuovere il riconoscimento reciproco delle licenze.

*E.T.*

**PROPOSTA MODIFICATA DI  
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO**

**EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CEE) N. 3922/91 DEL CONSIGLIO, CONCERNENTE L'ARMONIZZAZIONE DI REGOLE TECNICHE E DI PROCEDURE AMMINISTRATIVE NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE DEL 10 FEBBRAIO 2004, COM (2004) 73.**

La proposta presentata dalla Commissione Europea in data 10 febbraio scorso sostituisce la precedente proposta a suo tempo pubblicata che aveva lo scopo di emendare il regolamento 3922/91, concernente l'armonizzazione delle regole tecniche e delle procedure amministrative applicabili al settore dell'aviazione civile.

L'iniziativa originaria nasceva dalla considerazione che, a fronte del progressivo processo di liberalizzazione del trasporto aereo che ha caratterizzato gli anni, '90, occorre prevedere anche un'armonizzazione del quadro normativo e regolamentare riferito al mondo dell'aviazione civile inteso nel suo complesso.

Tale esigenza era ancor più pressante perché sottendeva al duplice scopo di garantire, da un lato, un elevato livello di sicurezza nella navigazione aerea e di assicurare, dall'altro, una reale e disciplinata concorrenza nel mercato interno.

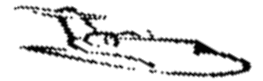
Sulla base di tali principi ispiratori venne varato nel 1991 il regolamento 3922, proprio al fine di istituzionalizzare e mantenere aggiornate un complesso di norme armonizzate riferite alla progettazione, alla costruzione, all'esercizio ed alla manutenzione degli aeromobili, nonché al personale e alle imprese addette a tali mansioni.

Successivamente, nel corso degli anni sono state avanzate varie proposte di modifica della predetta normativa nonché altre iniziative legislative che hanno indotto la Commissione a predisporre nel 2002 un nuovo testo regolamentare su tale fattispecie.

In proposito, merita di essere menzionata la proposta presentata nel 2000 volta ad includere nel regolamento un nuovo allegato tecnico che contemplasse la JAR-OPS 1.

Inoltre, l'approvazione del regolamento del Parlamento e del Consiglio

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO



(Continua...)

n. 1592/2002 istitutivo dell'Agenda Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) ha introdotto nuove norme in materia di progettazione, costruzione e manutenzione degli aeromobili, andando pesantemente ad incidere sulla normativa adottata nel 1991 (Reg. 3922/91).

Infine, in applicazione del regolamento su EASA, la Commissione Europea, con Reg. n. 2042/2003 del 20 novembre 2003 (norma già commentata nella Newsletter n. 4/2003, pag. 6), ha dettato i requisiti obbligatori per ciò che concerne il mantenimento della navigabilità degli aeromobili e di altri prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché le disposizioni sulla approvazione delle imprese e del personale adibito a tali mansioni.

Da tutto ciò si evince chiaramente la necessità, onde evitare di incorrere in difficoltà di tipo applicativo che potrebbero dare luogo a conflitti tra norme difficilmente risolvibili sul piano strettamente interpretativo da parte degli operatori, della ulteriore proposta in esame che modifichi il regolamento 3922/91 ed il suo allegato tecnico al fine di rendere le norme in essi contenute compatibili con il mutato panorama legislativo vigente.

Il nuovo documento tiene conto sia delle osservazioni formulate dal Parlamento Europeo in prima lettura della precedente iniziativa, sia delle indicazioni, provenienti sempre dal Parlamento, relative alle limitazioni dei tempi di volo (Flight Time Limitation Scheme).

Inoltre, è stata anche considerata una ulteriore proposta della Commissione sui requisiti di sicurezza per il personale di bordo, che potrebbe avere dei riflessi sulla regolamentazione in esame.

In sintesi i principali emendamenti apportati dalla presente proposta riguardano: a) le limitazioni dell'orario di lavoro e dei tempi di volo, nonché i requisiti di riposo; b) la definizione di "Autorità"; c) l'adeguamento alle disposizioni EASA per la certificazione e la manutenzione degli aeromobili.

Quanto alla prima questione, va chiarito che allo stato le disposizioni

in materia di tempi di volo, orario di servizio e periodi di riposo del personale navigante sono dettate dai singoli Stati membri; di qui la necessità di procedere ad una armonizzazione di procedure che, a detta della Commissione, a volte possono risultare addirittura inadeguate. In tal senso il nuovo regolamento mira ad individuare un contenuto prescrittivo minimo sulla base di quanto previsto nella direttiva (CE) 2000/79.

Inoltre, viene introdotto un nuovo articolo 8 bis allo scopo di estendere i poteri discrezionali delle Autorità nazionali in materia di deroghe alle limitazioni dei tempi di volo; ovviamente, il richiedente la deroga deve dare piena garanzia del rispetto e della sussistenza di adeguati livelli di sicurezza delle operazioni.

Per quanto attiene al secondo aspetto sopra citato, va segnalato che le disposizioni JAR-OPS fanno riferimento all'Autorità quale soggetto titolare del compito e della responsabilità dell'attuazione delle JAR-OPS stesse, senza che il regolamento definisca o identifichi cosa debba intendersi per "Autorità"; allo scopo, la nuova proposta di regolamento prevede che l'Autorità competente dello Stato membro sia quella che ha rilasciato all'impresa il Certificato di Operatore Aereo. In altri termini, detta Autorità sarà il soggetto responsabile di verificare l'osservanza da parte degli operatori delle disposizioni vigenti ed avrà il compito di garantire, più in generale, l'attuazione delle prescrizioni regolamentari.

Infine, come sopra anticipato, viene previsto l'adeguamento del regolamento 3922 alle prescrizioni tecniche adottate dalla Commissione in applicazione del regolamento 1592/2002, istitutivo di EASA, in particolare per ciò che concerne la certificazione e la manutenzione degli aeromobili, ma anche con riferimento al personale addetto ed alle imprese che effettuano operazioni manutentive.

**LEGGE N. 350 DEL 24 DICEMBRE 2003,  
DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE  
DEL BILANCIO ANNUALE E  
PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE**

**FINZIARIA 2004), IN G.U. N. 299  
DEL 27 DICEMBRE 2003.**

L'articolo 4, comma 153, della legge finanziaria 2004 prevede, ai fini dello sviluppo e della realizzazione delle infrastrutture aeroportuali, la concessione di un contributo in conto capitale di 27,3 milioni di euro per il 2004.

*E.T.*

**LEGGE N. 12 DEL 10 GENNAIO 2004,  
RATIFICA ED ESECUZIONE DELLA  
CONVENZIONE PER L'UNIFICAZIONE DI  
ALCUNE NORME RELATIVE AL  
TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE,  
CON ATTO FINALE E RISOLUZIONI,  
FATTA A MONTREAL IL 28 MAGGIO  
1999, IN G.U. N. 20 DEL 26 GENNAIO  
2004.**

Con tale provvedimento, il Presidente della Repubblica è stato autorizzato a ratificare la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, entrata in vigore a livello internazionale il 4 novembre 2003. Di conseguenza, nel momento in cui lo strumento di ratifica italiano verrà depositato, il regime della responsabilità del vettore aereo, previsto dalla Convenzione di Montreal, entrerà in vigore anche nel nostro Paese.

*E.T.*

**LEGGE N. 47 DEL 27 FEBBRAIO 2004,  
CONVERSIONE IN LEGGE, CON  
MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE**

(...Continua)



## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

(Continua...)

**24 DICEMBRE 2003, N. 355, RECANTE PROROGA DI TERMINI PREVISTI DA DISPOSIZIONI LEGISLATIVE, IN G.U. N. 48 DEL 27 FEBBRAIO 2004.**

Con tale provvedimento, è stato disposto l'inserimento nella legge finanziaria per il 2004 dell'art. 23-*undecies*, che autorizza, a decorrere dal 2004, in favore dell'ENAC, un contri-

buto annuo di 10 milioni di euro, destinato allo sviluppo e alla realizzazione delle infrastrutture aeroportuali.

*E.T.*

## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

A CURA DI FREYA TAMBURINI

**RIPARTIZIONE DELLE COMPETENZE TRA L'ENAC E LE SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTUALE**  
(Sentenza del TAR Lazio, III sezione, n. 1488 del 17 febbraio 2004)

Con tale pronuncia, il TAR Lazio ha ribadito i confini tra le competenze dell'ENAC e quelle delle società concessionarie cui è affidata la gestione degli aeroporti. Il TAR ha escluso che, in virtù del rapporto concessorio, parte delle funzioni amministrative proprie dell'ENAC venga conferita alle società di gestione aeroportuale. L'ENAC costituisce, infatti, il soggetto giuridico deputato all'assolvimento delle funzioni d'amministrazione attiva, di controllo e di vigilanza nel settore pubblico dell'aviazione civile e nei confronti delle società di gestione aeroportuale. Il tribunale giudicante ha peraltro escluso che la società cui sia affidata la gestione totale dell'aer-

roporto sia investita anche di funzioni amministrative tali da limitare i compiti di polizia aeronautica dell'ENAC e ha rilevato che dall'assunzione della gestione totale dell'aeroporto sorge esclusivamente una specifica responsabilità per la società, che deve rispondere dell'adeguatezza dei servizi aeroportuali nella loro complessità, essendo l'unico soggetto erogatore. Da ultimo, il TAR ha tracciato la distinzione tra le competenze della società di gestione e quelle del direttore d'aeroporto, precisando che a quest'ultimo competono i poteri di polizia amministrativa, i poteri di vigilanza sull'attività di carico e scarico delle merci, i poteri d'ingiunzione per il rimborso di spese sostenute per conto di privati, nonché gli obblighi di comunicazione, qualora egli abbia notizia di un incidente aeronautico o di un inconveniente grave ad un aeromobile, accaduti nella sua circoscrizione.

**COMMISSIONE D'AGENZIA ESCLUSIVAMENTE LIMITATA AI BIGLIETTI AEREI**  
(Sentenza del Tribunale Civile di Roma, IX sezione, del 26 gennaio 2004)

Con tale decisione, il Tribunale di Roma ha respinto le domande proposte dalla Fiavet Lazio e da sette agenti di viaggio laziali nell'ambito del giudizio intentato contro Alitalia nel 2001 per ottenere l'estensione della commissione d'agenzia corrisposta sulla vendita della biglietteria aerea ai diritti per l'imbarco dei passeggeri e ai supplementi relativi al controllo di sicurezza dei passeggeri e dei loro bagagli. Il Tribunale ha, altresì, condannato la Fiavet Lazio e gli agenti di viaggio a rifondere ad Alitalia le spese di giudizio.

## MATERIALI

A CURA DI FREYA TAMBURINI

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEL 18 FEBBRAIO 2004 AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO SUI PROGRESSI DEL PROGRAMMA DI RICERCA GALILEO ALL'INIZIO DEL 2004, COM (2004) 112 DEFINITIVO.**

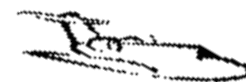
Con tale comunicazione, la Commissione ha sottolineato che i progressi del programma GALILEO per

la creazione del sistema europeo di radionavigazione via satellite sono stati considerevoli. Il programma si svolge come previsto e la sua dimensione internazionale si sta affermando in misura considerevole. In particolare, è stato concluso di recente un accordo con la Cina e sta per essere

(...Continua)



## MATERIALI



(Continua...)

stipulato un accordo con gli Stati Uniti.

L'esatto ammontare del finanziamento che il settore privato si dichiarerà pronto a sostenere costituisce l'unico elemento di incertezza restante, anche se le quattro offerte presentate nell'ambito della procedura di selezione del futuro concessionario prevedono effettivamente una partecipazione sostanziale delle imprese interessate.

In questo contesto è essenziale, da un lato, che la procedura legislativa concernente il regolamento sulle future strutture di gestione del programma sia terminata quanto prima e, dall'altro, che il Parlamento europeo e il Consiglio confermino gli orientamenti formulati in precedenza; in particolare in relazione ai servizi che saranno generati dal sistema GALILEO, per permettere all'Agenzia spaziale europea di stabilire definitivamente le opzioni tecniche finora prese in considerazione, all'impresa comune di condurre i negoziati per scegliere l'operatore del sistema e all'autorità di vigilanza di stipulare il contratto di concessione.

### **COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE DEL 9 FEBBRAIO 2004 SULLA POLITICA COMUNITARIA NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CON I PAESI VICINI, COM (2004) 74 DEFINITIVO.**

Con tale comunicazione, la Commissione ha sottolineato che una politica dei trasporti aerei nei confronti di tutti i paesi vicini alla Comunità costituisce un importante obiettivo politico.

Tuttavia, considerata la diversità dei paesi vicini alla Comunità allargata non sarebbe prudente imporre un approccio basato su un modello di negoziati uguale per tutti, né sarebbe efficiente cercare di concludere accordi globali con tutti i paesi contemporaneamente. Di conseguenza, la Commissione ha proposto un approccio coerente e insieme flessibile: negoziati basati sul modello del mercato unico dell'aviazione con tutti i paesi con cui la Comunità ha già stabilito relazioni di cooperazione paneuropea nel

settore dell'aviazione e negoziati basati sugli accordi euromediterranei nel settore dell'aviazione con alcuni paesi del Mediterraneo, come il Marocco, il Libano e la Giordania.

Infine, la Commissione, in virtù del mandato orizzontale conferitole dal Consiglio il 5 giugno 2003, ha deciso di avviare sistematicamente negoziati con tutti i suoi paesi vicini, per sostituire, mediante accordi comunitari, le disposizioni degli accordi bilaterali, conclusi tra Stati membri e paesi vicini, contrarie al diritto comunitario, come indicato dalle sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee del 5 novembre 2002.

### **COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO DEL 9 GENNAIO 2004 IN APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 251, PARAGRAFO 2, SECONDO COMMA DEL TRATTATO CE RELATIVA ALLA POSIZIONE COMUNE APPROVATA DAL CONSIGLIO IN VISTA DELL'ADOZIONE DI UN REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO ALLA PROTEZIONE CONTRO LE SOVVENZIONI E LE PRATICHE TARIFFARIE SLEALI CHE RECANO PREGIUDIZIO AI VETTORI AEREI COMUNITARI NELLA PRESTAZIONE DI SERVIZI DI TRASPORTO AEREO DA PARTE DI PAESI NON MEMBRI DELLA COMUNITÀ EUROPEA COM (2004) 7 DEFINITIVO.**

Con tale comunicazione, la Commissione ha sottolineato che il regolamento proposto le consentirà di intervenire contro la concorrenza sleale di vettori non comunitari, sulle rotte da e per la Comunità, dovuta a sovvenzioni di paesi terzi che alterano la concorrenza. Inoltre, tale regolamento costituirà un rimedio contro le pratiche tariffarie sleali seguite da vettori aerei di paesi terzi che usufruiscono di vantaggi non commerciali.

La Commissione ha affermato di accogliere le modifiche apportate dal Consiglio alla proposta iniziale. In particolare, si segnala che: innanzitutto, il Consiglio ha stabilito che il regolamento non impedirà l'applicazione di disposizioni speciali contenute in accordi esistenti sui servizi aerei, stipulati fra Stati membri e paesi terzi; inoltre, il Consiglio ha ampliato la de-

finizione di pratica sleale per includere tutti i vettori di paesi terzi e non solo quelli controllati dallo Stato, poiché questi ultimi non sono gli unici a poter usufruire di vantaggi non commerciali.

### **COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO DEL 9 GENNAIO 2004 IN APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 251, PARAGRAFO 2, SECONDO COMMA DEL TRATTATO CE RELATIVA ALLA POSIZIONE COMUNE APPROVATA DAL CONSIGLIO IN VISTA DELL'ADOZIONE DI UN REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO AI REQUISITI ASSICURATIVI APPLICABILI AI VETTORI E AGLI ESERCENTI DI AEROMOBILI, COM (2004) 6 DEFINITIVO.**

Con tale comunicazione, la Commissione si è espressa sulle modifiche apportate dal Consiglio alla proposta di regolamento volto a definire le condizioni di assicurazione e gli importi minimi che la Comunità, i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili di paesi terzi devono osservare ogniqualvolta essi effettuano voli all'interno, a destinazione, in provenienza o al di sopra del territorio comunitario.

La Commissione ha ritenuto che tali modifiche possano essere accolte nella misura in cui garantiscono la realizzazione degli obiettivi del regolamento.

In particolare, si segnala che la Commissione ha ribadito la necessità di estendere lo stesso obbligo di copertura assicurativa, con un capitale di 250.000 DSP (circa 325.000 euro) per passeggero, sia ai vettori aerei, sia agli esercenti di aeromobili per tutti gli aeromobili con massa superiore a 2,7 tonnellate. Tuttavia, la Commissione ha accettato l'indicazione del Consiglio di ridurre l'ammontare della copertura assicurativa a 100.000 DSP a vantaggio degli esercenti di aeromobili di massa inferiore a 2,7 tonnellate, al fine di soddisfare le esigenze dell'aviazione sportiva e ricreativa.

(...Continua)



## MATERIALI

(Continua...)

**POSIZIONE COMUNE (CE) N. 7/2004, DEL 5 DICEMBRE 2003, DEFINITA DAL CONSIGLIO, DELIBERANDO IN CONFORMITÀ DELLA PROCEDURA DI CUI ALL'ARTICOLO 251 DEL TRATTATO CHE ISTITUISCE LA COMUNITÀ EUROPEA, IN VISTA DELL'ADOZIONE DI UN 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, IN G.U.U.E. N. C 054 E DEL 2 MARZO 2004.**

In data 5 dicembre 2003, il Consiglio ha adottato una posizione comune in merito ad una proposta di regolamento, presentata dalla Commissione, concernente la negoziazione e l'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i paesi terzi.

La proposta è stata elaborata alla luce delle sentenze della Corte di giustizia del 5 novembre 2002 relative ad accordi bilaterali in materia di servizi aerei conclusi tra otto Stati membri e gli Stati Uniti. Tali sentenze hanno confermato che gli accordi in questione contenevano disposizioni che rientrano nella competenza esclusiva della Comunità. La Corte ha, quindi, affermato che gli Stati membri non hanno una competenza esclusiva per negoziare e concludere un accordo bilaterale classico in materia di servizi aerei.

La proposta in questione si prefigge di ovviare a tale situazione cercando di creare un quadro giuridico all'interno del quale gli Stati membri possono continuare a negoziare ed attuare accordi di questo tipo nel rispetto della legislazione comunitaria in questo settore di "competenza mista".

Con l'adozione della posizione comune, il Consiglio ha apportato una serie di modifiche sostanziali alla proposta iniziale della Commissione relative, in particolare, al sistema di notifica e autorizzazione della Comunità. A tal proposito è opportuno sottolineare in particolare tre modifiche:

– il campo di applicazione del progetto di regolamento è stato am-

pliato in modo da includere anche i casi in cui gli Stati membri avviano negoziati con un paese terzo con il quale anche la Commissione ha avviato negoziati a nome della Comunità;

– è stata introdotta una procedura accelerata che autorizza gli Stati membri a concludere automaticamente accordi a nome della Comunità a condizione che includano talune clausole tipo;

– è stato introdotto il principio secondo cui gli Stati membri possono applicare accordi in via provvisoria in attesa dell'esito delle procedure di verifica della Comunità.

In conclusione, si deve sottolineare che tali modifiche rispecchiano la preoccupazione generale degli Stati membri, secondo cui il sistema istituito mediante tale regolamento deve consentire loro di continuare a negoziare nuovi accordi e ad aggiornare gli accordi già in vigore.

**COMUNICATO STAMPA DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEL 3 FEBBRAIO 2004 IN MERITO ALLA DECISIONE SULL'AEROPORTO DI CHARLEROI, IP/04/157.**

Con tale comunicato stampa, la Commissione europea ha annunciato l'avvenuta adozione dell'attesa decisione sui vantaggi economici concessi alla compagnia aerea Ryanair dalla regione della Vallonia e dal BSCA (Aeroporto di Bruxelles Sud Charleroi).

La Commissione ha giudicato contraria alle norme comunitarie in materia di aiuti di Stato una parte di tali aiuti finanziari e ne ha disposto la restituzione.

In particolare, la Commissione non ha approvato: gli sconti sulle tasse aeroportuali praticati a Charleroi, ritenuti discriminatori e non pienamente trasparenti, le ridotte tasse per i servizi a terra, in quanto non sono controbilanciate da possibili surplus derivanti da altre attività commerciali (parcheggi, negozi ecc.), l'incentivo fornito alla rotta Dublino-Charleroi, che era stata già da tempo inaugurata e che non poteva, quindi, beneficiare degli aiuti *una tantum* erogati per l'apertura di nuove rotte.

La Commissione ha, invece, autorizzato la restante parte degli aiuti, in quanto destinati a favorire lo sviluppo e la maggiore utilizzazione delle infrastrutture aeroportuali secondarie che sono solitamente sottoutilizzate e che rappresentano senza dubbio un fattore determinante per lo sviluppo economico regionale.

In conclusione, appare opportuno rilevare l'importanza di tale intervento comunitario, che va ad instaurare una maggiore trasparenza nei rapporti contrattuali tra i vettori aerei e gli aeroporti, in particolare con quelli regionali, contribuendo, altresì, allo sviluppo delle compagnie aeree "low-cost" nell'Unione europea a tutto vantaggio dei consumatori.

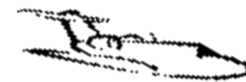
**COMUNICATO STAMPA DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEL 3 MARZO 2004 IN MERITO ALL'ESTENSIONE DELLA REGOLA C.D. "DE MINIMIS" SUGLI AIUTI DI STATO AL SETTORE DEI TRASPORTI, IP/04/290.**

Con tale comunicato stampa, la Commissione europea ha annunciato di voler estendere al settore dei trasporti la regola c.d. "de minimis" sugli aiuti di Stato. In particolare, la Commissione ha ritenuto che il settore dei trasporti debba rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento n. 69/2001. In base a questo regolamento, gli incentivi finanziari pubblici inferiori per ciascun beneficiario ai 100.000 euro, erogati in un arco di tempo considerato di tre anni, non costituiscono aiuti di Stato ai sensi del Trattato CE, non essendo potenzialmente in grado di falsare la concorrenza, e, di conseguenza, non necessitano dell'autorizzazione preventiva della Commissione.

**SEGNALAZIONE DELL'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO AL PARLAMENTO E AL GOVERNO DEL 29 GENNAIO 2004, LIBERAZIONE E PRIVATIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ AEROPORTUALI, AS274, IN BOLLETTINO N. 5 DEL 2004.**

(...Continua)

## MATERIALI



(Continua...)

Con tale segnalazione, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha espresso alcune considerazioni in merito alle problematiche di carattere concorrenziale relative alla gestione degli scali e delle attività aeroportuali.

Tali problematiche concernono tanto aspetti relativi al sistema aeroportuale nel suo complesso, quali ad esempio le modalità di rilascio e rinnovo delle concessioni per la gestione delle infrastrutture di scalo, quanto aspetti riguardanti specifici servizi svolti in aeroporto.

In particolare, si rileva che, nonostante il Decreto Legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di recepimento della Direttiva 96/67/CE del 15 ottobre 1996, abbia avviato il processo di liberalizzazione del settore, permangono importanti impedimenti al raggiungimento degli obiettivi legislativi di riduzione dei costi di gestione delle compagnie aeree e di miglioramento della qualità offerta agli utenti.

L'Autorità si è concentrata sulle seguenti questioni: le modalità di scelta e assegnazione delle concessioni per la gestione delle infrastrutture aeroportuali, nonché la durata delle concessioni medesime; la determinazione delle tariffe relative ai servizi centralizzati; il rischio di estensione della posizione dominante del gestore delle infrastrutture aeroportuali nei mercati contigui; il ruolo del regolatore.

L'Autorità ha affermato che le problematiche concorrenziali sono legate alla caratteristica di monopolio naturale dell'aeroporto, alla quale fa riscontro la concessione in via esclusiva della gestione dell'infrastruttura. Su tali presupposti, ha sottolineato la necessità che il contenuto degli atti concessori sia definito in maniera precisa, in modo da delimitare chiaramente l'ambito di attività attribuito in esclusiva al gestore e stabilire i principi a cui l'esercizio dell'attività deve conformarsi.

Inoltre, l'Autorità Antitrust ha rilevato che l'assegnazione della concessione postula il ricorso a procedure di gara ad evidenza pubblica, finalizzate ad individuare il soggetto in grado di svolgere l'attività di gestione nella maniera più efficiente, rispetto agli obiettivi definiti dall'ente conce-

dente. Per tale motivo, l'Autorità ha auspicato che dalla proposta di legge "Modifiche al codice della navigazione e disposizioni in materia di sicurezza ed efficienza del trasporto aereo" all'esame della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati siano eliminate le disposizioni che consentono al gestore aeroportuale di sottrarsi alle procedure concorrenziali ed ha, altresì, proposto che sia indicata una durata massima della concessione della gestione aeroportuale sensibilmente inferiore a quella quarantennale attualmente prevista.

Per quanto concerne i servizi relativi alle infrastrutture centralizzate, l'Autorità ha sottolineato la necessità che i gestori aeroportuali si conformino alla delibera CIPE n. 86/2000, riportante i criteri di applicazione delle tariffe orientate ai costi.

L'Autorità ha, altresì, affermato che un'efficace azione di tutela della concorrenza impone di evitare che il gestore delle infrastrutture aeroportuali estenda la propria posizione dominante in mercati contigui, quali in particolare i servizi di *handling* e i servizi commerciali in aeroporto.

In tale contesto, l'Autorità ha, infine, auspicato che l'ENAC, adottando una regolazione ispirata a criteri concorrenziali, intraprenda quanto prima iniziative incisive affinché si giunga a una tariffazione dei servizi centralizzati orientata ai costi, in attuazione di quanto previsto dalla delibera CIPE summenzionata, e a una situazione in cui i gestori non ostacolino l'ingresso di nuovi operatori in mercati contigui o estendano arbitrariamente i poteri derivanti dalla concessione in esclusiva delle infrastrutture aeroportuali.

**PROVVEDIMENTO DELL'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO N. 12823 DEL 12 GENNAIO 2004, PREZZI LEGGERI DI ALITALIA, IN BOLLETTINO N. 3 DEL 2004.**

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha giudicato ingannevole la pubblicità della campagna "Prezzi Leggeri" di Alitalia, affermando che: "Quando si pubblicizzano biglietti aerei a prezzi scontati è neces-

sario specificare dettagliatamente a quali condizioni e secondo quali criteri è possibile accedervi". Il messaggio pubblicitario "incriminato" riportava, sotto la scritta "Tutti pronti a partire con i Prezzi Leggeri", le seguenti affermazioni: "da Bari a Milano 70 € solo andata" e "da Brindisi a Milano 70 € solo andata". Veniva quindi riportata la struttura delle voci di costo da aggiungere al prezzo della tratta in promozione: "+5,58 € di tasse aeroportuali + 6 € di crisis surcharge a tratta + 6 € di fuel surcharge", per quanto riguarda la rotta Bari-Milano e "+5,99 € di tasse aeroportuali + 6 € di crisis surcharge a tratta + 6 € di fuel surcharge" per quanto riguarda la rotta Brindisi-Milano. Infine, il messaggio specificava, che "l'offerta è valida fino al 15 luglio" e, a caratteri ridotti, che l'offerta "è soggetta a specifiche limitazioni e restrizioni". L'Autorità Antitrust, dopo aver verificato che meno del 30% dei passeggeri aveva potuto effettivamente fruire della tariffa pubblicizzata nel messaggio, ha giudicato ingannevole la pubblicità di Alitalia, non ritenendo sufficiente il generico richiamo a "specifiche limitazioni e restrizioni" riportato nel disclaimer, peraltro con caratteri grafici estremamente ridotti.

Di conseguenza, per non incorrere in sanzioni quando si pubblicizzano biglietti aerei a prezzi scontati, è necessario specificare dettagliatamente a quali condizioni e secondo quali criteri è possibile accedervi.

**PROVVEDIMENTO DELL'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO N. 12703 DELL'11 DICEMBRE 2003, DINAMICHE TARIFFARIE DEL TRASPORTO AEREO PASSEGGERI, IN BOLLETTINO N. 50 DEL 2003.**

A fronte di uno scenario radicalmente mutato del trasporto aereo, determinato dall'apertura dei mercati e dall'ingresso di nuovi operatori, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha aperto un'indagine conoscitiva nel settore del trasporto aereo passeggeri, con particolare riferimento alla struttura tariffaria ed alle strategie di determinazione dell'offerta poste in essere dai vettori.



## L'INTERPRETAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DEL REG. (CEE) N. 3577/92 SUL CABOTAGGIO MARITTIMO SECONDO LA COMMISSIONE EUROPEA

(Continua dalla prima pagina...)

gevole in considerazione dei numerosi dubbi interpretativi che il Regolamento ha, fin da subito, sollevato.

Quattro sono gli aspetti su cui la Commissione, nell'esaminare l'intero articolato, ha soffermato la sua attenzione.

### 1) L'apertura del mercato del cabotaggio marittimo.

Premesso che la libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo, introdotta dal Reg. CEE n. 3577/92, consiste nella libertà per gli armatori comunitari di operare tra due porti dello stesso Stato membro e dopo aver chiarito alcuni dubbi interpretativi relativi alla nozione di armatore comunitario di cui all'art. 2, punto 2 (soprattutto per quanto concerne il concetto di "controllo"), la Commissione precisa che l'accesso al mercato marittimo nazionale non può essere assoggettato ad un regime di autorizzazione preventiva, ma eventualmente solo ad un obbligo di comunicazione allo Stato interessato dei servizi che il vettore intende fornire.

Relativamente alle condizioni di immatricolazione delle navi in uno Stato membro, la Commissione, preso atto che il Regolamento non contiene un elenco dei registri degli Stati membri che consentono alle navi in essi iscritte di svolgere servizi di cabotaggio, specifica che tali registri devono essere situati su un territorio dove si applica il Trattato CE ed il diritto comunitario derivato. Essa continua osservando che la previsione dell'art. 1, par. 1, che riconosce la libertà di cabotaggio alle navi comunitarie a condizione che "soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio" nello Stato di cui battono bandiera, deve essere letta nel senso che, se un registro prevede un accesso limitato al cabotaggio nazionale, le stesse condizioni possono essere imposte da un altro Stato in cui l'armatore richiede di svolgere trasporti marittimi interni. Se l'affermazione appare corretta sul piano formale, dal punto di vista sostanziale risulta evidente come le restrizioni previste dal nostro Registro internazionale fini-

scano con il porre gli armatori italiani – nel momento in cui decidono di svolgere servizi marittimi di cabotaggio non solo in Italia, ma anche negli altri Stati membri – in una posizione di svantaggio concorrenziale rispetto ad armatori di altri Stati membri le cui navi siano iscritte in secondi Registri più "liberali".

### 2) Campo di applicazione del Regolamento (CEE) n. 3577/92.

Con riferimento al campo di applicazione del Regolamento comunitario la Commissione ha fornito il proprio punto di vista su quattro questioni.

a) *Imbarcazioni da diporto.* Sulla base dell'art. 2, par. 1, che fa espresso riferimento ai "servizi normalmente assicurati dietro compenso", la Commissione ha ritenuto che alla maggior parte delle attività delle imbarcazioni da diporto non possano applicarsi le disposizioni del Reg. CEE n. 3577/92.

b) *Servizi di crociera.* Nel caso di servizi di crociera internazionali con scali in uno stesso Stato membro, secondo la Comunicazione in esame il Regolamento comunitario trova applicazione solo allorquando nei due porti, che collegano la tratta di cabotaggio, vi sia un "imbarco e sbarco" di passeggeri.

c) *Servizi marittimi e servizi portuali.* Relativamente alla questione se nel concetto di "servizi di trasporto marittimo" debba essere incluso solo il trasporto in senso stretto oppure anche altri servizi ad esso collegati quali i servizi tecnico-nautici, la Commissione ha ritenuto doversi escludere l'applicazione del Regolamento allorquando i suddetti servizi vengano svolti all'interno di un'area portuale, mentre ha sostenuto l'assoggettamento alla normativa in esame dei servizi alle navi prestati al di fuori del porto.

d) *Servizi di distribuzione.* Nel caso di feederaggio svolto da navi iscritte in registri di Stati extracomunitari (ovvero quando una nave madre battente bandiera extracomunitaria, proveniente da un viaggio internazionale, trasborda merce containerizzata su una o più navi feeder

della sua stessa nazionalità o comunque di nazionalità extracomunitaria dirette al porto di destinazione finale ubicato in uno stesso Stato membro o viceversa) si è posto l'interrogativo se per le navi feeder valga o meno il principio della riserva di cabotaggio a favore degli armatori comunitari. Sul punto la Commissione appare pragmatica poiché, pur riconoscendo che gli Stati membri possono introdurre una riserva a favore delle navi comunitarie per la tratta nazionale, nello stesso tempo non nega che, sotto un profilo economico, se si consentisse ad una compagnia di navigazione extracomunitaria, che effettua feederaggio, di utilizzare navi battenti la propria bandiera sia per la tratta internazionale che per quella nazionale, si otterrebbe un notevole risparmio sui costi del trasporto. Dunque essa ha preferito non assumere una perentoria posizione al riguardo, ritenendo necessario procedere ad un ulteriore esame della problematica.

### 3) Le norme sull'equipaggio.

Dopo aver precisato la portata della libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo, la Commissione procede ad analizzare le deroghe a tale principio.

La prima deroga presa in considerazione concerne l'applicazione della legge dello Stato ospitante (invece di quella dello Stato di bandiera) nel caso di cabotaggio con le isole. Invero, l'art. 3 Reg. CEE n. 3577/92 sancisce testualmente che, come principio generale, "per le navi che effettuano cabotaggio continentale e per

(...Continua)



## L'INTERPRETAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DEL REG. (CEE) N. 3577/92 SUL CABOTAGGIO MARITTIMO SECONDO LA COMMISSIONE EUROPEA



(Continua...)

le navi da crociera, tutte le questioni relative all'equipaggio sono di competenza dello Stato in cui la nave è registrata (Stato di bandiera)" (par. 1), per le navi che svolgono cabotaggio con le isole le medesime questioni sono regolate dallo Stato ospitante (par. 2), mentre per le navi che effettuano cabotaggio consecutivo, ossia un viaggio di cabotaggio che segue o precede un viaggio in provenienza da o diretto verso un altro Stato, occorre osservare la legge dello Stato di bandiera (par. 3).

La disposizione ha dato adito a diverse difficoltà interpretative su cui la Commissione ha espresso la sua opinione precisando che:

i) nel silenzio della normativa, il contenuto delle norme sull'equipaggio che possono essere imposte dallo Stato ospitante non abbraccia qualsiasi questione relativa all'equipaggio stesso, ma solo la sua composizione, la copertura assicurativa ed il livello salariale minimo;

ii) l'art. 3, par. 1, appare inequivoco nel prevedere che le questioni relative all'equipaggio nel caso di navi da crociera siano di competenza dello Stato di bandiera indipendentemente dal fatto che tali navi compiano cabotaggio insulare piuttosto che continentale;

iii) nel caso di cabotaggio consecutivo con le isole, per l'applicazione della legge di bandiera occorre che le merci vengano effettivamente trasportate nella tratta internazionale, mentre, se in tale tratta la nave viaggia in zavorra, nella tratta nazionale essa è soggetta alle regole dello Stato ospitante, a meno che il viaggio in zavorra sia "sufficientemente breve e secondario affinché in pratica il viaggio di cabotaggio insulare segua o preceda effettivamente un viaggio internazionale", evenienza questa in cui, secondo la Commissione, possono nuovamente applicarsi le norme dello Stato di bandiera. Sulla questione aveva peraltro già avuto occasione di pronunciarsi il Tribunale di Roma che, nella sentenza del 26 settembre 2002, si era espresso nel senso che il viaggio internazionale, che precede o segue quello nazionale, deve essere "funzio-

nalmente e commercialmente autonomo" e quindi deve essere effettuato con carico a bordo.

#### 4) Servizio pubblico.

La seconda deroga al principio della liberalizzazione è prevista all'art. 4 Reg. CEE n. 3577/92, articolo che, probabilmente a causa della sua eccessiva concisione, ha dato adito a notevoli problemi interpretativi. Tale norma, come è noto, attribuisce agli Stati membri la facoltà di concludere contratti di servizio pubblico o di imporre obblighi di servizio pubblico al fine di garantire la fornitura di servizi di cabotaggio regolari da, tra e verso le isole.

Gli aspetti più controversi riguardano tra l'altro:

i) l'utilizzo contestuale dei due strumenti per garantire determinati servizi sulla stessa rotta. Sulla questione aveva già avuto occasione di pronunciarsi la Corte di Giustizia CE nella sentenza 20 febbraio 2001, C. 205/99, esprimendosi nel senso che, se attraverso gli obblighi di servizio pubblico non si riesce a realizzare il livello di servizio desiderato, uno Stato membro può fare concomitante ricorso alla stipulazione di un contratto, purché nel rispetto dei principi di non discriminazione e di proporzionalità. L'eventuale compresenza di obblighi e di contratti di servizio pubblico è riconosciuta anche nella recente Comunicazione della Commissione.

ii) le modalità di imposizione di obblighi di servizio pubblico e di conclusione di un contratto.

Relativamente all'imposizione di obblighi di servizio pubblico la Corte di Giustizia, nella sopra richiamata causa 209/99, ha dichiarato ammissibile un regime di previa autorizzazione amministrativa purché sia accertata l'esistenza di un'effettiva esigenza di servizio pubblico non garantita dal libero mercato, purché tale regime risulti necessario e proporzionato allo scopo che si intende perseguire e purché si basi su criteri oggettivi, non discriminatori e traspa-

renti. La Commissione presenta un atteggiamento più restrittivo in quanto, a suo avviso, solo gli Stati membri che utilizzavano un siffatto sistema autorizzatorio prima dell'entrata in vigore del Reg. CEE n. 3577/92 possono continuare ad applicarlo. Per quanto concerne invece le modalità di conclusione di un contratto di pubblico servizio la Commissione richiama le norme in materia di appalti pubblici.

iii) la durata dei contratti. Per superare alla mancanza di una specifica previsione nel Reg. CEE n. 3577/92, la Commissione, nei suoi Orientamenti comunitari in materia di trasporti marittimi del 1997 (in G.U.C.E., 5 luglio 1997, C. 205), aveva previsto una durata indicativa di cinque anni, elevata, nella presente Comunicazione, a sei anni.

iv) le sovvenzioni pubbliche per compensare gli obblighi di servizio pubblico ed i contratti. Anche se il Reg. CEE n. 3577/92 fa riferimento ad un compenso solo per gli obblighi di servizio pubblico, nulla affermando relativamente al caso in cui gli obblighi vengano imposti tramite contratto, appare evidente che solo la previsione di sovvenzioni pubbliche può garantire che la gara per la stipulazione di un contratto non vada deserta. La Commissione non affronta direttamente la questione; tuttavia nel momento in cui dichiara che in molti casi appare possibile adottare misure meno restrittive dell'esclusiva a favore di un unico soggetto firmatario del contratto al fine di ridurre l'entità degli aiuti di Stato, implicitamente riconosce la liceità di tali sovvenzioni, non affrontando tuttavia la questione del loro ammontare forse perché già approfondita nei suoi Orientamenti del 1997.

(...Continua)





## L'INTERPRETAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DEL REG. (CEE) N. 3577/92 SUL CABOTAGGIO MARITTIMO SECONDO LA COMMISSIONE EUROPEA

(Continua...)

v) l'imposizione all'aggiudicatario della gara della ripresa delle navi e dell'equipaggio dell'operatore cedente. Secondo la Commissione tale imposizione può essere lecita solo se si tratta di navi speciali nell'evenienza in cui, in caso contrario, lo Stato membro si troverebbe obbligato a stipulare un contratto di durata eccessivamente lunga per permettere all'aggiudicatario il completo ammortamento di una nuova nave appositamente costruita. Non è invece possibile imporre la ripresa del personale di bordo.

### 5) Le misure di salvaguardia.

L'ultima deroga alla libera prestazione dei servizi di cabotaggio consiste nella possibilità per gli Stati membri, in presenza di gravi perturbazioni del mercato interno a seguito della liberalizzazione del cabotaggio, di chiedere alla Commissione che adotti misure di salvaguardia volte a permettere la temporanea esclusione di una determinata zona dal campo di applicazione del Regolamento comunitario per un periodo non superiore a dodici mesi (art. 3).

La Commissione si è limitata a precisare che tale richiesta non può essere avanzata nel caso di fallimento

di armatori in una determinata rotta, ma ha lasciato insoluti due altri quesiti ovvero se ai fini dell'adozione di suddette misure sia necessaria un'effettiva grave perturbazione oppure sia sufficiente un rischio di futura perturbazione e se l'esclusione, prevista per un anno, possa essere prorogata o rinnovata. La prima questione era peraltro già stata affrontata dalla Commissione, nella decisione 17 febbraio 1993, la quale ha concesso alla Spagna misure di salvaguardia per sei mesi in considerazione della probabilità che, essendo il mercato spagnolo molto attrattivo, ma nello stesso tempo caratterizzato dalla presenza di porti con scarse capacità, si potesse determinare un ulteriore aumento dell'offerta con conseguente rischio di grave minaccia per la stabilità finanziaria della flotta spagnola. Tali misure sono state successivamente prorogate dalla Commissione, nella decisione del 13 luglio 1993, di altri sei mesi, rimanendo comunque contenute nell'arco temporale di un anno previsto dal Regolamento CE e quindi lasciando ancora aperta la seconda questione.

In conclusione, se da un lato l'iniziativa della Commissione appare apprezzabile in quanto cerca di risolvere vari dubbi interpretativi sollevati

da una non sempre chiara formulazione delle disposizioni del Reg. CEE n. 3577/92, dall'altro sembra che essa sia riuscita solo in parte a conseguire tale obiettivo. In effetti sussistono ancora troppe questioni che, ad avviso di chi scrive, continuano a non essere completamente chiarite a causa – solo per riportare qualche esempio – sia di un atteggiamento troppo “prudente” della Commissione che ha preferito non prendere una precisa posizione (es.: feederaggio), sia della mancata considerazione da parte della stessa di certe problematiche (es.: proroga delle misure di salvaguardia), sia per l'utilizzazione di affermazioni generiche che rischiano di sollevare nuovi dubbi interpretativi (es.: concetto di “sbarco ed imbarco” nei servizi di crociera, viaggio in zavorra “sufficientemente breve e secondario”).

In considerazione di quanto sopra, non si può fare a meno di individuare in una futura rivisitazione del Reg. CEE 3577/92, effettivamente improntata all'elaborazione di disposizioni più precise, più complete e più chiare, la via migliore da seguire al fine di consentire un'agevole interpretazione ed un'uniforme applicazione in tutti gli Stati membri del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi di cabotaggio.

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

A CURA DI GRETA TELLARINI

**DECISIONE DELLA COMMISSIONE DEL 4 SETTEMBRE 2003 SUI REQUISITI ESSENZIALI DELL'ATTREZZATURA DI RADIO COMUNICAZIONE MARITTIMA CHE DEVE ESSERE INSTALLATA SU NAVI MARITTIME NON SOLAS E PARTECIPARE AL SISTEMA MONDIALE DI SOCCORSO E SICUREZZA IN MARE (SMSSM), IN G.U.U.E. N. L 16 DEL 23 GENNAIO 2004.**

Numerosi Stati membri hanno messo in atto o stanno mettendo in atto principi e regole comuni di sicurezza per l'attrezzatura di radiocomunicazione su navi marittime non SOLAS (*Safety of Life At Sea*). La circolare 803 del Comitato della sicurezza marittima (CSM) sulla partecipazione di navi marittime non SOLAS al Sistema mondiale di soccorso e sicurez-

za in mare (SMSSM) e la risoluzione MSC.77(69) dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) invitano i governi ad applicare le direttive per la partecipazione di navi marittime non SOLAS al SMSSM e li sollecitano a chiedere che in concomitanza con esso siano attuate talune caratte-

(...Continua)

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO



(Continua...)

ristiche sull'attrezzatura di radiocomunicazione da usare su tutte le navi. La presente decisione si applica alle apparecchiature di radiocomunicazione installate su navi marittime non SOLAS, che partecipano al Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (SMSSM) di cui al capitolo IV della convenzione SOLAS, e che effettuano:

- a) il servizio mobile marittimo, di cui all'art. 1.28 dei regolamenti di radiocomunicazione UIT, o
- b) il servizio satellitare mobile marittimo di cui all'art. 1.29 dei regolamenti di radiocomunicazione UIT.

Gli apparecchi di radiocomunicazione che rientrano nel campo di applicazione della presente decisione devono funzionare correttamente in ambiente marino, soddisfare tutti i requisiti operativi dell'SMSSM in caso di emergenza e dare un segnale chiaro e stabile in collegamenti analogici o digitali ad alta fedeltà.

**REGOLAMENTO (CE) N. 13/2004 DELLA COMMISSIONE DELL'8 DICEMBRE 2003 CHE FISSA L' ELENCO DELLE VIE NAVIGABILI A CARATTERE MARITTIMO DI CUI ALL'ARTICOLO 3, LETTERA D), DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 1108/70 DEL CONSIGLIO, IN G.U.U.E. N. L 3 DEL 7 GENNAIO 2004.**

Visto il regolamento (CEE) n. 1108/70 del Consiglio del 4 giugno 1970, che istituisce una contabilità delle spese per le infrastrutture dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, modificato da ultimo dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, in particolare l'art. 3 lettera d), la Commissione delle Comunità europee ha adottato il presente regolamento, nel cui allegato I è contenuto l'elenco delle vie navigabili a carattere marittimo di cui all'articolo 3, lettera b) del reg. 1108/70.

**REGOLAMENTO (CE) N. 415/2004 DELLA COMMISSIONE DEL 5 MARZO 2004 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2099/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, CHE ISTITUISCE UN COMITATO PER LA SICUREZZA MARITTIMA E LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO PROVOCATO DALLE NAVI (COMITATO COSS) E RECANTE MODIFICA DEI REGOLAMENTI IN MATERIA DI SICUREZZA MARITTIMA E DI PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO PROVOCATO DALLE NAVI, IN G.U.U.E. N. L 68/10 DEL 6 MARZO 2004.**

Conformemente all'art. 7 del regolamento (CE) n. 2099/2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (Comitato COSS), l'art. 2, comma 2, dello stesso è modificato dal presente regolamento, al fine di inserirvi la menzione degli atti comunitari che conferiscono competenze di esecuzione al Comitato COSS, entrati in vigore dopo l'adozione del regolamento stesso, ovvero con riguardo alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o partenza da porti degli Stati membri della Comunità (Direttiva 2002/6/CE); all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione (Direttiva 2002/59/CE); al divieto di composti organostannici sulle navi (Regolamento (CE) n. 782/2003); ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri (Direttiva 2003/25/CE).

**REGOLAMENTO (CE) N. 463/2004 DELLA COMMISSIONE DEL 12 MARZO 2004, CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 823/2000 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), IN G.U.U.E. N. L 77 DEL 13 MARZO 2004.**

Il regolamento (CE) n. 823/2000 della Commissione (3) accorda un'esenzione generale ai consorzi di trasporto marittimo di linea dal divieto di cui all'articolo 81, paragrafo 1, del Trattato, fermi restando determinate condizioni ed obblighi. Una delle condizioni riguarda la quota di mercato detenuta da un consorzio su ciascuno dei mercati sui quali opera: ogni consorzio con una quota di mercato al di sotto del 30% (se il consorzio opera nell'ambito di una conferenza) o del 35% (se opera al di fuori di una conferenza) beneficia automaticamente dell'esenzione se soddisfa le altre condizioni del regolamento. Un consorzio con una quota di mercato superiore alle soglie di cui sopra ma inferiore al 50% può sempre beneficiare dell'esenzione per categoria se l'accordo viene notificato alla Commissione e questa non si oppone all'esenzione entro sei mesi.

Il regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio introduce un sistema di deroga direttamente applicabile, in base al quale le Autorità Garanti della concorrenza e le giurisdizioni degli Stati membri sono competenti ad applicare l'articolo 81, paragrafo 3, del Trattato oltre all'articolo 81, paragrafo 1 e all'articolo 82. Inoltre, le imprese non hanno più l'obbligo di notificare gli accordi alla Commissione per ottenere una decisione d'esenzione. Il nuovo sistema prevede che gli accordi che soddisfano le condizioni di cui all'articolo 81, paragrafo 3, sono giuridicamente validi e applicabili senza l'adozione di una decisione amministrativa e le imprese possono invocare la deroga al divieto di accordi restrittivi della concorrenza di cui all'articolo 81, paragrafo 3, come difesa in tutti i procedimenti.

Mediante il regolamento in esame, pertanto, la Commissione europea allinea le disposizioni del regolamento 823/2000 alle linee guida sopra indicate, prevedendo l'abolizione della procedura di opposizione e dei riferimen-

(...Continua)



## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

(Continua...)

ti alla notifica dei consorzi e la previsione delle nuove competenze delle Autorità nazionali Garanti della concorrenza.

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SULL'ATTUAZIONE NELLA COMUNITÀ DEL CODICE INTERNAZIONALE DI GESTIONE DELLA SICUREZZA, COM (2003) 767 DEFINITIVO.**

Il Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e di gestione della prevenzione dell'inquinamento (ISM) è stato adottato con la Risoluzione A.741(18) dell'IMO e fa parte del Capitolo IX della Convenzione SOLAS. Tale codice, vincolante per tutti i tipi di navi e per tutte le parti contraenti della convenzione, fornisce alle società di navigazione un modello operativo per la gestione delle flotte e la promozione della cultura della sicurezza nel settore della navigazione.

I principi guida per le amministrazioni degli Stati di bandiera sull'applicazione del codice ISM derivano dalla risoluzione A.788 (19), già incorporata nel regolamento (CE) n. 3051/95.

Se l'applicazione delle regole ISM è obbligatoria nell'Unione Europea per i traghetti che effettuano servizio di linea da e per i porti europei, l'applicazione degli orientamenti a tutte le altre navi è stata lasciata alla discrezionalità delle amministrazioni nazionali.

Inoltre, per i diversi tipi di navi (es. da carico) le amministrazioni dipendono in larga misura dalle organizzazioni che esse hanno riconosciuto idonee alla certificazione ISM.

Con l'adozione del regolamento (CE) n. 3051/95 gli Stati membri e il Parlamento europeo hanno dichiarato che l'applicazione del codice ISM ai traghetti passeggeri ro-ro costituiva sì una priorità, ma era anche la pri-

ma di una serie di iniziative volte a migliorare la sicurezza in mare. A tal fine, la Commissione propone l'adozione di un nuovo regolamento più generale, in sostituzione del regolamento (CE) n. 3051/95.

L'incorporazione del codice ISM nella legislazione comunitaria crea una base giuridica per il controllo della sua applicazione, con particolare riferimento agli obblighi di ispezione dello Stato di approdo, nonché favorisce un'applicazione corretta, rigorosa ed armonizzata dello stesso in tutti gli Stati membri, facilitando la posizione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima nello svolgimento di attività di cooperazione tecnica connesse con le funzioni ISM.

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA AL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DEI PORTI, COM (2004) 76 DEFINITIVO.**

La comunicazione sulla sicurezza dei trasporti marittimi (COM (2003) 229 def.), contenente una proposta di regolamento per la sicurezza delle navi e dell'interfaccia nave/porto, di cui è in corso il processo legislativo, ha evidenziato l'esigenza di sicurezza dei porti, di protezione delle persone che vi lavorano o vi transitano, delle infrastrutture e degli equipaggiamenti, compresi i mezzi di trasporto. L'IMO ha elaborato nel dicembre 2002 una serie di emendamenti alla Convenzione SOLAS in materia di sicurezza degli impianti portuali (aree ove si verifica l'interfaccia nave/porto), adottando il codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS Code).

Inoltre, un gruppo di lavoro IMO-OIL sta attualmente elaborando un Codice di condotta sulla sicurezza dei porti, ma, una volta adottato, esso non sarà giuridicamente vincolante.

Pertanto, la Commissione ritiene che l'elaborazione di un sistema di sicurezza dei porti debba essere portata avanti a livello comunitario, in mo-

do da completare ed integrare i lavori svolti in sede IMO-OIL, nonché la disciplina che sarà contenuta nel regolamento comunitario.

La presente proposta di direttiva si prefigge l'obiettivo di migliorare la sicurezza nelle zone portuali escluse dal regolamento comunitario in corso di adozione e di garantire che le misure di sicurezza attuate in applicazione del suddetto regolamento siano favorite dal miglioramento della sicurezza nelle aree portuali adiacenti, garantendo un'attuazione armonizzata della stessa proposta in tutta l'Unione Europea.

Considerato che vari regimi di sicurezza dei porti hanno già trovato applicazione negli Stati membri, la presente direttiva autorizza il mantenimento delle misure e strutture di sicurezza già esistenti, a condizione che esse soddisfino i requisiti della presente direttiva.

**PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO, CONCERNENTE LA CONCLUSIONE DEL PROTOCOLLO ALLA CONVENZIONE DI BARCELONA PER LA PROTEZIONE DEL MARE MEDITERRANEO DALL'INQUINAMENTO, RELATIVO ALLA COOPERAZIONE IN MATERIA DI PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO PROVOCATO DALLE NAVI E, IN CASO DI SITUAZIONE CRITICA, DI LOTTA CONTRO L'INQUINAMENTO DEL MEDITERRANEO, COM (2003) 588 DEFINITIVO.**

Essendo la Comunità Europea parte contraente della Convenzione per la protezione del Mediterraneo dall'inquinamento (Convenzione di Barcellona), essa ha concluso anche i Protocolli adottati nel contesto della suddetta convenzione.

Nel 1997 le parti contraenti della Convenzione di Barcellona hanno adottato una risoluzione su una strategia regionale per la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle

(...Continua)

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO



(Continua...)

navi, nell'intento di ampliare l'ambito dell'accordo, che si limitava a prevedere misure di cooperazione in risposta ad eventi inquinanti fino a comprendere la cooperazione per la prevenzione, la riduzione e il controllo dell'inquinamento.

Nel corso della XII riunione svoltasi a Monaco nel novembre 2001 la Conferenza delle parti della convenzione ha convenuto l'elaborazione di un nuovo protocollo, incaricando il Segretariato di completare il testo e di fissare una revisione supplementare di esso prima della Conferenza dei Plenipotenziari, che ha successivamente avuto luogo a Malta il 24 e il 25 gennaio 2002 per la firma del protocollo. Il 15 gennaio 2002 la Commissione ha presentato al Consiglio una proposta a favore della firma del nuovo protocollo a condizione che il testo finale del nuovo protocollo fosse compatibile con la normativa comunitaria in materia.

Il 25 gennaio 2002 la Comunità europea ha firmato il protocollo alla Conferenza dei Plenipotenziari di Malta.

Il testo finale del protocollo è ispirato in larga misura alla normativa comunitaria, ma essendo il risultato di negoziati multilaterali non comprende tutti gli obblighi fissati dalla normativa comunitaria vigente al momento della firma. Inoltre, dalla data di firma del protocollo ed in seguito al disastro della petroliera *Prestige* la Comunità ha rafforzato la propria azione in materia di prevenzione e lotta all'inquinamento provocato dalle navi, con la conseguenza che la suddetta normativa risulta oggi più rigorosa della disciplina disposta dal protocollo.

Quest'ultimo risulta pienamente compatibile con la normativa comunitaria in vigore o di successiva adozione, dal momento che l'art. 20 del protocollo prevede che le parti possono adottare misure interne più rigorose o altre misure conformi alle norme internazionali nelle materie disciplinate dal protocollo stesso. Si rende, quindi,

necessario che la Comunità ratifichi il protocollo relativo alla cooperazione in materia di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e, in caso di situazione critica, di lotta contro l'inquinamento del Mediterraneo.

**PROPOSTA DI DECISIONE DEL  
PARLAMENTO EUROPEO E DEL  
CONSIGLIO RIGUARDANTE LE ATTIVITÀ  
DI TALUNI PAESI TERZI NEL SETTORE  
DELLA NAVIGAZIONE MERCANTILE,  
COM (2003) 732 DEFINITIVO.**

La Commissione europea avverte la pressante esigenza di pervenire alla semplificazione ed alla chiara formulazione della normativa comunitaria, affinché essa possa essere comprensibile ed accessibile al cittadino comune.

Ciò non potrà avvenire fintanto che le innumerevoli disposizioni, più volte modificate ed anche in modo sostanziale, si presentino in maniera frammentaria a chi le voglia consultare.

Il 1° aprile 1987 la Commissione ha pertanto deciso di dare istruzione ai propri servizi di procedere alla codificazione di tutti gli atti legislativi dopo non oltre dieci modifiche.

Le conclusioni della presidenza del Consiglio europeo di Edimburgo nel dicembre 1992 hanno ribadito questa necessità, sottolineando l'importanza della codificazione, in quanto offre la certezza del diritto applicabile ad una determinata materia in un preciso momento.

Lo scopo della presente proposta è quello di avviare la codificazione della decisione 78/774/CEE del Consiglio del 19 dicembre 1978, riguardante le attività di taluni paesi terzi nel settore della navigazione mercantile.

La nuova decisione sostituisce le varie decisioni che essa incorpora, preserva in pieno la sostanza degli atti oggetto di codificazione e pertanto non fa altro che riunirli apportando unicamente le modifiche formali ne-

cessarie ai fini dell'opera di codificazione.

**DECRETO LEGISLATIVO  
12 DICEMBRE 2003 N. 344  
RIFORMA DELL'IMPOSIZIONE  
SUL REDDITO DELLE SOCIETÀ  
A NORMA DELL'ART. 4 DELLA LEGGE  
7 APRILE 2003 N. 80, IN  
G.U. 291 del 16.12.2003 - s.o. 190**

Il capo VI della Legge in esame disciplina la determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime, fissando dapprima l'ambito soggettivo della sua applicazione. Al riguardo vengono prese in considerazione le navi indicate nell'articolo 8-bis, comma 1, lettera a) del D.P.R. 26 ottobre 1972 n. 633 ed iscritte nel registro internazionale di cui al d.l. 30 dicembre 1997 n. 457; occorre, inoltre, che il contribuente comunichi all'Agenzia delle entrate, entro tre mesi dal periodo d'imposta, l'opzione di volersi avvalere del regime di reddito imponibile fissato nel Capo in esame. In seguito, la Legge passa ad indicare i criteri di determinazione del reddito imponibile, calcolati moltiplicando il tonnellaggio della nave per coefficienti a cifra fissa e in seguito per coefficienti previsti in relazione all'età della nave. Negli articoli successivi sono indicati limitazioni all'esercizio dell'opzione, in particolare è stabilito che non sono computati i giorni di mancata utilizzazione a causa di operazioni di manutenzione, riparazione ordinaria o straordinaria, ammodernamento e trasformazione della nave; sono altresì esclusi dal computo dei giorni di operatività quelli nei quali la nave è in disarmo temporaneo. L'opzione di cui all'articolo 155 non può essere esercitata e se esercitata viene meno con effetto dal periodo d'imposta in corso nel caso in cui oltre la metà delle navi complessivamente utilizzate viene locato dal contribuente a scafo nudo per un periodo di tempo superiore, per ciascuna unità, al 50 per cento dei giorni di effettiva navigazione per ciascun esercizio sociale.



## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

### IL TAR LAZIO SI PRONUNCIA PER L'ANNULLAMENTO DELL'APPLICAZIONE OBBLIGATORIA DEL CONTRATTO DI LAVORO UNICO NEI PORTI (*TAR Lazio, sez. III, 30 ottobre 2003*)

Con sentenza pronunciata lo scorso 30 ottobre, il TAR del Lazio ha accolto il ricorso presentato dal Comitato nazionale degli utenti e degli operatori portuali, Marittima Spedizioni srl e Ascheri & C. srl contro il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, diretto all'annullamento della nota ministeriale del 7 febbraio 2001 (DEM 3/382), tramite la quale il Contratto collettivo nazionale di lavoro (d'ora innanzi CCNL) veniva esteso a tutte le categorie di lavoratori operanti in ambito portuale, deducendo in punto di diritto la violazione e falsa applicazione dell'art. 17, comma 3, della legge 84/1994 sul riordino del sistema portuale e lo sviamento di potere.

La sentenza in oggetto, dopo avere risolto positivamente alcune questioni preliminari relative alla legittimazione attiva in capo alle ricorrenti ed all'ammissibilità del ricorso diretto contro la nota ministeriale avente contenuto provvedimentale, passa efficacemente a ricostruire il quadro normativo sotteso alla disciplina del lavoro portuale, come tracciato prima e dopo la legge 84/1994 di riordino del sistema portuale.

Prima della citata riforma, l'art. 110, ultimo comma, cod. nav., riservava l'espletamento delle operazioni portuali al monopolio delle compagnie o dei gruppi portuali, che obbligatoriamente raccoglievano tutte le maestranze, mentre il successivo art. 111, ultimo comma, cod. nav., stabiliva in capo alle imprese portuali concessionarie l'obbligo *ex lege* di impiegare, per l'esecuzione di operazioni portuali, solo maestranze appartenenti ai gruppi o alle compagnie, e da questi avviate al lavoro su chiamata. A fronte della delineata situazione di monopolio del lavoro portuale, dap-

prima la giurisprudenza (cfr. Cass. 5 novembre 1984 n. 5583), poi il legislatore (d.m. del 06/01/1989, cosiddetto "decreto Prandini") ridussero la portata della norma, per cui il monopolio in favore delle citate compagnie o gruppi portuali veniva limitato alle sole operazioni portuali d'imbarco e sbarco delle merci, con esclusione, perciò, di quelle effettuate soltanto con mezzi meccanici oppure con la sola prestazione personale dell'utente.

Tuttavia, l'intervento più incisivo, nonché prodromico alla riforma attuata con la legge 84/1994, si registrò a livello comunitario con la sentenza 10 dicembre 1991 n. 179, Mercati convenzionali Porto di Genova spa c. Siderurgica Gabrielli spa, in cui la Corte di Giustizia CEE dichiarava l'illegittimità della normativa nazionale nella parte in cui attribuiva ad un'impresa con sede nello stesso Stato membro "il diritto esclusivo di esercizio delle operazioni portuali, imponendo di servirsi, per la relativa esecuzione, di una compagnia portuale composta esclusivamente di maestranze nazionali".

In questo contesto si inserisce la legge di riordino del sistema portuale, la quale stabilisce che le operazioni portuali o le attività strettamente connesse sono espletate in ciascun porto da qualunque impresa munita di apposita autorizzazione rilasciata dalla Autorità portuale in numero tale da assicurare la concorrenza nel settore (art. 16, comma 3).

Alle compagnie e ai gruppi portuali prima esistenti, l'art. 21, comma 1, impone la trasformazione in società per l'esercizio delle operazioni portuali in condizioni di concorrenza (quindi assimilate a quelle di cui all'art. 16) oppure in società per la fornitura di servizi e di mere prestazioni di lavoro.

Dal quadro appena tratteggiato consegue, in primo luogo, che le operazioni e i servizi portuali possono essere esercitati dalle imprese private autorizzate ex artt. 16 e 18 della legge 84/1994; in secondo luogo, tali imprese

autorizzate possono servirsi per l'esercizio delle suddette operazioni di personale proprio (in virtù dell'abrogazione dei citati artt. 110 e 111 cod. nav., i quali facevano obbligo di avvalersi per l'esecuzione delle operazioni in parola esclusivamente delle maestranze costituite nelle compagnie o nei gruppi); in terzo luogo, dette imprese autorizzate possono avvalersi, altresì, del lavoro temporaneo fornito da appositi soggetti di intermediazione di manodopera (ex art. 17, comma 1 e 2), di cui si dirà in prosieguo. Tale ultima previsione normativa è stata introdotta nella disciplina in esame, in considerazione della peculiarità del lavoro portuale, soggetto ai cosiddetti "picchi di manodopera", collegati all'arrivo delle navi e, comunque, al particolare andamento del mercato relativo.

Per quanto concerne specificamente la fornitura di lavoro temporaneo, l'art. 17 della legge 84/1994 (sostituito dall'art. 3 della legge 186/2000) disciplina integralmente ed esclusivamente la fornitura del lavoro portuale temporaneo alle imprese autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali (ex artt. 16 e 18 della legge 84/1994).

Al riguardo, il dato testuale del comma 1, secondo cui "(...) il presente articolo disciplina la fornitura di lavoro temporaneo", implica che è logicamente difficile ritenerne possibile o giustificabile l'applicazione ad altre fattispecie di lavoro temporaneo e, a maggiore ragione, a quelle di lavoro a tempo indeterminato.

L'erogazione delle prestazioni di lavoro è effettuata tramite un consorzio volontario costituito dalle imprese portuali di cui agli artt. 16, 18 e 21 della legge 84/1994 e l'Autorità Portuale autorizza una o più imprese consorziate per la fornitura delle prestazioni di manodopera, evitando la creazione di situazioni di sfruttamento abusivo di posizione dominante (che verrebbero a crearsi qualora fosse individuata un'unica im-

(...Continua)

## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE



(Continua...)

presa autorizzata a svolgere operazioni portuali per conto terzi).

In caso di mancata istituzione di tale consorzio, l'Autorità Portuale provvede alla costituzione di un'Agenzia per l'erogazione di mere prestazioni di manodopera, in deroga al generale divieto di intermediazione di manodopera posto dall'art. 1 della legge 1369/1960.

Entrambi tali soggetti fornitori (consorzio ed Agenzia), in caso di insufficienza di personale e per far fronte alla fornitura di lavoro portuale temporaneo, possono rivolgersi ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo generale, disciplinati dalla legge 196/1997.

Ora, il rapporto di lavoro portuale temporaneo è costituito da due rapporti contrattuali funzionalmente collegati: il primo, di appalto tra l'impresa fornitrice e quella utilizzatrice del lavoro, avente per oggetto l'utilizzazione delle prestazioni lavorative di soggetti estranei all'appaltante e solo per il tempo ed i compiti espressamente dedotti in appalto; il secondo, di lavoro subordinato tra tali soggetti e l'impresa fornitrice di lavoro temporaneo.

Il rapporto contrattuale complesso appena descritto è simile al quadro normativo che emerge dal combinato disposto degli artt. 1 e 3 della legge 196/1997 sulla fornitura di lavoro temporaneo generale.

Da tale disciplina generale, l'art. 17 della legge 84/1994 mutua, peraltro, alcuni istituti di garanzia del lavoratore temporaneo; com'è dato leggere nella motivazione della sentenza in esame, *"a differenza dei dipendenti delle imprese ex artt. 16, 18, 21 comma 1, lett. a) – il cui rapporto di lavoro subordinato è disciplinato, impresa per impresa, categoria per categoria, dai CCNL di comparto – gli addetti alle imprese o alle agenzie fornitrici di lavoro portuale temporaneo (...) non hanno di per sé un trattamento omogeneo ed unico, onde il CCNL unico di riferimento non può prescindere, no-*

*nostante il regime di separatezza del lavoro portuale, dagli istituti di minima garanzia che l'ordinamento generale appresta ai lavoratori cosiddetti interinali"*.

In buona sostanza, il Collegio giudicante fonda la propria decisione in base alla peculiarità del lavoro portuale, alla necessità di prevedere per i relativi addetti una disciplina che consideri l'imprevedibilità, le oscillazioni e le stasi del fabbisogno di manodopera, nonché alla esigenza di assicurare ai lavoratori portuali temporanei le garanzie esistenti per tutti i lavoratori temporanei.

Si tratta di situazioni che giustificano una disciplina *ad hoc* per il settore del lavoro portuale temporaneo, prontamente apprestata dall'art. 17, commi 7 e 13, della legge 84/1994.

In base alle suesposte considerazioni, il TAR Lazio accoglie il ricorso in oggetto, affermando che l'art. 17 della legge 84/1994 regola esclusivamente il lavoro portuale temporaneo, con conseguente impossibilità di estendere il CCNL di riferimento *"a tutti indistintamente i lavoratori di tutte le imprese comunque operanti in ambito portuale"*.

Il Collegio sottolinea *a contrariis* l'incongruenza di una eventuale estensione ai lavoratori già tutelati in altra sede, delle regole di tutela elaborate dal legislatore a garanzia dei lavoratori portuali temporanei altrimenti privi di idonee garanzie, soprattutto per i periodi di stasi delle loro prestazioni. Giova solo osservare che il trattamento minimo inderogabile previsto dall'art. 17, comma 15, non può riferirsi che a soggetti impiegati nel lavoro portuale temporaneo. Né varrebbe osservare che una mancata estensione del CCNL unico anche ai dipendenti delle imprese portuali potrebbe implicare una disparità di trattamento a loro svantaggio, posto che dal comma 7 dell'art. 17 si evince che sono proprio questi ultimi a comunicare il loro trattamento retributivo e giuridico a quelli temporanei e non viceversa.

Annalisa Pracucci

### LA LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE DEL LIMITE RISARCITORIO DI CUI ALL'ART. 423 COD. NAV. IN RELAZIONE ALL'ART. 3 DELLA COSTITUZIONE (Corte costituzionale 14 marzo 2003 n. 71)

Con la sentenza in oggetto la Corte costituzionale torna a pronunciarsi sullo spinoso tema della limitazione di responsabilità del vettore marittimo, con particolare riferimento all'ammontare del limite risarcitorio, di cui all'art. 423 cod. nav., ed ai criteri che ne disciplinano l'applicabilità e sulla scia di una precedente pronuncia (Corte cost. 401/1987) opta per una soluzione alquanto dubbia, inidonea a far luce sulla questione, che continua a costituire fonte di varie perplessità.

Nella fattispecie, un soggetto privato aveva promosso, davanti al Tribunale di Genova, un giudizio civile per ottenere il risarcimento dei danni cagionati alla sua autovettura dall'impresa vettrice al momento dell'imbarco su un traghetto.

Il suddetto Tribunale, con ordinanza del 6 febbraio 2003, promuoveva giudizio di legittimità costituzionale dell'art. 423 cod. nav., che come noto fissa un limite risarcitorio di duecentomila lire per ogni collo o unità di carico il cui valore non sia stato dichiarato dal mittente al momento dell'imbarco.

I punti principali su cui fa leva la questione di legittimità costituzionale riguardano sostanzialmente:

1. la presunta difformità della disciplina codicistica dalla normativa convenzionale dettata dalle Regole dell'Aja-Visby, in quanto, restando comunque ferma l'inapplicabilità del limite risarcitorio in caso di dolo del vettore, il testo della Convenzione di Bruxelles, a differenza della normativa interna, considererebbe inapplicabile il limite risarcitorio *de quo* anche ai casi in cui si configuri una colpa grave del vettore;

(...Continua)



## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(Continua...)

2. l'ammontare della somma-limite, il cui ultimo aggiornamento fu operato dalla legge 16 aprile 1954 n. 202.

Come detto, la Corte sceglie una posizione oltremodo conservatrice, decidendo per l'assoluta infondatezza della questione di legittimità costituzionale sollevata dal Tribunale di Genova.

In primo luogo, viene infatti specificato che anche nel trasporto internazionale, analogamente a quanto avviene nella disciplina interna, il limite di responsabilità non è eliso dalla colpa grave, bensì soltanto "da un atto o da una omissione del vettore che ha avuto luogo sia con l'intenzione di provocare un danno sia temerariamente e con la consapevolezza che un danno probabilmente ne sarebbe risultato" (art. 4, comma 5, lett. e) Convenzione di Bruxelles del 1924).

In secondo luogo, secondo la Corte, nessun pregiudizio derivante dall'esiguità del limite risarcitorio potrebbe essere ipotizzabile a danno del mittente, posto che a quest'ultimo è pur sempre concessa dalla legge la facoltà di dichiarare il valore della merce al momento dell'imbarco, il che gli permetterebbe di sottrarsi all'operatività del limite fissato dall'art. 423 cod. nav. Precisa, infine, la Corte costituzionale che, essendo "l'entità del risarcimento in funzione del costo dell'operazione di trasporto", pur auspicando un intervento legislativo in materia, non ritiene censurabile il mancato aggiornamento del limite risarcitorio in oggetto.

Per quanto concerne il primo dei punti in oggetto, nessun appunto si può in effetti muovere alla sentenza della Corte costituzionale che, sulla base peraltro di una giurisprudenza costante (v. Cass. 27 aprile 1984, n. 2643) sottolinea come non vi possa essere equiparazione tra il concetto di "colpa grave" proprio dell'ordinamento italiano e l'agire temerario "con la consapevolezza che un danno

probabilmente ne sarebbe risultato" (art. 4, comma 5, lett. e) Convenzione di Bruxelles del 1924); elemento quest'ultimo assimilabile piuttosto ai nostri concetti di "dolo eventuale" o "colpa con previsione".

Passando, invece, ora ad analizzare il secondo passaggio della sentenza *de quo*, si può facilmente notare come in realtà la possibilità concessa dalla legge al mittente di dichiarare il valore della merce al momento dell'imbarco sia molto spesso più teorica che pratica: considerata, infatti, la qualifica di "utente privato occasionale" in capo al soggetto in questione, e data altresì l'assenza tanto di un qualsivoglia avvertimento da parte del vettore in merito alle possibili conseguenze di una sua mancata dichiarazione di valore della merce, quanto di formulari all'uopo predisposti, è ovvio che il soggetto privato si troverà nella concreta impossibilità di valutare la propria posizione in relazione al disposto dell'art. 423 cod. nav., dal momento che ciò presupporrebbe la conoscenza dell'istituto della responsabilità vettoriale e delle relative limitazioni, conoscenza di fatto non esigibile da parte "dell'uomo medio", di colui, cioè, che non sia operatore specializzato nel settore dei trasporti.

In pratica, quindi, il doppio limite offerto dall'art. 423 cod. nav. finisce per restare essenzialmente teorico, quasi fittizio, lasciando di fatto il soggetto privato nella concreta impossibilità di scegliere e privandolo, pertanto, della necessaria tutela risarcitoria.

Infine, in relazione al problema connesso al mancato aggiornamento della somma-limite, la Corte rileva giustamente che il risarcimento deve essere commisurato al costo del trasporto, in modo tale che il vettore possa commisurare il nolo al valore (e al conseguente rischio) relativo alla merce trasportata, ma omette di considerare che (come si è già detto) i casi in cui il mittente compie la espressa dichiarazione di valore della merce al momento dell'imbarco

sono perlopiù limitati ai rapporti tra soggetti specializzati del settore, riducendosi, invece, in relazione a fattispecie come quella in questione, a mere ipotesi di scuola: è fin troppo evidente, quindi, come in questi casi la tutela apprestata al privato dall'ordinamento giuridico sia assolutamente inadeguata o addirittura irrisoria.

In definitiva, posto che la normativa in questione non è idonea a tutelare gli individui nella loro generalità, per quanto concerne il cosiddetto "utente privato occasionale" il limite risarcitorio è rappresentato in maniera pressoché indefettibile dalle duecentomila lire per collo o unità di merce imbarcata, somma al giorno d'oggi intuitivamente inadeguata a svolgere la propria funzione di risarcimento del danno nella quasi totalità delle situazioni che possono presentarsi nell'ambito dei trasporti marittimi.

D'altro canto, qualunque fossero le ragioni e i criteri giuridico-pratici che hanno guidato il legislatore all'atto di riaggiornare tale somma, anche ammesso che l'intenzione fosse unicamente di porre un argine alla possibilità che il vettore fosse totalmente esente da responsabilità nei casi in cui il caricatore avesse ommesso di dichiarare il valore della merce al momento dell'imbarco, è evidente che a cinquant'anni di distanza quelle stesse ragioni e quegli stessi criteri andrebbero certamente rivisti o comunque riadattati, posto che, allo stato attuale, un limite risarcitorio di questo tipo, di fatto fortemente penalizzante per gli utenti privati che solo occasionalmente entrano in contatto con il settore dei trasporti via mare, integra effettivamente gli estremi di un ostacolo di ordine economico-sociale che, secondo il disposto dell'art. 3, comma 2, Cost., lo Stato ha il dovere di rimuovere al fine di garantire, non tanto nella teoria, quanto nella pratica, il pieno sviluppo degli individui e dell'economia nazionale.

Nicola Ridolfi

## MATERIALI

A CURA DI ANNALISA PRACUCCI



### COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE CONTENENTE NUOVI ORIENTAMENTI IN MATERIA DI AIUTI DI STATO AI TRASPORTI MARITTIMI, IN G.U.U.E. N. C 13 DEL 17 GENNAIO 2004.

Nella Comunicazione in oggetto la Commissione europea ha espresso nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, fissando i parametri secondo i quali, conformemente alle norme sostanziali e procedurali comunitarie in materia, la Commissione approverà gli aiuti concessi dai singoli Stati membri a sostegno dei rispettivi settori marittimi.

Nella presente Comunicazione, la Commissione indica quali regimi di aiuti di Stato possano essere in concreto adottati a sostegno degli interessi marittimi della comunità, allo scopo di incoraggiare l'iscrizione o la reinscrizione del naviglio nei registri degli Stati membri, di contribuire al consolidamento delle industrie marittime stabilite negli Stati membri e al mantenimento di una flotta globalmente competitiva sui mercati mondiali, di mantenere e migliorare il know-how marittimo e proteggere l'occupazione dei marittimi europei, e infine, di contribuire alla promozione di nuovi servizi nel settore del trasporto marittimo a corto raggio.

Sul punto le misure consentite sono molteplici e riguardano, in particolare, il regime di sgravio fiscale previsto dai singoli Stati membri a vantaggio delle rispettive società di navigazione; la riduzione delle aliquote di imposta e dei contributi di sicurezza sociale per i marittimi comunitari che lavorano a bordo di una nave immatricolata in uno Stato membro; gli aiuti agli investimenti a favore delle imprese di navigazione, limitatamente al rinnovo della flotta e delle attrezzature per esigenze di sicurezza e di lotta all'inquinamento; gli aiuti alla formazione di personale marittimo, ove è peraltro ribadito il divieto del tirocinante di essere assunto nel ruolo di equipaggio della nave su cui effettua il tirocinio. Infi-

ne, vengono riconosciuti e disciplinati gli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione o di rimborso per l'espletamento di un obbligo di servizio pubblico.

I presenti orientamenti sono applicabili dalla data della loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e, ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 1 del Trattato, la Commissione invita gli Stati membri di modificare i rispettivi regimi di aiuti di Stato per renderli conformi ai presenti orientamenti entro il 30 giugno 2005.

### IL MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE DELL'IMO HA ADOTTATO EMENDAMENTI ALLE NORMATIVE SULL'INQUINAMENTO CAUSATO DALLE ACQUE DI SCARICO DELLE NAVI.

Nel corso della sua 51ª sessione, svoltasi a Londra dal 29 marzo al 2 aprile scorsi, il Marine Environment Protection Committee (MEPC) dell'IMO ha adottato alcuni aggiornamenti alle normative sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dalle acque di scarico delle navi. In primo luogo, è stato adottato un emendamento all'annesso IV della MARPOL 73/78 che sarà applicato alle nuove navi impiegate su rotte internazionali che hanno una stazza lorda di almeno 400 tonnellate o che sono abilitate a trasportare oltre 15 persone, in vigore dal 1° agosto 2005.

L'annesso stabilisce che le navi debbano essere dotate di un sistema di trattamento delle acque di scarico oppure di un sistema di polverizzazione e di disinfezione delle acque di scarico oppure ancora di una cisterna per le acque di scarico.

L'emendamento vieta lo scarico in mare di queste acque, prevedendo sul punto due eccezioni (lo scarico di acque ad una distanza di oltre 3 miglia nautiche dalla costa, mediante un sistema di trattamento delle ac-

que di scarico approvato oppure lo scarico di acque non polverizzate o disinfettate ad una distanza di oltre 12 miglia nautiche dalla costa).

In secondo luogo, il MEPC ha adottato anche emendamenti all'annesso V della MARPOL 73/78 sulla prevenzione dell'inquinamento causato da rifiuti scaricati dalle navi; gli emendamenti sono relativi alla registrazione della eliminazione di residui del carico nel Garbage Record Book. In terzo luogo, il MEPC ha approvato la designazione di tre nuove aree sensibili (Particularly Sensitive Sea Areas - PSSA): si tratta del Mar Baltico (ad eccezione delle acque russe), l'arcipelago delle Galapagos e le acque dell'arcipelago delle Canarie.

Da ultimo, è stato preparato il terreno per la prossima sessione del MEPC, in programma in ottobre: sono stati infatti approvati definitivamente i testi emendati degli annessi I e II della MARPOL, che entreranno in vigore il 1° gennaio 2007.

Nel corso della medesima sessione è prevista l'adozione degli emendamenti all'International Bulk Chemical Code (IBC Code) e sarà adottata anche una risoluzione del MEPC sulle linee guida per il trasporto di oli vegetali in deep tanks o in cisterne indipendenti progettate per il trasporto di questo tipo di oli a bordo di navi per carichi secchi.

Le linee guida sono state predisposte per consentire alle navi per carichi secchi che sono attualmente certificate per il trasporto di oli vegetali alla rinfusa di continuare a trasportare questo tipo di oli su rotte specifiche.

## NEWS DAL MASTER IN SCIENZE DELL'AVIAZIONE-SICUREZZA DEL VOLO

Si sono conclusi il modulo di "*Legislazione, organismi aeronautici e industria del trasporto aereo*" e il modulo di "*Fattori tecnici nella sicurezza aerea*", tenuti rispettivamente dalla Prof.ssa Anna Masutti e dal Prof. Antonio Castellani nell'ambito della prima edizione del Master in Scienze dell'Aviazione-Sicurezza del Volo, attivato presso la Facoltà di Ingegneria Aerospaziale dell'Università di Bologna (sede di Forlì) e diretto dal Prof. Franco Persiani.

Nel corso delle lezioni sono intervenuti vari rappresentanti del mondo istituzionale ed imprenditoriale.

In particolare, si segnalano:

- **Michel Ayrat**, Direttore Generale del Trasporto Aereo presso la DG Trasporti della Commissione europea, che ha illustrato i più recenti sviluppi dell'azione delle istituzioni comunitarie nel settore del trasporto aereo;
- **Silvano Manera**, Direttore Generale dell'ENAC, che ha tenuto la lezione inaugurale del master, intervenendo sul tema "*Risk assessment in aviation*";
- **Luca Falessi** della Direzione Normativa ENAC, che ha fornito un inquadramento generale sugli organismi deputati all'emanazione della normativa relativa alla sicurezza del trasporto aereo;
- **Gerardo Mastrandrea**, Consigliere di Stato, che ha analizzato la disciplina internazionale, comunitaria e nazionale relativa alla responsabilità del vettore aereo e alla tutela del passeggero;
- **Giuseppe Borgna**, Segretario Generale del *Flight Safety Committee*, che ha esaminato le maggiori problematiche inerenti la sicurezza del volo;
- **Giovanna Cardinali**, Responsabile Commerciale Marketing Cargo, SAVE, che ha analizzato alcuni aspetti del trasporto aereo di merci in Italia;
- **Sandro Morana** del Dipartimento delle Dogane di Bologna, che ha analizzato alcuni aspetti inerenti la sicurezza nell'espletamento dei controlli doganali;
- **Alfredo Roma**, economista del trasporto aereo, che ha esaminato le criticità e le prospettive di sviluppo dell'industria aeronautica.

Si segnala, infine, che, in data 8 maggio p.v. alle h. 11.30, **R. John Hansman, Jr.**, Professor of Aeronautics & Astronautics, Direttore dell'*International Center for Air Transportation* presso l'*M.I.T. (Massachusetts Institute of Technology, Boston)* e il Cpt. **Carlo Occhiato**, Quality Manager di Alitalia interverranno nell'ambito del Master sul tema degli "*Aspetti di Human Factor & Glass Cockpit nell'Aviazione Commerciale*".

Il Master proseguirà con il modulo di "*Meteorologia*", tenuto dal Prof. Franco Prodi e con il modulo di "*Flight Safety Operations, Training & Simulation*", tenuto dal Cpt. Carlo Occhiato.

Seguirà uno stage di due mesi presso un'azienda e, nel mese di dicembre, il Master si concluderà con i moduli di: "*Navigazione aerea e controllo del traffico aereo*", tenuto dall'Ing. Matteo Zanzi; "*Psicologia e medicina aeronautica*", tenuto dalla Prof.ssa Pier Carla Cicogna; "*Sicurezza del volo proattiva*", tenuto dal Gen. Luciano Battisti; "*Sicurezza del volo reattiva*", tenuto dal Cpt. Franco Lodi.