

NEWS LETTER

Università degli Studi di Bologna

Corso di Laurea in Ingegneria Aerospaziale Sede di Forlì
 Corso di Laurea per Operatore Giuridico d'Impresa Sede di Ravenna

A O O A O O N A I I A N A O N I A O A

MICHEL AYRAL*

Fra le insufficienze del processo d'integrazione comunitario é d'abitudine citare la politica delle relazioni esterne di cui si denuncia nel migliore dei casi la mancanza di visibilità e nel peggiore la mancanza di unitarietà.

La Comunità ha tuttavia costruito nel corso degli anni, col susseguirsi dei negoziati internazionali e degli accordi bilaterali conclusi con i paesi terzi, la sua personalità internazionale; la Commissione europea, sulla base delle posizioni stabilite dal Consiglio, rappresenta gli interessi della Comunità e conduce i negoziati. E' così che la Comunità, che contribuisce ad un'apertura controllata delle relazioni internazionali, ha l'opportunità di proteggere gli interessi economici dell'industria europea dalle misure unilaterali prese dai suoi partner.

**Direttore del trasporto aereo
 Direzione generale dell'energia e dei trasporti
 Commissione Europea*

Continua a pagina 2

PARTI DI AEROMOBILE IN DEMOLIZIONE: PROSPETTIVE DI REGOLAMENTAZIONE

NICOLA ADRAGNA E ALESSANDRO ZAMPONE

L'attività di smantellamento di aeromobili destinati alla demolizione rappresenta un settore dell'industria aeronautica di notevole rilievo economico.

L'attività di demolizione, infatti, per procedere alla quale è indispensabile la dichiarazione del proprietario ed il provvedimento autorizzativo disposto dall'ENAC al termine del procedimento amministrativo disciplinato dall'art. 760 c. nav. volto alla cancellazione dell'aeromobile dal registro di iscrizione,

consente la cosiddetta "cannibalizzazione" dell'aeromobile, ovvero la separazione unitaria dei pezzi e delle parti che nel loro insieme compongono il bene aeromobile così come viene definito dall'art. 743 c. nav. L'individuazione delle parti materialmente separate dall'aeromobile è volta alla eventuale successiva commercializzazione delle stesse come pezzi di ricambio da destinare all'installazione su velivoli ancora in esercizio.

Continua a pagina 5



SVILUPPI IN AMBITO COMUNITARIO E NAZIONALE NEI TRAFFICI MARITTIMI CON LA CINA

ENRICO MARIA PUJIA

Nel corso dell'ultimo decennio la Cina ha dimostrato una grande forza di rinnovamento e soprattutto una grossa apertura al mondo esterno in campo economico che ha portato il mercato cinese a diventare uno dei più importati snodi commerciali del mondo asiatico, tuttora in forte ascesa. Un segno evidente di questo importante cambiamento a livello internazionale è stato il netto appoggio della Cina ai negoziati multilaterali dell'OMC/WTO che attualmente si stanno svolgendo sotto l'egida dell'Organizzazione Mondiale del Commercio.

La Cina, che oltre ad avere il numero più alto di abitanti di tutto il pianeta, circa al 22% della popolazione mondiale, è un Paese ricco di risorse minerarie e dispone di 18.000 km. di coste e di una rete

Continua a pagina 13

SOMMARIO

Trasporto aereo: le responsabilità esterne della comunità europea..... pagg. 2-5	Sviluppi in ambito comunitario e nazionale nei traffici marittimi con la Cina..... pagg. 13-15
Parti di aeromobile in demolizione: prospettive di regolamentazione.....pagg. 5-7	Rassegna giurisprudenziale..... pagg 15-17
Convenzione di città del Capo e Protocollo aeronautico...pagg. 7-9	Osservatorio Europeo pagg. 17-19
Low cost : minaccia od opportunità ?..... pag. 9	Last Minute pag. 19
Osservatorio legislativo pag. 10	Agenda pag. 19
Rassegna giurisprudenziale..... pag. 11	Materiali pag. 20
Materiali..... pagg. 11-12	



TRASPORTO AEREO: LE RESPONSABILITA' ESTERNE DELLA COMUNITA' EUROPEA

(Continua dalla prima pagina...)

Tale competenza esterna, nata prima in ambito tariffario e poi in quello non tariffario, si estende ora a tutti i campi della vita economica.

Questi sviluppi hanno avuto luogo grazie all'effetto del Trattato ed in particolare del suo articolo 133 ma anche grazie all'effetto della giurisprudenza della Corte di giustizia che ha fatto rispettare l'effetto utile del diritto comunitario. Il riconoscimento della competenza in questione in effetti è stato spesso contestato dagli Stati membri e non si contano i casi di ricorso promossi dalla Commissione, in particolare in ambito non tariffario, per farla rispettare. Un ambito è tuttavia sfuggito a tale dinamica: a discapito della solidarietà comunitaria e soprattutto degli interessi delle compagnie aeree della Comunità, gli Stati membri hanno continuato a concludere accordi in materia aeronautica con paesi terzi ed in particolare, a partire dagli anni 90, degli accordi di « cielo aperto » con gli Stati Uniti dando alle compagnie aeree americane libertà d'accesso al mercato comunitario. Tale approccio nazionale ha come conseguenza di mettere le compagnie aeree europee in una situazione sfavorevole data la fragilità di molte di esse nei confronti delle grandi compagnie americane. Se le compagnie europee più importanti reggono il paragone in termini di situazione finanziaria o d'attività internazionale con le maggiori concorrenti, sui mercati internazionali le nostre compagnie non reggono più il paragone: le grandi compagnie americane superano le compagnie europee in termini di numero di passeggeri trasportati (40 milioni per la prima compagnia europea contro 110 milioni per la prima compagnia americana), in termini di piattaforme di servizi e di numero di ae-

romobili (280 velivoli per la compagnia europea meglio equipaggiata contro 800 per la prima compagnia americana).

La Commissione ha contestato questa posizione degli Stati membri che, per di più, in seno al Consiglio, si rifiutavano di riconoscere alla Comunità una competenza di negoziazione e di dare mandato alla Commissione a tale fine. Questa situazione ha portato la Commissione ad aprire una procedura di infrazione nei confronti di otto Stati membri sulla quale la Corte si è dovuta pronunciare.

La Corte ha confermato una giurisprudenza costante dal 1971 (caso AETR), con cui è stata riconosciuta la competenza comunitaria esterna negli ambiti del trasporto aereo regolamentati dal diritto comunitario interno. Tali sentenze della Corte hanno condotto la Commissione a ridefinire l'approccio comunitario.

Il 5 novembre 2002 la Corte di giustizia ha emesso 8 sentenze nel quadro delle otto procedure d'infrazione aperte dalla Commissione nei confronti degli 8 Stati membri. Pur rigettando l'argomentazione della Commissione sull'esistenza di una competenza esclusiva della Comunità in base all'art. 80.2 e delle distorsioni interne create dalla conclusione di accordi da parte degli Stati membri individualmente, la Corte ha riconosciuto da una parte che il solo fatto che la Comunità abbia adottato delle regole interne aventi delle implicazioni esterne è sufficiente a trasferire la competenza esclusiva di negoziazione alla Comunità in materia e dall'altra che le norme sulla proprietà che accompagnano la definizione delle compagnie aeree interessate dagli accordi mettono in discussione il diritto di stabilimento riconosciuto dal Trattato a tutte le compagnie

europee.

Quando il diritto comunitario interno stabilisce delle regole comuni, gli Stati membri non hanno più il diritto, agiscano essi individualmente o collettivamente, di contrarre con paesi terzi degli obblighi che abbiano un impatto su tali regole o che ne alterino la portata. In tali condizioni solo la Comunità è in grado di assumere e di rendere esecutivi degli impegni internazionali in proposito.

Il fatto che l'art. 80.2 non stabilisca un obbligo d'azione per il Consiglio non modifica il dovere degli Stati membri di conformarsi alle regole una volta adottate, anche nelle loro relazioni con i paesi terzi. Spetta alla Corte verificare in che misura gli accordi conclusi con gli Stati Uniti possano influenzare il funzionamento delle regole interne. A questo proposito, la Corte ha esaminato le argomentazioni presentate dalla Commissione per considerare solo quelle che si riferiscono ad una violazione delle regole interne allorché queste contengano delle prescrizioni che abbiano un impatto sulle relazioni con i paesi terzi. Dando l'impressione di una lettura restrittiva della sua giurisprudenza sul caso AETR, la Corte non deduce automaticamente una competenza esterna dall'esistenza di una competenza interna: il solo rischio di distorsione interna non può dare fondamento ad una competenza esterna; per contro il diritto interno, che prevede delle norme relative al trattamento da riservare ai cittadini dei paesi terzi o che trasferisce alla Comunità una competenza a negoziare o che armonizzi completamente un determinato campo, non permette più al singolo Stato membro di negoziare in quel ambito. Applicando tale ragionamento la Corte conclude che:

(... Continua)

DIRETTORE RESPONSABILE:
Anna Masutti

COMITATO DIRETTIVO:
Anna Masutti
Franco Persiani
Greta Tellarini
Stefano Zunarelli

HANNO COLLABORATO:
Nicola Adragna, Paolo Amore,
Michel Ayrat, Enrico Maria Pujia, Umberto Solimeno, Alessandro Zampone

REDAZIONE :
Andrea Giardini, Simona Morelli,
Annalisa Pracucci, Filippo Rossi,
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



Alenia

AERONAUTICA

A FINMECCANICA COMPANY

TRASPORTO AEREO: LE RESPONSABILITÀ ESTERNE DELLA COMUNITÀ EUROPEA



(Continua...)

- i regolamenti che organizzano il funzionamento del mercato del trasporto aereo in Europa non trasferiscono alla Comunità i poteri di negoziazione sugli scambi di diritti di traffico perché questi regolamenti non si riferiscono alle compagnie dei paesi terzi; tale aspetto è importante, come vedremo in seguito, nella misura in cui le norme sullo scambio di traffico costituiscono una componente essenziale degli accordi nell'ambito del traffico aereo;

- tuttavia, le disposizioni relative alle tariffe ed ai sistemi informatici di prenotazione implicano una competenza comunitaria.

E' interessante notare l'insistenza con la quale la Corte esclude che gli Stati membri possano trattare individualmente tali aree di competenza comunitaria: essa sottolinea che anche se un accordo negoziato da uno Stato membro fosse conforme alla lettera delle disposizioni del diritto comunitario interno, lo Stato violerebbe ugualmente la competenza comunitaria esclusiva nella misura in cui ciò « impedisse alla Comunità di adempiere al suo compito di difesa dell'interesse comune ».

Il godimento delle norme contenute negli accordi conclusi dagli Stati membri è riservato alle compagnie aeree designate da ciascuna delle parti a condizione che una parte sostanziale della proprietà ed il controllo effettivo di tali compagnie aeree appartengano allo Stato che le designa, a cittadini di questo Stato o ad entrambi. In altri termini, solo una compagnia aerea tedesca può essere designata come titolare del diritto di volare negli Stati Uniti partendo da un aeroporto tedesco mentre, secondo le norme di diritto comunitario interno, in applicazione del principio previsto dall'art. 43, ogni compagnia controllata almeno per il 51% da soggetti giuridici comunitari può operare liberamente a partire da un aeroporto tedesco verso un altro aeroporto comunitario. La British Midland, che è attualmente controllata da Lufthansa e che ha il diritto di operare liberamente nel territorio della Comunità, perde la sua possibilità di godere dei diritti previsti dall'accordo tra il Regno Unito e gli Stati Uniti solo per il passaggio del suo controllo ad una compagnia non britannica.

Ricordando che ai termini del Tratta-

to, la libertà di stabilimento comporta accesso alle attività non salariate ed al loro esercizio, così come la costituzione e la gestione di imprese, ed in particolare di società ai sensi dell'art. 48, alle stesse condizioni delle imprese nazionali, la Corte constata che gli accordi in campo aeronautico non riservano lo stesso trattamento alle compagnie nazionali ed a quelle degli altri Stati membri. In effetti, tali accordi consentono agli Stati Uniti di rifiutare il riconoscimento del godimento dei diritti previsti dagli accordi bilaterali alle compagnie aeree che non rispondono ai summenzionati criteri di proprietà, mentre non possono ovviamente rifiutarlo a quelle « nazionali ».

Tale vizio riconosciuto dalla Corte attenua considerevolmente la portata del rigetto della competenza comunitaria in materia di diritto di traffico aereo. Da una parte poiché negli accordi di « cielo aperto » non c'è più ripartizione di diritti di traffico e dall'altra poiché la norma sulla proprietà posta in discussione condiziona l'esercizio del diritto di traffico. Il fatto che gli Stati membri nei loro negoziati abbiano tentato di ottenere l'eguaglianza di trattamento da parte degli Stati Uniti di tutte le compagnie comunitarie stabilite nel loro territorio e che gli Stati Uniti vi si siano opposti non attenua l'infrazione. Come nei casi precedenti il singolo Stato non ha la possibilità di negoziare individualmente in un ambito disciplinato da norme comunitarie interne e, anche se gli Stati Uniti fossero stati disposti ad accettare un'uguaglianza di trattamento tra compagnie comunitarie e nazionali, «l'interesse comune » sarebbe stato messo in discussione in base ai diritti garantiti alla compagnia comunitaria (di un altro Stato membro) come previsti dal regolamento 2407/92 del 23 luglio 1992 sulle licenze del vettore aereo e 2408/92 del 23 luglio 1992 sull'accesso dei vettori comunitari alle rotte infracomunitarie.

Le implicazioni delle sentenze della

Corte sono di due ordini: da una parte, spetta ora agli Stati membri di conformarsi ed alla Commissione, in qualità di guardiana dei trattati, di vegliare a che ciò avvenga ed eventualmente di domandare alla Corte di fissare delle penalità di ordine finanziario in caso di ritardo. Dall'altra spetta alla Comunità di porre in essere i meccanismi che garantiscano che le relazioni internazionali nel campo del trasporto aereo siano organizzate in modo compatibile e coerente con il Trattato.

Qualsivoglia siano le parti degli accordi la cui compatibilità con il Trattato è contestata dalla Corte, resta il fatto che gli Stati membri hanno negoziato in ambiti che non erano più di loro competenza. Taluni hanno affermato che gli elementi considerati dalla Corte (tariffe e sistemi di prenotazione) non sono sufficientemente significativi, affinché gli accordi stessi siano messi in discussione. Ciò significa ignorare il fatto che la Corte si è pronunciata sulla base del diritto comunitario esistente al momento dell'apertura delle procedure d'infrazione e che da allora il diritto comunitario si è esteso in altri campi come l'ambiente, la sicurezza ed, in prospettiva, la gestione del traffico aereo, tutti elementi che si ritrovano negli accordi bilaterali.

D'altronde, se la Corte non ha fatto rientrare nell'ambito delle competenze comunitarie lo scambio di diritti di traffico, essa vi ha fatto rientrare le condizioni di designazione delle compagnie aeree che fanno parte integrante della gestione dei diritti di traffico. Sulla base di tutto ciò la Commissione ha concluso nella sua comunicazione del 19 novembre 2002 che, essendo gli accordi contrari al Trattato, al fine di conformarsi alla sentenza della Corte, gli Stati membri sono obbligati, nel pieno rispetto degli accordi

(...Continua)





TRASPORTO AEREO: LE RESPONSABILITÀ ESTERNE DELLA COMUNITÀ EUROPEA

(Continua...)

conclusi, ad avvalersi della clausola di denuncia. Non adempiendo a tale obbligo, non solamente le autorità nazionali si rifiuterebbero di porre in essere le misure rese necessarie dalla sentenza della Corte (art. 10 del Trattato), ma offrirebbero la possibilità di ricorso delle compagnie che si vedessero escluse dal godimento del diritto di stabilimento. Possiamo considerare l'ipotesi di una compagnia aerea che voglia operare voli transatlantici a partire dall'aeroporto di un altro Stato membro come puramente teorica considerando gli investimenti necessari ad organizzare tali voli di linea; meno teorica risulta l'ipotesi di code-share con una compagnia alleata americana operante dall'aeroporto di un altro Stato membro (ad esempio Alitalia partendo con Delta dall'aeroporto Charles de Gaulle).

Ma le sentenze della Corte vanno al di là del caso specifico degli accordi «cielo aperto» conclusi da otto Stati membri. Tali sentenze valgono evidentemente per tutti gli accordi di questo tipo conclusi dagli Stati membri con gli Stati Uniti (a questi otto casi si aggiungono gli accordi conclusi dall'Olanda, la Francia, il Portogallo e l'Italia). E' per questo che la Commissione ha chiesto a tutti gli Stati interessati di denunciare i loro accordi affinché non si trovino in una situazione più sfavorevole di altri a causa dei diversi stadi raggiunti dalle procedure d'infrazione aperte dalla Commissione.

Più in generale, i vizi rilevati dalla Corte mettono in causa la legalità di tutti gli accordi bilaterali conclusi dagli Stati membri, ben al di là dunque dei soli accordi di «cielo aperto». Tutti questi accordi si basano in effetti sugli stessi tipi di norme messi in rilievo dalla Corte e soprattutto si fondano sulle stesse norme discriminatorie in materia di proprietà. Consideriamo che ogni Stato ha concluso in media da 60 a 70 accordi con paesi terzi.

Con queste sentenze la Corte conduce le istituzioni comunitarie e gli Stati membri ad una ridefinizione delle relazioni internazionali nel campo del trasporto aereo.

Il campo del trasporto aereo è caratterizzato da una lunga tradizione di relazioni fra Stati; tale tradizione si fonda sull'applicazione della convenzione

di Chicago del 1944 che afferma il principio della sovranità delle parti contraenti ed il ruolo dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (ICAO) come garante di tale sovranità.

Per tale ragione, le relazioni in materia di trasporto aereo si sono fondate su accordi bilaterali che regolamentano lo scambio di diritti di traffico a beneficio delle compagnie nazionali. Tale approccio aveva contemporaneamente una giustificazione in termini di sicurezza. Ogni parte contraente si faceva garante del rispetto delle regole di sicurezza da parte delle proprie compagnie, e di reciprocità, poiché così la concorrenza fra le compagnie che si ripartivano i diritti al traffico era limitata. Tale approccio inoltre evitava l'emergere di bandiere ombra, fenomeno che si è verificato in ambito marittimo. La ridefinizione, dunque, delle relazioni internazionali nel campo del trasporto aereo non dovrà dare adito ad una concorrenza che vada a discapito del rispetto delle regole di sicurezza o di quelle a protezione dell'ambiente. E' tale preoccupazione che spiega in gran parte le riserve di molti Stati relativamente all'introduzione del trasporto aereo nell'ambito dell'OMC. Fino ad ora la Comunità si era impegnata in accordi sul trasporto aereo solo in ambito europeo: vi sono degli accordi che regolano le relazioni fra la Comunità, da una parte, e la Norvegia, l'Islanda e la Svizzera, dall'altra. Degli accordi sono in via di conclusione con i paesi candidati all'adesione. Tutti questi accordi si basano sulla ripresa dell'*acquis communautaire*: tutte le compagnie di tali paesi devono operare nel rispetto degli obblighi comunitari in materia di concorrenza, sicurezza ecc. L'apertura dei mercati è totale ed alle stesse condizioni del funzionamento del mercato comunitario stesso. Non vi è dunque né designazione di compagnie né regolamentazione di ripartizione dei diritti di traffico.

La Commissione aveva presentato al Consiglio, nel 1995, un mandato di negoziazione agli Stati Uniti per sostituire gli accordi di cielo aperto considerati come sfavorevoli agli interessi delle nostre compagnie con un accordo comunitario che avrebbe rinforzato la coerenza delle relazioni transatlantiche: attualmente per mezzo di ciascuno degli accordi bilaterali una compagnia americana beneficia di una libertà totale di cabo-

taggio nella Comunità, o direttamente o per mezzo dei suoi alleati, mentre l'inverso non è possibile. Il rifiuto di accordare tale mandato ha condotto la Commissione ad adire la Corte. La Commissione chiede dunque al Consiglio di conferirle con urgenza tale mandato per permettere la conclusione di accordi comunitari con gli Stati Uniti. Tutto ciò in tempi compatibili con l'esigenza, da parte degli Stati Membri, di conformarsi alle sentenze della Corte.

La Commissione dovrà ugualmente trarre le conseguenze delle sentenze per l'insieme degli accordi bilaterali: dovrà porre in essere delle procedure e dei meccanismi che garantiscano che tutte le compagnie aeree europee possano partecipare all'esercizio dei diritti sul traffico negoziati con i paesi terzi. La sfida sarà tanto più importante in quanto in un negoziato vi è sempre una controparte che ha degli interessi da difendere. Possiamo pensare che gli Stati Uniti avranno interesse ad entrare in un negoziato che darà alle proprie compagnie accesso diretto all'insieme dei grandi aeroporti europei e che permetterà di organizzare una cooperazione più efficace di quella attuale per l'applicazione delle regole della concorrenza alle alleanze. Per la negoziazione degli accordi tradizionali di ripartizioni dei diritti di traffico, i problemi possono essere di più difficile trattazione poiché tali negoziati non possono ignorare la storia in materia di relazioni del trasporto aereo di certi paesi terzi con certi Stati membri o compagnie comunitarie. Ci si deve dunque aspettare che il raggiungimento della coerenza degli accordi bilaterali conclusi dagli Stati membri con i paesi terzi prenda un certo tempo; di conseguenza, le istituzioni comunitarie dovranno garantire una transizione che salvaguardi la continuità delle relazioni del trasporto aereo in condizioni che rispettino il Trattato di Roma.

Anche se le sentenze pronunciate dalla Corte nei casi relativi agli accordi di cielo aperto si collocano nella continuità della sua giurisprudenza, esse hanno delle conseguenze notevoli non solo per il rafforzamento della personalità internazionale della Comunità ma per il settore del trasporto aereo europeo nel suo complesso.

(...Continua)

TRASPORTO AEREO: LE RESPONSABILITÀ ESTERNE DELLA COMUNITÀ EUROPEA



(Continua...)

Gli Stati membri hanno acconsentito con il contagocce al riconoscimento delle competenze esterne della Comunità; il caso più significativo fu quello del 1999 con l'accettazione della partecipazione della Comunità ai negoziati ed alla ratifica della convenzione di Montreal che successe alla vecchia convenzione di Varsavia sulla responsabilità delle compagnie aeree. Pronunciandosi sulle questioni di compatibilità degli accordi di cielo aperto, la Corte obbliga gli Stati membri in seno al Consiglio a ridefinire l'insieme delle relazioni in materia di traffico aereo coerentemente con i loro obblighi comunitari. Ciò vale sia per gli accordi che essi hanno concluso, sia per la loro partecipazione alle organizzazioni internazionali del settore prima, fra tutte l'ICAO di cui la Comunità deve divenire parte contraente.

Ma non dobbiamo ridurre le conse-

guenze delle sentenze della Corte a delle semplici e tradizionali questioni di competenza.

Dichiarando contraria agli obblighi di non discriminazione la norma sulla proprietà su cui si fondano tutti gli accordi in materia di traffico aereo, la Corte risponde anche alle difficoltà strutturali del settore aereo in Europa. Tale settore è in effetti il solo, a causa di tali norme, a non potersi organizzare al livello comunitario.

Esso è condannato a poter godere solo di alleanze di natura commerciale con l'impossibilità di potersi ristrutturare senza rimettere in discussione i benefici degli accordi bilaterali contratti dai singoli Stati membri: quale sarebbe la nazionalità di KLM se tale compagnia operasse una fusione con British Airways? Tale compagnia potrebbe continuare ad operare voli transatlantici con partenza dagli aeroporti britannici ed olandesi ?

Degli accordi bilaterali conclusi dalla Comunità che donassero un uguale accesso a tutte le rotte internazionali ad ogni compagnia comunitaria toglierebbero l'ostacolo principale alla costituzione di grandi compagnie aeree europee capaci di sostenere la concorrenza con le compagnie americane e di rispondere alla sfida delle compagnie a basso costo.

Il 2003 dunque non sarà un anno importante solamente per l'avvenire istituzionale e politico della Comunità. Sarà anche un anno importante per l'avvenire del settore aereo in Europa.

Michel Ayrat

*Direttore del trasporto aereo
Direzione generale dell'energia e
dei trasporti
Commissione europea*

PARTI DI AEROMOBILE IN DEMOLIZIONE: PROSPETTIVE DI REGOLAMENTAZIONE

(Continua dalla prima pagina...)

Per parte separabile dell'aeromobile, infatti, si intende ogni strumento, equipaggiamento, meccanismo, parte, apparato, annesso o accessorio, compresi gli apparati di comunicazione, impiegato o destinato all'impiego o al controllo di un aeromobile in volo e installato su un aeromobile o collegato ad esso. Comprende parti di una cellula, di un motore o di un elica. Ove ritenute idonee all'eventuale reimpiego, dette parti, previa opportuna rigenerazione e ricertificazione, vengono immesse sul mercato da parte di operatori specializzati opportunamente autorizzati dalle autorità aeronautiche competenti.

Normalmente l'attività di smontaggio delle parti degli aeromobili è quindi finalizzata alla separazione del materiale ricavato tra parti c.d. "ricertificabili" e parti non più riutilizzabili e quindi da destinarsi alla rottamazione. Le prime, nelle fasi immediatamente successive alla loro separazione materiale dal velivolo, vengono esaminate al fine di verificare l'eventuale idoneità alla riutilizzazione e, in caso affermativo, vengono rigenerate da ditte specializzate ed avviate all'attività finalizzata alla loro ricerti-

ficazione sotto il controllo di organismi a ciò istituzionalmente deputati

Le seconde (parti non riutilizzabili) vengono rese del tutto inservibili e consegnate ad apposite ditte per la loro effettiva rottamazione.

L'attività di smantellamento e rimozione delle parti di aeromobile destinato alla demolizione non è regolamentata; ad oggi, infatti, non esiste alcuna norma primaria, ovvero alcuna norma regolamentare delegata da norma primaria, che stabilisca obblighi, modalità, condizioni o adempimenti a carico di coloro che tale attività pongono in essere. Obblighi e condizioni che, viceversa, sono previsti solo nella fase di verifica dei requisiti necessari per il rilascio della certificazione di idoneità della singola parte destinata ad essere riutilizzata.

Il Regolamento CEE 91/3992, sull'armonizzazione dei requisiti tecnici e delle procedure amministrative nell'ambito dell'Aviazione Civile (in G.U.C.E. del 31 dicembre 1991, n. L37-3), entrato in vigore il 1 gennaio 1992 e successivamente modificato, ha comportato, come è noto, l'adozione negli Stati membri delle norme JAR (*Joint Aviation Requirements*) elencate nell'annesso II

di tale regolamento (sostituito da ultimo dall'allegato del regolamento (CE) n. 2871/2000). In alcuna delle JAR definite dalle JAA e contemplate dall'allegato II del Regolamento 91/3992, né tra i requisiti tecnici e le procedure amministrative comuni adottate in seguito dal Consiglio ai sensi dell'art. 4 del medesimo regolamento, si trova disciplinata la materia dello smantellamento degli aeromobili a meno che non la si voglia ricomprendere nell'ambito del più ampio concetto di attività di "manutenzione" aeronautica le cui specifiche tecniche sono dettate dalla JAR 145.

La disciplina JAR 145 "Approved Maintenance Organisation", che il Registro Aeronautico Italiano (RAI), oggi ENAC (ai sensi del d. lgs. 25 luglio 1997 n. 250), ha recepito e reso obbligatoria a partire dal 1 gennaio 1994, stabilisce i requisiti di certificazione cui debbono rispondere le imprese europee dei Paesi aderenti alla *Joint Aviation Authority* che intendono eseguire lavori di manutenzione su aeromobili e parti di essi impiegati in attività di trasporto pubblico. Per "manutenzione" si intende l'insieme del-

(...Continua)



PARTI DI AEROMOBILE IN DEMOLIZIONE: PROSPETTIVE DI REGOLAMENTAZIONE

(...Continua)

le operazioni di ispezione, servizio, modifica e riparazione per tutta la durata della vita operativa di un aeromobile, necessarie a garantire che l'aeromobile rimanga conforme alla certificazione del tipo ed abbia in qualsiasi circostanza un elevato livello di sicurezza; esse comprendono in particolare le modifiche rese obbligatorie dalle autorità nell'ambito dei criteri relativi ai controlli di navigabilità (art. 2 lett. f) regolamento 3922/91).

Il dato che emerge dall'analisi della precedente definizione è che in tanto un'attività può definirsi manutentiva di prodotti aeronautici in quanto l'aeromobile che ne risulti essere oggetto sia ancora funzionante e quindi operativo.

E' evidente che la semplice attività di smontaggio, di rimozione di singole parti dall'aeromobile destinato alla demolizione si colloca temporalmente in un momento successivo all'esaurimento della vita operativa dell'aeromobile. L'aeromobile da "cannibalizzare", in quanto tale, specie allorché sia stato già privato degli apparati motore, non è più definibile aeromobile secondo l'accezione di cui all'art. 743 c. nav, ovvero "macchina atta al trasporto per aria di persone o cose da un luogo ad un altro".

Ne consegue che la regolamentazione di cui alla JAR 145, espressamente definita per le attività di "manutenzione", non pare applicabile alla fase di semplice smontaggio e smantellamento, ma solo alla successiva fase, meramente eventuale, di reimpiego, previa opportuna ricertificazione, su altro aeromobile la cui vita operativa non è ancora esaurita. Di ciò vi è conferma anche nella circolare RAI n. 31/A del 16 luglio 1993 nella quale, al punto 3), si afferma che "la JAR 145 è applicabile a: 1) imprese di manutenzione che eseguono lavori su: a) aeromobili impiegati nel trasporto pubblico; b) componenti da installare su tali tipi di aeromobili".

La descritta situazione di obiettiva incertezza con riguardo alla disciplina applicabile genera un grave vuoto normativo nel settore, con rischio di pregiudicare in termini di sicurezza l'utente finale del trasporto aereo. L'assenza di regolamentazione specifica, infatti, che

imponga l'osservanza di determinate modalità esecutive e l'esecuzione di verifiche durante l'esecuzione dell'attività di smontaggio, con riguardo all'esigenza di garantire l'individuazione del pezzo in termini di certificazione, impiego e sua provenienza, finisce per favorire la reimmersione in esercizio di pezzi di ricambio manipolati dei quali si riveli difficile stabilire la effettiva cosiddetta "tracciabilità". Nel contempo, la conseguente assenza di uniformità penalizza gli stessi operatori di questo specialistico settore i quali, in un quadro non regolamentato, assistono al moltiplicarsi dei motivi di contrasto con le rispettive amministrazioni aeronautiche.

Con l'emanazione del Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in Gazz. Uff. n. L240 del 7 settembre 2002), la materia trattata dovrebbe in futuro ricevere finalmente opportuna regolamentazione.

Il Regolamento (CE) n. 1592/2002, infatti, costituisce, in chiave programmatica, il più rilevante intervento delle istituzioni comunitarie nell'ottica della predisposizione ed adozione di regole comuni in tema di sicurezza e controllo dell'impatto ambientale nel settore dell'aviazione civile. L'istituzione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (E.A.S.A.), ideata con riferimento al modello statunitense della *Federal Aviation Administration* e dotata di autonomia giuridica, amministrativa e finanziaria, consentirà di raggiungere il più elevato livello di armonizzazione normativa e procedurale nell'ambito della Comunità che fino ad oggi non è stato assicurato dalle amministrazioni nazionali pur tra di loro in cooperazione attraverso le Autorità aeronautiche comuni (*Joint Aviation Authorities*).

La E.A.S.A. dovrà essere autorizzata a sviluppare la propria competenza in tutti gli aspetti dell'aviazione civile e della protezione ambientale disciplinati dal regolamento CE 1592/2002; dovrà assistere la Commissione nell'elaborazione della necessaria legislazione e assistere gli Stati membri e l'industria nella relativa esecuzione; dovrà predisporre specifiche per la certifi-

cazione dei prodotti aeronautici e materiale esplicativo; definire ed attuare requisiti tecnici comuni; stabilire le procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile; effettuare accertamenti tecnici e rilasciare certificati come richiesto; dovrà assistere la Commissione nel controllo dell'applicazione del regolamento e delle relative regole di attuazione (considerando n. 12).

In sostanza l'E.A.S.A. avrà competenza nei riguardi di tutto ciò che attiene alla progettazione, produzione, manutenzione, impiego ed altri aspetti operativi di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché al personale ed alle organizzazioni interessati alla progettazione, alla produzione ed alla manutenzione di detti prodotti, parti e pertinenze ed alle operazioni di volo degli aeromobili. La previsione esplicita di un campo di applicazione delle normativa che si estende a tutti gli aspetti operativi di prodotti aeronautici, parti e pertinenze (art.1, lett. a) - ove per parte separabile dell'aeromobile si intende ogni strumento, equipaggiamento, meccanismo, parte, apparato, annesso o accessorio, compresi gli apparati di comunicazione, impiegato o destinato all'impiego o al controllo di un aeromobile in volo e installato su un aeromobile o collegato ad esso, comprende parti di una cellula, di un motore o di un elica (art. 3, lett. d) reg. CE 1592/2002) - dovrebbe catalizzare in capo alla Commissione ed all'E.A.S.A., nell'ambito delle rispettive competenze, il compito di definire le procedure, di accertare le competenze e le capacità, il compito di emettere specifiche di certificazione sia del personale responsabile delle operazioni sia dei prodotti, parti o pertinenze, di dettare, di concerto con la Commissione, specifiche disposizioni per quanto concerne l'accettazione dei ricambi, la gestione dei materiali di scarto e la riammissione in servizio di parti provenienti da aeromobili destinati alla demolizione.

La definizione in sede di attuazione del regolamento CE 1592/2002 delle regole procedurali da applicare anche all'attività di demolizione dell'aeromobile, l'assunzione in capo all'Agenzia delle funzioni di regolamentazione nel settore del traffico aereo e degli aeroporti, consentirà, con ogni probabilità, sotto un profilo squisitamente

(...Continua)

PARTI DI AEROMOBILE IN DEMOLIZIONE: PROSPETTIVE DI REGOLAMENTAZIONE



(Continua...)

pratico, di prevenire il rischio del proliferare del mercato delle cosiddette "bogus parts" e, pertanto, implementare il livello di sicurezza generale dell'aviazione civile; da altro lato, si provvederà a colmare un vuoto normativo che non solo danneggia in termini di sicurezza ancora oggi l'utente finale del trasporto aereo, ma penalizza senz'altro gli stessi operatori di questo specialistico settore che, in un quadro non regolamentato, hanno assistito al moltiplicarsi dei motivi di contrasto con l'amministrazione aeronautica. L'eventuale lacuna nel regolamento ed anche nelle successive regole di attuazione consentirà allo Stato membro di adottare misure provviso-

rie le quali, unitamente alle relative motivazioni dovranno essere notificate all'E.A.S.A o alla Commissione la quale deciderà se le misure adottate dallo Stato meritino di essere conservate, modificate o revocate. L'allegato II del regolamento (CEE) n. 3922/91, nel quale è espressamente indicata la JAR 145, è abrogato con efficacia dal 28 settembre 2003, data a decorrere dalla quale l'E.A.S.A. assumerà i compiti di certificazione che le incombono. Tale meccanismo potrebbe creare notevoli inconvenienti sotto il profilo della successione delle norme nel tempo e della relativa applicabilità, tenuto conto che, a fronte del dato certo dell'abrogazione delle regole JAR di cui all'allegato II del regolamento

392/1992, da una parte, non viene previsto un termine finale per la definizione delle indispensabili norme di attuazione del regolamento CE 1592/2002 e per l'assunzione in capo all'E.A.S.A. delle funzioni di regolamentazione nei settori del traffico aereo e degli aeroporti, e, dall'altra, è espressamente contemplato un periodo transitorio di ulteriori quarantadue mesi in costanza del quale gli Stati potranno rilasciare certificati secondo le condizioni che la Commissione stabilirà nelle regole di attuazione che dovrà predisporre.

Nicola Adragna
Alessandro Zampone

Avvocati in Roma

CONVENZIONE DI CITTA' DEL CAPO E PROTOCOLLO AERONAUTICO

Il 16 Novembre 2001, a conclusione della Conferenza Diplomatica svoltasi a Città del Capo sotto gli auspici dell'UNIDROIT () e dell'ICAO (), 20 Stati hanno firmato la Convenzione sui finanziamenti internazionali, "Convention on International Interests in Mobile Equipment", e il Protocollo Aeronautico, "Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment", conosciuti come Convenzione di Città del Capo e Protocollo Aeronautico.

Convenzione e Protocollo rispondono all'obiettivo di creare regole internazionalmente condivise al fine di facilitare e garantire, a livello internazionale, i finanziamenti per l'acquisizione di equipaggiamenti mobili di pregio che, nel caso del Protocollo Aeronautico, sono rappresentati da aeromobili, motori di aerei, elicotteri.

L'idea originaria era di stabilire un'unica Convenzione, senza Protocolli, che governasse nella loro interezza tutti gli aspetti dei finanziamenti di tutte le possibili categorie di equipaggiamenti mobili di grande valore (aeromobili, equipaggiamenti ferroviari, navi, satelliti, piattaforme petrolifere etc.). La necessità degli operatori e dell'industria aeronautica di disporre in tempi brevi del nuovo regime internazionale ha determinato la decisione di sviluppare i principi base in una Convenzione e di produrre separati

Protocolli, ciascuno volto a definire le regole in funzione delle specifiche esigenze e caratteristiche dei diversi equipaggiamenti, imprimendo una accelerazione al Protocollo Aeronautico. La comunità internazionale aeronautica e il mondo economico che ruota intorno all'industria del trasporto aereo hanno ritenuto, infatti, che la coerenza di un regime giuridico internazionale potesse facilitare l'assunzione dei rischi e la disponibilità di fondi da parte del mondo della finanza.

La Convenzione disciplina, pertanto, in termini generali, la creazione, l'esecutività, il perfezionamento e le priorità degli interessi garantiti, nonché degli interessi nelle vendite condizionate e nei contratti di leasing, tutti aventi ad oggetto beni mobili di pregio facilmente identificabili, relativamente ai quali la disciplina specifica verrà definita da altrettanti Protocolli.

Il Protocollo Aeronautico sviluppa le regole dettate dalla Convenzione tenendo conto, in tema di finanziamenti, delle peculiarità proprie degli aeromobili, dei motori aerei, degli elicotteri.

La necessità di un regime giuridico internazionale per facilitare i finanziamenti a favore di aeromobili, di elicotteri e dei correlati equipaggiamenti deriva dal fatto che il principio *lex rei sitae*, che governa i diritti di proprietà, non si

adatta a beni di pregio soggetti a continui spostamenti da un Paese all'altro. Inoltre, anche nella ipotesi di poter creare una normativa uniforme per il superamento dei conflitti di interessi, non sarebbe possibile risolvere lo svantaggio di dover comunque far riferimento alle legislazioni nazionali con situazioni giuridionali fortemente differenziate.

Alle motivazioni giuridiche si sono unite importanti valutazioni economiche. Il grande volume di finanziamenti necessario all'acquisizione degli equipaggiamenti in parola rende essenziale per il creditore, sia esso una entità finanziaria o il soggetto di un contratto di vendita o di leasing, acquisire certezze che lo garantiscano in caso di mancato pagamento e di altre inosservanze contrattuali attraverso regole internazionali certe e mezzi giuridici capaci di rendere sempre rintracciabile il bene e di garantire le priorità tra i creditori.

(...Continua)





CONVENZIONE DI CITTA' DEL CAPO E PROTOCOLLO AERONAUTICO

(Continua...)

Forme di finanziamento garantite in ambito internazionale da beni sempre rintracciabili grazie ad un sistema di registrazione internazionale avranno un ruolo importante anche nel favorire l'accesso a risorse finanziarie da parte di soggetti operanti nell'ambito delle economie di Paesi emergenti.

La Convenzione ed il Protocollo Aeronautico contengono, in sintesi, i seguenti principi:

- Un contratto crea un interesse internazionale se è conforme alle prescrizioni della Convenzione indipendentemente dal fatto che l'interesse internazionale trovi una corrispondenza nella legge nazionale o abbia i requisiti per la creazione di un interesse in base alla legge nazionale.

- La legge nazionale ha, nondimeno, rilevanza nel determinare se un dato accordo contrattuale possiede i requisiti essenziali per la validità del contratto (quali il consenso e la capacità legale) o se il creditore in un contratto di garanzia o il venditore in una vendita condizionata o il soggetto concedente di un contratto di leasing ha il potere di disporre del bene oggetto di trattazione.

- La garanzia nazionale o l'interesse legato al possesso del bene da parte del debitore possono allo stesso tempo far nascere un interesse internazionale così che le due figure coesistono. Tuttavia l'interesse internazionale registrato ha priorità rispetto ad un interesse nazionale non registrato ai termini della Convenzione anche se non è soggetto a registrazione.

- In caso di inadempienza del debitore, la Convenzione offre al creditore una serie di azioni a tutela dei suoi diritti; è necessario peraltro che le azioni di tutela siano esercitate in maniera commercialmente ragionevole in modo da tener conto anche delle esigenze operative del debitore inadempiente.

- Il passaggio della proprietà del bene al creditore come contropartita del debito non onorato può prevedersi solamente con il consenso di tutte le parti interessate o a seguito di un ordine del giudice e in questo ultimo caso solamen-

te se il giudice ritiene che l'ammontare dell'obbligazione garantita sia commisurato al valore del bene. Inoltre, salvo diverso accordo, l'inadempienza deve essere sostanziale.

- In caso di contratto di vendita condizionata o di contratto di leasing i soli rimedi previsti a tutela del creditore sono lo scioglimento del contratto, il possesso o il controllo dell'oggetto o l'ordine del giudice che autorizzi o ordini tutte le azioni in parola.

- In attesa della decisione finale del ricorso, il creditore che provi l'inadempienza ha diritto al rapido ristoro del credito nella forma di un ordine per la preservazione dell'oggetto o del suo valore; al possesso, controllo, o custodia e immobilizzazione dell'oggetto; al leasing o alla gestione dell'oggetto e dei relativi ricavi; ma non alla vendita o alle azioni legali per la vendita.

Un aspetto fondamentale nella costruzione giuridica di sistema di Città del Capo è la previsione di un complesso regime di registrazione internazionale. Il sistema della registrazione rappresenta, infatti, il cuore del regime delle priorità stabilito dalla Convenzione. La registrazione dà pubblicità dell'esistenza di un interesse internazionale e permette al creditore di mantenere le priorità e l'efficacia dell'interesse internazionale nelle azioni legali contro il debitore.

Il sistema telematico di registrazione è accessibile on-line in modo che la registrazione e le risposte alle ricerche possano essere effettuate automaticamente con il computer e non debbano richiedere l'intervento dell'uomo. Potranno essere registrati nel Registro internazionale gli interessi internazionali, gli interessi internazionali futuri e i diritti e gli interessi internazionali non consensuali registrabili, quali i trasferimenti, i diritti subordinati etc. Il sistema potrà registrare anche l'esistenza di interessi nazionali che nascono da transazioni aventi rilevanza esclusivamente locale che lo Stato contraente ha dichiarato non governati dalla Convenzione.

Non vi è dubbio che la Convenzione di Città del Capo e il Protocollo Aeronautico produrranno nel prossimo futuro

una considerevole riduzione dei costi dei crediti per i finanziamenti degli equipaggiamenti degli aeromobili e, a seguire, di altri settori quando saranno finalizzati i relativi Protocolli.

Il numero esiguo di ratifiche richieste per l'entrata in vigore della Convenzione (tre ratifiche) e del Protocollo Aeronautico (otto ratifiche) è significativo dell'importanza e dell'urgenza di disporre degli strumenti finalizzati a Città del Capo.

E' interessante al riguardo una stima condotta dal Centro Insead and Salomon dell'Università di New York sull'impatto economico che potranno avere la Convenzione e il Protocollo Aeronautico. Un loro studio, svolto quando i due strumenti giuridici erano ancora in fase di bozza, concludeva che: "...to the extent adopted and effectively implemented, these ... legal instruments will achieve significant economic gains. These gains will be widely shared among airlines and manufacturers, their employees, suppliers, shareholders, and customers, and the national economies in which they are located ... On conservative assumptions, the gains are estimated as several billion dollars on an annual basis".

L'UNIDROIT, che ha ulteriormente elaborato la valenza economica del fenomeno, ha valutato che, se si considera, ad esempio, che i costi dei finanziamenti rappresentano una media di circa l'8% del totale delle spese operative delle compagnie aeree regolari internazionali, la Convenzione e il Protocollo dovrebbero produrre una conseguente riduzione dei costi per l'industria aerea.

Paolo Amore

AVIAPARTNER

LOW COST: MINACCIA OD OPPORTUNITA'?

Relazione presentata al seminario del 29 NOVEMBRE 2002
Facoltà di Ingegneria - Corso di Diritto della Navigazione Aerea



Come si deve oggi considerare il fenomeno low cost nel quadro del trasporto aereo mondiale?

Secondo alcuni una minaccia. Leggendo studi da tempo pubblicati, entro il 2005 il trasporto passeggeri che utilizzerà le low cost companies sarà pari al 25% del totale, cioè circa 400 milioni di persone.

Una cifra impressionante. Ma è davvero così minaccioso questo nuovo fenomeno che tanto nuovo non è?

Secondo il mio parere è molto più di un'opportunità. Infatti, il fenomeno low cost non sottrae semplicemente traffico alle altre compagnie aeree ma, al contrario, ne crea di nuovo.

Il segmento low cost si iscrive nell'ambito della frammentazione e del ventaglio di offerte che oggi sono presenti sul mercato: le compagnie internazionali, nazionali, regionali ed infine le low cost. Queste ultime rientrano in un mercato di nicchia che tanto nicchia ormai non è.

Il modello low cost è vincente perché il business model è vincente.

Oggi, infatti, oltre ad un numero elevato di passeggeri a bordo (la media dei load factors è intorno all'85%), si riscontra un revenue che è altrettanto elevato.

Pochi vettori tradizionali vantano utili nel panorama mondiale e le low cost sono tra questi.

Il motivo risiede nella strategia distributiva che elimina tutti i costi legati alla rete di vendita diretta, alle agenzie di viaggio ed ai CRS o GDS (Global Distribution System) e che utilizza, quindi, esclusivamente le leve del marketing (pricing, promotion).

Il 95% delle vendite di una compagnia tradizionale avviene attraverso agenzie di viaggi e solo il 2% in media per internet.

In una compagnia low cost, all'opposto, il 60% dei biglietti è venduto direttamente e il restante 40% via internet.

Le compagnie tradizionali sostengono un costo distributivo medio superiore al 20%, mentre le compagnie low cost sostengono un costo medio del 5%.

Ma anche nella strategia dei collegamenti il costo operativo viene ampiamente ridotto.

La scelta del collegamento aereo viene fatta attraverso l'utilizzo di aeroporti di II livello, che permettono dei costi di approdo e di handling inferiori di circa il 60%, rispetto a quelli degli aeroporti di grandi città.

Ma dicevo che questo nuovo modello di business attira e crea nuovo traffico.

Infatti, utilizzando aeroporti di II o III livello distanti dalle grandi città e dagli aeroporti maggiori, si allarga la cosiddetta catchment area, ovvero il bacino d'utenza, offrendo un'opportunità a tutti coloro che sono in periferia e lontani dai grandi aeroporti di accedere al trasporto aereo a costi minori.

Normalmente il bacino di utenza di un aeroporto non è superiore ad un raggio di 200 Km., invece, con l'utilizzo da parte dei vettori low cost degli aeroporti minori, tale bacino si amplia a 400 Km.

Infatti, prezzi assolutamente imbattibili (anche più bassi dei collegamenti con treno, autobus, macchina e nave) invitano al volo i più restii, che colgono l'opportunità di effettuarlo prima o poi, perché il prezzo è estremamente conveniente.

Ma la strategia di abbattimento dei costi continua anche a bordo.

I servizi di pulizia a bordo dell'aeromobile vengono effettuati dal personale di cabina per essere più veloci e rapidi. Inoltre, non essendo caricate merci o catering a bordo i tempi del turn around (giro macchina) sono ridotti ulteriormente e questo permette un maggior utilizzo dell'aeromobile e, quindi, migliori economie.

Il normale turn around di una compagnia tradizionale è intorno ai 50-60 minuti, mentre le low cost arrivano ai 25-35 minuti.

Un ulteriore elemento di economia di scala per una compagnia low cost è sicuramente la flotta standardizzata.

Quasi tutti i vettori low cost utilizzano il Boeing 737. Una macchina flessibile ed economica nella sua gestione meccanica che ben si adatta al collegamento point to point.

Tutti gli altri vettori sono costretti, per esigenze legate al network, ad utilizzare più modelli di una stessa casa costruttrice od anche di case diverse, al fine di adattare meglio l'offerta in base

alla domanda delle varie destinazioni di linea, causando dei costi di manutenzione e di gestione molto più alti.

Il modello di business delle low cost si differenzia dalle compagnie tradizionali anche per un potente e veloce motore di ricerca tariffaria (booking engine) legato al sito internet e di un call center molto esperto, pro-attivo, multilingua e funzionante 24 ore su 24.

L'investimento maggiore è dato dal marketing e dall'investimento pubblicitario che arriva al 4-5% del fatturato annuo.

E' questo il core business dell'azienda low cost, mentre nelle altre di tipo tradizionale il marketing è una delle tante componenti.

Questo fattore è invece destinato ad influenzare le scelte, non solo delle compagnie esistenti, ma anche di quelle che si affacciano sul mercato.

E' evidente che solo alcune compagnie riusciranno a superare le fasi di avvio, essenzialmente perché la capacità di riuscire nel segmento della low cost è legata anche al tipo di flessibilità legislativa del paese dal quale si opera.

Un esempio per tutti: le compagnie low cost europee hanno le loro sedi legali in Inghilterra o meglio in Irlanda, questo perché i costi delle cosiddette social securities e pension funds, a carico delle aziende, sono più bassi di quelli che si devono corrispondere negli altri paesi Europei.

La battaglia tra low cost carriers sarà basata, in futuro, sulla flessibilità tecnologica e sulla capacità di contenere i costi fissi.

Non credo che tutto questo possa essere considerato un problema per l'aviazione civile moderna, ma anzi costituisce un'ulteriore opportunità di crescita e sviluppo che si adatta al nuovo mondo fatto sempre più di tecnologia e di internet.

Umberto Solimeno
VP Sales e Marketing
Aeroporti di Verona
e Brescia-Montichiari

OSSERVATORIO LEGISLATIVO



REGOLAMENTO (CE) N. 2320/2002
DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO
DEL 16 DICEMBRE 2002 CHE ISTITUISCE
NORME COMUNI PER LA SICUREZZA DELL-
L'AVIAZIONE CIVILE
(IN G.U.C.E.
DEL 30 DICEMBRE 2002, N. L355)

Con l'adozione del predetto regolamento, le istituzioni comunitarie si sono prefissate l'obiettivo di istituire ed attuare misure idonee a prevenire atti illeciti nell'aviazione civile e, in quanto tali, pregiudizievoli per la sicurezza dei passeggeri in tutti gli aeroporti degli Stati membri.

Per il raggiungimento di tale obiettivo, sono state definite alcune norme fondamentali comuni sulle misure di sicurezza aerea e si è prevista l'istituzione di meccanismi adeguati per controllarne l'applicazione.

Si è previsto che, entro tre mesi dall'entrata in vigore di tale regolamento, ciascuno Stato membro dovrà adottare un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

Fermo restando che in uno Stato membro uno o più organismi o enti possono occuparsi della sicurezza aerea, ciascuno Stato membro avrà il compito di designare un'autorità competente responsabile del coordinamento e del controllo dell'attuazione del suo programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

Il regolamento stabilisce, inoltre, che entro sei mesi dalla sua entrata in vigore, ciascuno Stato membro dovrà incaricare l'autorità competente designata di assicurare lo sviluppo e l'attuazione di un programma nazionale per il controllo della qualità della sicurezza dell'aviazione civile, in modo tale da garantire l'efficacia del programma nazionale.

Ciascuno Stato membro è tenuto altresì a garantire che i suoi aeroporti e i vettori aerei che forniscono un servizio a partire dal proprio territorio, istituiscano, attuino e mantengano programmi per la sicurezza degli aeroporti stessi e dei vettori aerei idonei a soddisfare i requisiti del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

Il legislatore comunitario ha, infine, previsto che, a decorrere da sei mesi dopo l'entrata in vigore delle disposizioni del regolamento, la Commissione, in cooperazione con l'autorità competente, dovrà effettuare ispezioni su un idoneo campione di aeroporti, per controllare l'applicazione, da parte degli Stati membri, delle disposizioni stesse.

Le relazioni di ispezione dovranno essere comunicate dalla Commissione allo Stato membro interessato, il quale, nel termine di tre mesi da tale notifica, avrà il compito di indicare le misure adottate per porre rimedio alle eventuali carenze. La relazione e la risposta dell'autorità competente devono essere comunicate ad un Comitato, composto da

rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

Tale regolamento viene a costituire, quindi, un importante tassello nella realizzazione di un quadro normativo uniforme per la protezione dei passeggeri all'interno della Comunità.

LEGGE N. 289 DEL 27 DICEMBRE 2002
(IN G.U. DEL 31 DICEMBRE 2002).

La legge finanziaria per il 2003 ha stabilito all'articolo 82 che anche per le città di Albenga, Cuneo, Taranto, Trapani, Crotone, Bolzano, Aosta e per le isole di Pantelleria e Lampedusa debbano trovare applicazione le disposizioni della legge n. 144 del 1999, relative alla continuità territoriale per la Sardegna e le isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali, in conformità con il regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio e nei limiti delle risorse già preordinate.

Tale intervento rappresenta un ulteriore passo avanti nell'attuazione degli oneri di servizio pubblico volti a consentire - grazie a finanziamenti statali - i collegamenti tra le aree periferiche del nostro Paese e gli aeroporti maggiori.

*(Per una disamina delle vicende
connesse agli oneri di servizio pubblico,
si rinvia al terzo numero
di questa News Letter)*

Freya Tamburini

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

ON I I A I I I
I O I
NA IONA I
IN A O NI A I

(Conclusioni dell'Avvocato
Generale Siegbert Alber
presentate l' 8 ottobre 2002,
Causa C-92/01)

In data 8 ottobre 2002 l'Avvocato Generale S. Alber ha presentato le proprie conclusioni nel procedimento promosso davanti alla Corte di giustizia da un tribunale greco ed avente ad oggetto

una domanda pregiudiziale relativa alla compatibilità della normativa fiscale greca con il regolamento CEE n. 2408/92 (relativo all'accesso dei vettori aerei della comunità alle rotte comunitarie), nonché con gli artt. 18 e 49 del Trattato CE.

In particolare, la questione pregiudiziale in causa concerneva l'imposizione di tasse aeroportuali richieste per l'ammodernamento e lo sviluppo dell'infrastruttura di entità diversa a seconda che si tratti di voli interni allo Stato membro oppure di voli intracomunitari. Questi ultimi risultavano infatti onerati di un importo

doppio rispetto a quello fissato per il traffico aereo interno.

Secondo l'Avvocato Generale il fatto che "una prestazione intracomunitaria transfrontaliera sia resa più difficile o, come nel caso di specie, più costosa rispetto ad una prestazione paragonabile meramente nazionale" determina restrizioni, non obiettivamente giustificate, al principio della libera prestazione dei servizi nel traffico aereo, sancito dall'art. 3, n. 1, del regolamento CEE n. 2408/92, oltre che dall'art. 49 del Trattato CE.

(...Continua)



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(Continua...)

Conseguentemente l'Avvocato Generale suggerisce alla Corte di Giustizia di risolvere la questione pregiudiziale nel senso dell'incompatibilità di una disposizione nazionale che grava con oneri fiscali (nella fattispecie tasse aeroportuali richieste per l'ammodernamento di un aeroporto) diversi tra voli interni e intracomunitari poiché si pone in contrasto con l'art. 3, n. 1, del Reg. 2408/92 e con l'art. 49 Trattato CE.

I A A I N I O I A
A I O N A O O A

(Corte di Giustizia,
Sentenza del 24 ottobre 2002
Causa C - 82/01 P) .

La Corte di giustizia ha emesso una sentenza nella causa avente ad oggetto il ricorso presentato dal gestore degli aeroporti parigini contro la pronuncia del Tribunale di primo grado delle Comunità europee, che lo aveva riconosciuto colpevole di abuso di posizione dominante nel mercato della gestione delle installazioni aeroportuali, risultanti indispensabili per la prestazione dei servizi di assistenza a terra.

Nell'occasione, la Corte, in linea con le conclusioni presentate dall'Avv. Gen. J. Mischo il 21 febbraio scorso (per un commento alle stesse si v. il n. II di questa Rivista), ha respinto il ricorso, sottolineando in particolare che l'attività di gestore delle infrastrutture aeroportuali, che consiste nell'organizzare, gestire e sviluppare l'insieme di tali installazioni, possa essere considerata attività di impresa ai sensi dell'art. 86 Trattato CE, a prescindere dallo status giuridico della menzionata entità e dalle sue modalità di finanziamento.

La qualificazione di un'attività quale "d'impresa", ai sensi del suddetto articolo, dipende, dunque, solo dalla natura dell'attività stessa

In particolare, costituisce attività di natura economica la messa a disposizione da parte del gestore delle installazioni aeroportuali a favore delle compagnie aeree e dei vari prestatori di servizi, contro il pagamento di un canone liberamente fissato dal gestore stesso.

Simona Morelli

CAUSE:
C-466/98,
COMMISSIONE
DELLE
COMUNITÀ EUROPEE
CONTRO
REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E
IRLANDA DEL NORD;
C-467/98,
REGNO DI DANIMARCA;
C-468/98,
REGNO DI SVEZIA;
C-469/98,
REPUBBLICA DI FINLANDIA;
C-471/98,
REGNO DEL BELGIO;
C-472/98,
GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO;
C-475/98,
REPUBBLICA D'AUSTRIA;
C-476/98,
REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA
«ACCORDI INTERNAZIONALI IN MA-
TERIA DI TRASPORTO AEREO - COMPE-
TENZA - DIRITTO DI STABILIMENTO - AC-
CORDI ANTERIORI AL TRATTATO CE»,
SENTENZA
DEL 5 NOVEMBRE 2002.
(IN G.U.C.E.
DEL 21 DICEMBRE 2002,
N. C 323)

(Per una disamina di tali sentenze si rinvia all'articolo di Michel Ayrat, "Trasporto aereo: le responsabilità esterne della Comunità europea", pagg. 1-5 di questa News Letter)

MATERIALI

PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE IN MERITO ALLA "PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA ALL'ISTITUZIONE DI UNA DISCIPLINA COMUNITARIA PER LA CLASSIFICAZIONE DELLE EMISSIONI SONORE DEGLI AEREI SUBSONICI CIVILI AI FINI DEL CALCOLO DELLA TASSA SUL RUMORE" COM (2001) 74 DEF. (IN G.U.C.E. DEL 17 SETTEMBRE 2002, N. 17).

PROPOSTA MODIFICATA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA ALL'ISTITUZIONE DI UNA DISCIPLINA COMUNITARIA PER LA CLASSIFICAZIONE DELLE EMISSIONI SONORE DE-

GLI AEREI SUBSONICI CIVILI AI FINI DEL CALCOLO DELLE TASSE SUL RUMORE COM (2002) 683 DEF.

In data 29 novembre 2002 la Commissione ha presentato la proposta modificata di direttiva relativa all'istituzione di una disciplina comunitaria per la classificazione delle emissioni sonore degli aerei subsonici civili, ai fini del calcolo della tassa sul rumore. Il nuovo intervento, che in verità differisce solo per marginali aspetti formali dalla proposta originaria, si inserisce nel quadro delle politiche comunitarie dirette al miglioramento e alla salvaguardia della tutela ambientale. Esso, innanzitutto, intende stabilire criteri comuni di calcolo della tassa sul rumore applicabili in tutti gli aereo-

porti della comunità, evitando in tal modo sistemi di imposizione basati su parametri tecnici difformi e contribuendo, per questa via, al raggiungimento degli obiettivi del mercato interno.

Inoltre la proposta intende contribuire alla salvaguardia della tutela ambientale stabilendo che l'entità della tassa sul rumore debba essere proporzionale al disturbo sonoro causato dall'aeromobile al momento di arrivo e di partenza: è evidente che gli organi comunitari mirino in questo modo ad incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto meno rumorosi da parte delle compagnie aeree. Sempre nell'ottica del miglioramento

(...Continua)



MATERIALI

(Continua...)

dell'attuale situazione di inquinamento acustico negli aeroporti della comunità, poi, la proposta non esclude che il sistema di calcolo della tassa sul rumore possa portare ad un gettito di introiti supplementare per gli aeroporti non strettamente correlato ai costi ed, anzi, consente esplicitamente l'utilizzo di questo eventuale surplus per il finanziamento di misure di attenuazione dell'impatto ambientale in prossimità dell'aeroporto, come ad esempio sistemi di insolazione acustica.

PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO RIGUARDANTE LA FIRMA, DA PARTE DELLA COMUNITÀ EUROPEA, DEL PROTOCOLLO DI ADESIONE DELLA COMUNITÀ EUROPEA ALL'ORGANIZZAZIONE EUROPEA PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE AEREA (EUROCONTROL) E LA SUA APPLICAZIONE PROVVISORIA COM (2002) 292 DEF. (IN G.U.C.E. DEL 29 OTTOBRE 2002, N. 273).

Con la presente comunicazione la Commissione ha presentato al Consiglio una proposta di decisione che autorizza la Comunità a firmare il protocollo di adesione all'organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL). L'adesione a EUROCONTROL rientra nella strategia complessiva volta a costituire un cielo unico sopra il territorio del mercato interno secondo le modalità di istituzione e realizzazione fissate dalla Commissione nelle comunicazioni del 2001. E' noto che l'organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea è stata istituita nel 1960 con convenzione internazionale e che nel 1993 le parti contraenti hanno avviato un processo di revisione della convenzione, con l'obiettivo di estendere le competenze di EUROCONTROL a tutti gli aspetti della gestione del traffico aereo e di dotare l'organizzazione di meccanismi decisionali più efficaci. Questa progressiva estensione delle attribuzioni di EUROCONTROL ha posto non pochi problemi di coordinamento con l'esercizio delle competenze della comunità nei settori oggetto della Convenzione e proprio dette esigenze di coordinamento hanno portato le istituzioni comunitarie a conside-

rare l'adesione ad EUROCONTROL la soluzione maggiormente adeguata per permettere alla Comunità di esercitare le proprie funzioni. L'assunto è confermato dalla Commissione che nel memorandum esplicativo della proposta in questione ha anche messo in evidenza come l'esigenza che la Comunità divenga membro a pieno titolo di EUROCONTROL è resa ancora più pressante dai ritardi che affliggono il traffico aereo e dal congestionamento dello spazio aereo in Europa. L'adesione della Comunità ad EUROCONTROL rivestirà un'importanza fondamentale per garantire che vi sia coerenza tra l'operato dell'organizzazione internazionale e quello della Comunità e consentirà all'attività della Comunità di inserirsi in un contesto paneuropeo.

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 56/2002 DEL 30 SETTEMBRE 2002, 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 ALLE STATISTICHE SUI TRASPORTI AEREI DI PASSEGGERI, MERCI E POSTA (IN G.U.C.E. DEL 12 NOVEMBRE 2002, N. 33).

Lo scorso 30 settembre il Consiglio ha definito la Posizione comune (CE) in vista dell'adozione di un regolamento relativo alle statistiche sui trasporti aerei di passeggeri, posta e merci. Il regolamento in questione disciplina la raccolta di dati da parte degli Stati membri, l'elaborazione di statistiche e la trasmissione delle medesime alle istituzioni comunitarie. Questo procedimento di rilevazione è funzionale a consentire agli organi comunitari di poter disporre di dati statistici comparabili, coerenti, sincronizzati e regolari circa la portata e lo sviluppo dei trasporti aerei di passeggeri, merci e posta che si svolgono interamente all'interno del territorio europeo o che hanno punto di partenza o di destinazione nella Comunità.

Dai considerando del Regolamento emerge che attualmente non esistono statistiche esaustive a livello comunitario e che la nuova disciplina mira appunto a

garantire alle istituzioni un margine di informazioni che consenta loro di assolvere in modo maggiormente consapevole e adeguato le proprie competenze in materia di politica comunitaria dei trasporti.

Filippo Rossi

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE DEL 19 NOVEMBRE 2002 RELATIVA ALLE CONSEGUENZE DELLE SENTENZE DELLA CORTE DEL 5 NOVEMBRE 2002 SULLA POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI AEREI (COM 2002, 649 DEF.)

Con tale Comunicazione, la Commissione mette in luce come le sentenze della Corte di giustizia del 5 novembre 2002 sui cosiddetti accordi "open skies", nei confronti di otto Stati membri abbiano ripercussioni, non solo in relazione agli otto accordi specifici conclusi con gli Stati Uniti, ma anche su tutti gli accordi bilaterali sottoscritti dai restanti paesi comunitari con i paesi terzi.

La Commissione ha chiesto agli otto Stati membri direttamente interessati dalle sentenze di mettere in atto le clausole di denuncia contenute nei rispettivi accordi con gli Stati Uniti, al fine di ottemperare al più presto alle sentenze della Corte di giustizia.

Nel contempo, essa ha tuttavia invitato tutti gli Stati membri ad astenersi dall'assumere impegni internazionali nel settore dell'aviazione prima di aver verificato la compatibilità di tali impegni con il diritto comunitario.

La Commissione ha altresì sollecitato il Consiglio dell'Unione europea ad accordarle al più presto un mandato di negoziato, al fine di sostituire gli attuali accordi bilaterali conclusi con gli Stati Uniti con un accordo di portata comunitaria.

Da ultimo, è stata sottolineata l'urgente necessità di elaborare una politica comunitaria di relazioni esterne nel settore dei trasporti aerei e per raggiungere tale obiettivo la Commissione stessa si è impegnata a presentare tutte le proposte necessarie per garantire un seguito adeguato alla situazione.

Freya Tamburini

SVILUPPI IN AMBITO COMUNITARIO E NAZIONALE NEI TRAFFICI MARITTIMI CON LA CINA



(Continua dalla prima pagina...)

fluviale che consente la navigazione interna per circa 136.000 Km. Inoltre, di fatto oggi essa occupa, fra tutti gli Stati extraeuropei, il terzo posto nei rapporti commerciali con l'Unione Europea e costituisce uno dei principali paesi fornitori di servizi internazionali di trasporto marittimo.

Infatti, questa grossa apertura del mercato cinese verso l'occidente, ha aumentato considerevolmente l'interesse da parte delle società di navigazione europee, anche in considerazione del fatto che i rapporti nel settore dei trasporti marittimi, cioè la possibilità di operare nei porti cinesi da parte di società straniere, sono nettamente migliorati rispetto agli anni passati.

Sulla base di questi elementi l'Unione Europea, considerata l'esistenza di diversi accordi bilaterali tra la maggioranza degli Stati membri e la Cina, ha ritenuto opportuno stipulare un accordo bilaterale di navigazione, nella consapevolezza che questo strumento consentirà certamente di consolidare i progressi realizzati sul piano commerciale e di promuovere ulteriormente le relazioni fra le due regioni e fra i loro operatori economici nel settore dei trasporti marittimi sulla base dei principi di uguaglianza e del reciproco vantaggio.

Pertanto, in data 12 febbraio 1998 il Consiglio UE ha autorizzato la Commissione a negoziare con la Cina un accordo bilaterale nel settore dei trasporti marittimi, con l'obiettivo di migliorare le condizioni dei traffici marittimi da e verso la Repubblica Popolare Cinese e da e verso la Comunità. Tale accordo è stato stipulato a beneficio degli operatori economici, sulla base dei principi di libera prestazione dei servizi marittimi e del libero accesso alle merci, nonché su quello della utilizzazione libera e non discriminatoria dei servizi ausiliari, al fine di disciplinare tutti gli aspetti del servizio "porta a porta".

Naturalmente la Commissione UE, prima di procedere alla negoziazione di detto accordo, ha provveduto ad esaminare tutti gli accordi bilaterali esistenti fra i Paesi membri e la Repubblica Popolare Cinese.

Dall'esame dell'accordo italo-cinese sui trasporti marittimi, firmato a Pechino il giorno 8 ottobre 1972, la Commissione Europea con parere motivato (infrazione n. 2000/2239 ex articolo 226 del Trattato), ha ritenuto non conformi alla sopravvenuta normativa comunitaria in materia – rispettivamente agli articoli 3 e 4 del Regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio del 22 dicembre 1986 e al Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992 – gli articoli. I e IV dell'Accordo stesso.

In particolare le osservazioni formulate dalla Commissione erano riferite:

- *all'articolo I, in quanto contenente una clausola di ripartizione dei carichi, lesiva del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra gli Stati membri e tra gli Stati membri e paesi terzi;*

- *all'articolo IV, in quanto contenente una prerogativa di esclusiva per le navi italiane nell'effettuazione dei servizi di cabotaggio.*

Per addivenire al richiesto adeguamento, si è reso necessario modificare i detti due articoli e, a tal fine, dopo una serie di contatti e di incontri esplorativi tenutisi negli anni 2000 / 2001 nel corso di un negoziato svoltosi a Pechino, è stato parafato il 29 aprile 2002 un protocollo d'intesa, in linea con le richieste di modifica italiane, preventivamente concordate con la Commissione UE.

Il Protocollo, sottoscritto in quella occasione, in sostanza modifica in parte l'Accordo del 1972, in analogia con i consueti Accordi di navigazione stipulati dall'Italia in conformità ai principi della Costituzione ed alla disciplina comunitaria, in quanto non contiene clausole di ripartizione di carichi e di determinazione di noli, rendendo il testo dell'Accordo stesso compatibile con i regolamenti dell'Italia, della Cina e dell'Unione Europea.

L'articolo I è stato modificato, in modo da confermare l'osservanza dei principi di libertà di navigazione marittima, l'eliminazione di ogni ostacolo a tale navigazione e l'astensione dall'adottare misure discriminatorie in

conformità alla normativa internazionale e comunitaria in materia, nonché la possibilità di partecipazione delle navi possedute o operate dalle società di navigazione dell'altra parte contraente al trasporto dei carichi o passeggeri tra i porti dei due Paesi o tra i porti di ciascuna parte contraente ed i porti dei Paesi terzi.

L'articolo IV, che stabiliva l'esclusione del cabotaggio, come già previsto dall'Accordo del 1972, è stato integrato, in applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra gli Stati membri dell'Unione Europea (in materia di cabotaggio marittimo), precisando che per l'Italia tale cabotaggio è riservato anche alle navi comunitarie. Come già previsto nell'Accordo del 1972, è stato confermato che non si considera cabotaggio l'ipotesi in cui le navi mercantili di una Parte navigino da un porto ad un altro nel territorio dell'altra parte contraente allo scopo di scaricare merci e/o imbarcare passeggeri in provenienza dall'estero o di caricare merci e/o imbarcare passeggeri con destinazione all'estero.

In data 3 giugno 2002 ha avuto luogo a Roma, presso il Ministero degli Affari Esteri, la firma del protocollo di modifica dell'Accordo, che entrerà in vigore alla data di ricezione della seconda delle due notifiche con cui le due parti contraenti abbiano comunicato ufficialmente l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure costituzionali interne di ratifica.

Questa modifica dell'accordo italo-cinese indubbiamente sottolinea l'importanza delle relazioni che esistono fra Italia e Repubblica popolare cinese nell'ambito dei traffici marittimi e non solo, nonché garantisce una maggiore cooperazione tra le parti nel settore dei trasporti marittimi sulla base del principio di uguaglianza e del reciproco vantaggio.

Questo strumento, come modificato, certamente consentirà e favorirà lo sviluppo di relazioni commerciali ed economiche tra i due Paesi, fondate sulla logica del mercato e dei reciproci vantaggi, così da offrire agli operatori delle due parti la possibilità di control-

(...Continua)



SVILUPPI IN AMBITO COMUNITARIO E NAZIONALE NEI TRAFFICI MARITTIMI CON LA CINA

(Continua...)

lare ed operare i propri servizi di trasporto internazionale di merci, nel contesto di un efficiente sistema dei trasporti marittimi internazionali. Contemporaneamente a quanto avveniva fra Italia e Cina proseguivano i contatti in ambito comunitario per la definizione dell'accordo UE-Cina in materia di trasporto marittimo e, a seguito di una serie di incontri esplorativi nel corso del 1999 e nel 2000, in cui si sono svolti due importanti vertici UE-Cina a Beijing e a Bruxelles, i negoziati veri e propri hanno avuto luogo nel corso del 2001.

L'accordo, che è il primo accordo bilaterale UE in materia di trasporti marittimi, resterà in vigore per cinque anni e sarà rinnovabile di anno in anno. Esso si fonda sui principi della libera prestazione di servizi di trasporto marittimo, del libero accesso alle merci e al traffico tra paesi terzi (*cross trades, traffic tiers*), dell'accesso ai servizi portuali ed ausiliari, senza alcuna restrizione, e sul principio del trattamento non discriminatorio, con riguardo sia all'utilizzazione di questi servizi sia alla presenza commerciale, disciplinando altresì tutti gli aspetti dei servizi "porta a porta".

Per quanto attiene ai rapporti fra tale Accordo e i bilaterali già esistenti fra Paesi membri e Cina, è stabilito nel testo stesso che le disposizioni dell'Accordo si sostituiranno unicamente alle disposizioni di natura commerciale negli accordi marittimi bilaterali attualmente vigenti. Le altre disposizioni - in particolare quelle che riguardano lo *status* degli equipaggi o le questioni fiscali - resteranno in applicazione. Inoltre, qualora le disposizioni contenute nell'accordo UE-Cina risultino meno favorevoli - su taluni aspetti - alle disposizioni contemplate dagli accordi bilaterali prevarranno le disposizioni più favorevoli, senza pregiudizio degli obblighi della Comunità e nell'osservanza delle norme del Trattato.

Naturalmente detto accordo realizza un grado di liberalizzazione superiore a quello finora conseguito dai singoli Stati membri su basi bilaterali, ponendo questi ultimi in una cornice comunitaria, così da apportare un notevole miglioramento alle relazioni tra UE e

Cina nel settore dei trasporti marittimi.

Le principali disposizioni dell'accordo sono le seguenti:

- migliorare le condizioni in cui si effettuano i trasporti marittimi di merci da e per la Cina, da e per la Comunità europea, da e per la Comunità europea e la Cina da un lato e i paesi terzi dall'altro, nell'interesse degli operatori economici;
- mantenere il trattamento nazionale delle navi che battono bandiera comunitaria o che sono operate da cittadini o società dell'UE per quanto attiene l'accesso ai porti e l'utilizzazione delle infrastrutture portuali e dei servizi marittimi ausiliari (ivi compresi i diritti e le tasse connesse, le formalità doganali e la designazione dei punti di attracco e gli impianti di carico e scarico);
- la Cina autorizza le compagnie di navigazione dell'UE a stabilire sul proprio territorio filiali, succursali o rappresentanze controllate al 100% ovvero costituite mediante investimento congiunto, in conformità della normativa ivi in vigore;
- le filiali, le succursali o gli uffici di rappresentanza controllati al 100% o costituiti in base ad un investimento congiunto delle compagnie di navigazione comunitarie, stabilite in Cina, sono autorizzate ad impiegare personale di base nell'osservanza della normativa vigente;
- autorizzare il pagamento in valute liberamente convertibili delle entrate dei cittadini o delle società comunitarie provenienti da operazioni di trasporto marittimo internazionale e da operazioni multimodali effettuate in Cina, nonché il libero trasferimento all'estero dei proventi al cambio praticato dalla ban-

ca alla data del trasferimento;

- istituzione di una cooperazione nei settori della sicurezza marittima, della prevenzione dell'inquinamento marittimo, dell'istruzione e della formazione del personale, dell'intensificazione degli sforzi per lottare contro la pirateria e il terrorismo, nonché per lo scambio di personale, informazioni scientifiche e tecnologia.

La firma dell'Accordo UE-Cina in materia di trasporto marittimo ha avuto luogo a Bruxelles, in data 6 dicembre 2002, a margine del Consiglio dei Ministri dei Trasporti. Il presente accordo entrerà in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data in cui le parti abbiano notificato reciprocamente l'avvenuto espletamento delle procedure di cui al primo paragrafo.

Senza ombra di dubbio possiamo affermare che la cooperazione tra le parti nel settore dei trasporti marittimi internazionali, rafforzata attraverso questo strumento, fondato sulla logica del mercato e sui vantaggi derivanti dalla possibilità di operare nel contesto di un efficiente sistema di trasporto marittimo internazionale e, quindi, sui principi di uguaglianza e del reciproco vantaggio, promuove e migliora il funzionamento dei trasporti marittimi nell'ambito di un sistema intermodale, che certamente favorirà lo sviluppo di relazioni commerciali ed economiche tra la Repubblica Popolare Cinese e la Comunità europea e i suoi Stati membri.

Enrico Maria Pujia

Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE



LA S A CO
I I I O
A 'A O O ION
I I IO IO IO

(Corte di Cassazione, Sez. Unite Civili,
Sent. n. 6488 del 7 maggio 2002)

Nella pronuncia in esame la Suprema Corte si è occupata di una questione che aveva già dato adito a numerose pronunce giurisprudenziali delle Corti di merito, invero spesso contrastanti fra loro: il riconoscimento o meno nel nostro ordinamento del diritto di autoproduzione dei c.d. servizi tecnico-nautici.

Si trattava nel caso di specie di valutare la legittimità della sentenza 8 marzo 1999, n.159 della Corte d'Appello di Genova, che aveva stabilito doversi riconoscere alla società Tourship Italia S.p.A. il diritto di autoprodurre nel porto di Genova il servizio di ormeggio, senza ricorrere all'opera del Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova in mancanza di una norma primaria che autorizzasse tale obbligatorietà.

Come è noto, infatti, nel nostro paese, i servizi tecnico-nautici, detti anche ancillari alla navigazione (pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio), sono tradizionalmente erogati in regime di monopolio e resi obbligatori in ogni porto, pur se la normativa in materia non pare imporre siffatta regolamentazione. Per tale motivo frequentemente i vettori marittimi si sono rivolti ai Tribunali, invocando il proprio diritto all'autoproduzione di tali servizi, stante il disposto dell'art. 9, comma 1, della Legge 287/90, che prevede, per quanto qui rileva, che la riserva per legge ad un'impresa incaricata della gestione di attività di prestazione al pubblico di servizi contro corrispettivo non comporta per i terzi il divieto di produzione di tali servizi per uso proprio. Il secondo comma dell'articolo precisa, comunque, che l'autoproduzione non è consentita, se la riserva è stabilita per motivi di ordine pubblico, sicurezza pubblica e difesa nazionale.

Nel caso qui trattato la domanda volta ad ottenere l'accertamento di tale diritto per il servizio di ormeggio era

stata accolta; tuttavia la Cassazione ha annullato la sentenza della Corte genovese per motivi di giurisdizione, fornendo altresì indicazioni importanti per la corretta interpretazione della disciplina normativa in tema di autoproduzione di servizi tecnico-nautici.

Le Sezioni Unite affermano, infatti, che già all'epoca dei fatti di causa (il primo grado di giudizio era iniziato nel 1992) si potesse escludere l'esistenza di un diritto all'autoproduzione dell'ormeggio: i poteri di polizia attribuiti al Comandante del porto dagli articoli 62 e 81 del Codice della Navigazione, come specificati per ciò che riguarda gli ormeggiatori dagli artt.208-14 del Regolamento per la Navigazione marittima (in particolare l'art.209 dispone che il Comandante del porto disciplini tale servizio in modo da assicurarne la regolarità e che, a tal fine, il capo del compartimento marittimo possa costituire gli ormeggiatori in gruppo) rendono evidente, secondo i supremi giudici, che è considerato legittimo in astratto un tipo di organizzazione del servizio di ormeggio che lo renda obbligatorio, e che la riserva ad un'impresa della prestazione di tale servizio nei porti sia stabilita proprio per quei motivi di sicurezza pubblica idonei ad escludere il diritto di autoproduzione secondo l'art. 9 della Legge n. 287/1990.

Oggi comunque ogni dubbio in merito è fugato dall'art. 14 della Legge 84/1994, come modificato dalla Legge 186/2000, che esplicitamente abilita l'Autorità marittima a rendere obbligatorio l'impiego dell'ormeggio. Tale disposizione, inoltre, rende inutile ogni contestazione sulla circostanza che non fosse una norma primaria a stabilire la riserva per motivi di sicurezza pubblica, e che perciò non fosse integrata una condizione richiesta dal citato comma 2 dell'art. 9, Legge 287/90, per escludere l'autoproduzione (secondo l'interpretazione restrittiva della parola "riserva" adottata dai giudici genovesi a fondamento della propria pronuncia, favorevole a Tourship).

Secondo la Suprema Corte, quindi, nel nostro ordinamento la pretesa all'autoproduzione del servizio di ormeggio ha valore non di diritto sogget-

tivo, bensì di interesse legittimo a fronte del potere discrezionale attribuito all'Autorità amministrativa, il cui corretto esercizio può essere sindacato avanti il giudice amministrativo (per questo nella controversia in esame la sentenza della Corte d'Appello di Genova è stata cassata senza rinvio), e nell'ambito del quale rientra anche la possibilità di una più o meno ampia liberalizzazione.

Pare, comunque, opportuno ricordare che l'intero regime giuridico dei servizi ancillari alla navigazione nel nostro paese è destinato a mutare radicalmente se verrà emanata la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio sull'accesso al mercato dei servizi portuali (fra cui sono compresi i servizi tecnico-nautici), il cui attuale testo provvisorio prevede, *inter alia*, la libera effettuazione dell'autoproduzione degli stessi.

A. Giardini

LA ON A I I A'
A I A O I I I O O
N A I I N A
A N I N

(Senator Lines GmbH&co. c. Sunway Line,
United States Second Circuit
Court of Appeal, May 2002).

La Corte d'appello degli Stati Uniti con una recente pronuncia, che va a discostarsi dall'orientamento precedentemente seguito, intende uniformarsi ai principi internazionalmente adottati in materia di regime di responsabilità del caricatore di merce pericolosa.

Nella specie, era divampato nell'aprile 1994 un incendio a bordo della nave "Tokyo Senator"; che trasportava un carico di biossido di tiourrea (TDO), imbarcato a Pusan (Corea) e destinato a Norfolk (Virginia). Al momento del caricamento a bordo il TDO era considerato un composto chimico stabile in presenza di circostanze normali e non era segnalato come materiale pericoloso o rischioso né dalla normativa IMO (*International Maritime Dangerous Goods Code*), né dai regolamenti vigenti negli Stati Uniti (*Code of Federal Regulation CFR*).

(...Continua)



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(Continua...)

A seguito dell'avvenuto incendio, l'armatore agiva in giudizio per ottenere il risarcimento dei danni subiti.

Il giudizio di primo grado si era concluso con il rigetto della domanda dell'armatore di risarcimento dei danni derivanti dall'incendio: dopo accurate ricostruzioni e perizie si era dimostrato che l'incendio era stato causato da una reazione esotermica, prodottasi all'interno del container contenente i bidoni di TDO, ciò precludendo la possibilità di individuare il soggetto responsabile dell'incendio e di fornire la prova che al momento dell'imbarco il caricatore era a conoscenza della natura pericolosa della merce. La Corte, escludendo sulla base del *US Carriage of Goods by Sea Act, sect. 1304(6)*, la responsabilità del caricatore, in quanto nel caso di specie non risultava a conoscenza della natura pericolosa della merce imbarcata, rigettava pertanto la pretesa avanzata dall'armatore.

La Corte d'appello si discosta dalla decisione di primo grado, richiamando la *sect. 1304(6)* del *US COGSA*, secondo la quale "*goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier, has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipments*".

Dall'analisi della suddetta disposizione ogni riferimento relativo al requisito della conoscenza sembra interessare esclusivamente la figura del vettore e, pertanto, sarà la conoscenza da parte del vettore della natura pericolosa dei beni, e non quella del caricatore, il presupposto per poter configurare una responsabilità a carico di quest'ultimo. La Corte, pertanto, statuisce che sulla base del *US COGSA* il caricatore è ritenuto "*strictly liable*" per i danni e le spese risultanti dalla caricazione delle merci pericolose, qualora né il caricatore, né il vettore avessero una

knowledge" della natura pericolosa dei beni imbarcati.

La Corte precisa come questa interpretazione della disposizione *COGSA* sia in linea con quella espressa dalla *British House of Lords*, nel caso *Effort Shipping co. c. Linden Mgmt* (1998), con riferimento alla analoga previsione contenuta nelle Regole dell'Aja (regola 6, articolo IV), che afferma come, in mancanza di consenso informato da parte del vettore alla caricazione di merci pericolose, i caricatori sono responsabili per tutti i danni e le spese direttamente o indirettamente risultanti o riconducibili alla caricazione di dette merci.

La Corte d'appello statunitense con la pronuncia in esame ha inteso privilegiare un'interpretazione della normativa statunitense in senso conforme ai principi internazionalmente uniformi in materia di regime di responsabilità nel trasporto marittimo di cose.

A. Pracucci

Q I O N I A I A A
N A I N A I A I I A'
A A O A O N A A
I O N O I O N A I I A
O

(Daewoo Heavy Industries Ltd c.
Klipriver Shipping Ltd, Langley J.,
English High Court, Commercial Court,
July 2002)

Nell'agosto 2000 la società Daewoo noleggiava la nave "*Kapitan Pectico*" per il trasporto di 34 escavatori dalla Corea alla Turchia. Un fax trasmesso il 22 agosto stabiliva che il trasporto della merce sarebbe dovuto avvenire "sotto coperta" ("*under deck only*") e le polizze di carico emesse a seguito della conclusione del contratto non prevedevano il trasporto dei beni "*on deck*". Inizialmente tutti i beni venivano caricati "sotto coperta", ma durante il viaggio una parte di essi veniva trasferita "sopra coperta", con il conseguente verificarsi di un integrale danneggiamento per alcuni essi e di danni di minore entità per i restanti.

Il contratto includeva la *Paramount clause*, in forza della quale si faceva richiamo alla applicabilità delle *Hague Rules*, con riferimento al regime di responsabilità del vettore.

Sulla base dell'art. 4.2 delle suddette Regole, il vettore si esonerava da responsabilità, affermando che il danneggiamento integrale subito da una parte dei beni era avvenuto a causa di un pericolo del mare, mentre quello di minore entità, che aveva interessato l'altra parte del carico, era derivato da una insufficienza di imballaggio. Dal canto suo, la proprietaria del carico sosteneva che il caricamento della merce era avvenuto "sopra coperta", quale inadempimento contrattuale del vettore e tale da impedire allo stesso la possibilità di beneficiare della limitazione della responsabilità, prevista dalle Regole dell'Aja richiamate nel contratto.

Nel caso di specie, il giudice Langley affronta una questione già esaminata in numerosi precedenti giurisprudenziali: se l'inadempimento di un "*fundamental term*" vale a rendere inoperativa la clausola di esonero da responsabilità prevista nel contratto.

Nel caso "*The Chanda*" (1989, 2, Lloyd's Rep 484), in cui la merce, caricata erroneamente "sopra coperta", arrivò a destinazione completamente distrutta, il giudice esclude l'applicazione delle Regole dell'Aja, con conseguente riconoscimento della responsabilità del vettore. Tale conclusione è stata criticata sulla base del fatto che il giudice, nel caso richiamato, aveva ommesso di attribuire rilevanza all'espressione "*in any event*", di cui all'art. 4.5 delle Regole ed in forza della quale il vettore avrebbe beneficiato della limitazione di responsabilità, indipendentemente dall'evento che aveva causato la perdita o l'avaria della merce ("*in any event*", per l'appunto).

Una successiva e più recente pronuncia della Corte d'appello inglese, "*The Happy Ranger*" (May 2002), prende in esame una questione analoga. Nel caso di specie, stipulato un contratto per il trasporto via mare di tre reattori da Porto Marghera ad Al Jubail in Arabia Saudita durante le operazioni di

(Continua...)

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

(...Continua)

imbarco uno dei ganci della gru posta sulla nave si rompe, determinando ingenti danni al carico in oggetto.

La Corte inglese riconosce in questo caso la mancata diligenza del vettore nel mettere la nave in stato di navigabilità, ai sensi dell'art. 3.1 delle Regole dell'Aja-Visby. Tuttavia, la Corte ammette la limitazione della responsabilità del vettore, attribuendo rilevanza all'espressione "*in any event*", di cui all'art. 4.5 delle suddette Regole dell'Aja.

Nel caso in commento il giudice Langley, sulla base dei precedenti giurisprudenziali richiamati, riconosce la responsabilità del vettore per inadempimento contrattuale, a seguito del danneggiamento della merce, erroneamente caricata "sopra coperta"; ammettendo, tuttavia, la limitazione della sua responsabilità per una somma pari a £ 100 per collo od unità danneggiata, secondo quanto disposto dall'art. 4.5 delle Regole dell'Aja.

A. Pracucci



ASSOCIAZIONE AGENTI
MARITTIMI RACCOMANDATARI E
MEDIATORI MARITTIMI
RAVENNA



OSSERVATORIO EUROPEO

a cura di Marianna Tranchida

LA RISPOSTA COMUNITARIA AL NAUFRAGIO DELLA PETROLIERA "PRESTIGE"

La stampa internazionale ha dato grande risonanza al tristemente noto disastro della petroliera "Prestige", coinvolta il 13 novembre 2002 in un grave incidente al largo della costa occidentale della Galizia (Spagna) e successivamente colata a picco a seguito di un cedimento strutturale, causando lo sversamento di una parte significativa del carico con disastrose conseguenze in termini di inquinamento ambientale. Detto incidente, che segue a distanza di tre anni la sciagura dell'Erika, ha confermato l'impellente necessità di proteggere le coste ed i cittadini europei da tali catastrofi, tenuto conto, in particolare, dell'elevato rischio a cui è soggetta l'Unione Europea, che per il 90% si approvvigiona di petrolio trasportato via mare.

La condizione di spiccata vulnerabilità a cui è sottoposta l'Unione non sembra superabile fintanto che non sarà attuata la strategia proposta dal Libro Verde della Commissione per garantire fonti di energia sicure. Questo progetto, presentato nel novembre 2000, prevede la costruzione di una rete europea di oleodotti, così da assicurare l'abbandono della modalità di fornitura del petrolio tramite navi-cisterna. Risulta, tuttavia, evidente come il raggiungimento di un tale ambizioso obiettivo sia ancora molto lontano.

Per fronteggiare l'attuale emergenza non è emersa la necessità di prevedere misure sostanzialmente differenti rispetto a quelle precedentemente adottate nei c.d. Pacchetti "Erika I" ed "Erika II". La Commissione Europea ha, infatti, evidenziato nella sua Comunicazione del 3 dicembre 2002 (Communication from the Commission to the European Parliament and to the Council on improving safety at sea in response to the Prestige accident, COM(2002)681 final) l'urgenza di applicare immediatamente e, pertanto, anticipatamente rispetto alla prefissata entrata in vigore, le misure contenute nei predetti Pacchetti. Infine, nell'ultimo Consiglio Europeo, tenutosi a Copenhagen in data 12 e 13 dicembre 2002, si è appunto ritenuta prioritaria l'adozione delle linee d'azione contenute nella sopra citata comunicazione della Commissione.

Agenzia Europea per la sicurezza marittima

Nell'ambito delle iniziative intraprese dalla Commissione a seguito del naufragio della Prestige, al fine di garantire una immediata attuazione delle principali misure contenute nei Pacchetti "Erika I" e "Erika II", si deve richiamare quella relativa all'istituzione dell'Agenzia Europea per la sicurezza marittima (Reg. CE 1406/2002). Il suddetto organismo, di cui si è diffusamente trattato nel precedente numero di questa Newsletter (v. editoriale di G.Tellarini, num. 3, anno I, Luglio/

Settembre 2002), avrebbe dovuto raggiungere piena operatività entro un anno dall'entrata in vigore del relativo regolamento comunitario.

Alla luce della emergenza che si è venuta a creare con il naufragio della Prestige, si è registrata la necessità di anticipare di sei mesi l'operatività della stessa Agenzia. Infatti, è stato istituito senza indugio il Consiglio di Amministrazione, che riunitosi in data 4 dicembre 2002, ha già provveduto a deliberare le prime indispensabili azioni volte a fronteggiare le ripercussioni ambientali, sociali ed economiche conseguenti all'incidente della Prestige.

La redazione di una "black list"

Facendo riferimento alle modifiche apportate alla Direttiva 95/21/EC (relativa al *Port State Control*) dalla recente Direttiva 2001/106/EC, che introduce una procedura di messa al bando dalle acque comunitarie delle imbarcazioni che non soddisfino gli standards di sicurezza previsti, la Commissione Europea ha provveduto a stilare una lista indicativa delle navi a cui dovrebbe essere negato l'accesso ai porti degli Stati membri, qualora la suddetta direttiva fosse già in vigore.

Una tale misura dovrebbe comportare, nelle intenzioni dell'Istituzione comunitaria, l'adeguamento od il ritiro dalla navigazione di dette navi da parte dei rispettivi proprietari o degli Stati di appartenenza.

(Continua...)



OSSERVATORIO EUROPEO

(...Continua)

La data prevista per la entrata in vigore della suddetta Direttiva è, tuttavia, il 22 luglio 2003.

A fianco di suddette disposizioni, si segnala che a partire dal 1 gennaio 2003 saranno progressivamente ritirate dalla navigazione le petroliere sprovviste di doppio scafo, alla luce di quanto introdotto con il Pacchetto "Erika I". La Commissione, facendo riferimento al fatto che entrambe le imbarcazioni protagoniste dei recenti disastri marittimi erano petroliere mono-scafo in attività da più di 26 anni, sottolinea l'esigenza di dare immediata ed urgente attuazione alla suddetta normativa, bandendo dalle acque territoriali europee le navi che non rispondono ai parametri di sicurezza richiesti. Si registra, tuttavia, una recente tendenza dell'industria ad utilizzare per il trasporto di carburanti e prodotti petroliferi navi *double-hull*, di non più di 15 anni di vita. Tale confortante dato è avvalorato da una recente statistica diffusa dalla società *Intertanko* e richiamata anche dalla sopraccitata comunicazione della Commissione Europea. Nell'ambito di detta analisi si registra un incremento - dal 39% del 2000 al 51% del 2002 - delle petroliere doppio scafo in circolazione, che dovrebbe raggiungere nel 2007 la percentuale del 75%.

Con il naufragio della *Prestige*, così come era avvenuto a seguito dell'incidente dell'*Erika*, la Commissione ha avvertito la necessità di garantire ed intensificare i controlli sulle attività svolte dalle società di classificazione. La Direttiva 94/57/EC, come modificata dalla Direttiva 2001/105/CE contenuta nel Pacchetto "Erika I", detta, infatti, i requisiti di qualità a cui le suddette società devono attenersi nello svolgimento delle loro attività. L'autorizzazione ad esse rilasciata ad operare nell'ambito della UE dovrà infatti essere subordinata alla costante osservanza dei requisiti richiesti, attraverso un rigoroso monitoraggio delle prestazioni poste in essere da dette società di classificazione, con conseguente ritiro (temporaneo o permanente) della stessa autorizzazione in caso di mancato rispetto delle norme.

Sistema europeo di monitoraggio del traffico marittimo

La Direttiva 2002/59/CE del 27 giugno del 2002, che, introdotta recentemente con il Pacchetto "Erika II", abroga la precedente 93/75/CEE, si prefigge di istituire un sistema europeo di controllo del traffico marittimo e di scambio di informazioni tra autorità nazionali ed istituzioni comunitarie (*si veda, in argomento, il citato editoriale di G. Tellarini in num.3, anno 1, Luglio/Settembre 2002*). Tenuto conto del fatto che il recepimento della stessa da parte degli Stati membri è stato previsto entro febbraio 2004, la Commissione Europea ha avvertito la necessità di anticipare la predisposizione del sistema di monitoraggio rispetto al termine previsto dalla direttiva in oggetto. È stato, pertanto, approntato il c.d. "*SafeSeaNet*", costituito da un database centrale che raccoglie ed elabora le informazioni ricevute in tempo reale e relative alla identità, al posizionamento ed alla tipologia di carico delle imbarcazioni che solcano le acque europee, provvedendo poi alla loro ritrasmissione alle Autorità marittime nazionali interessate. Tale sistema, la cui utilità è stata purtroppo evidenziata in modo particolare dai più recenti eventi, è in grado di garantire migliori condizioni di sicurezza dei traffici marittimi, una più efficiente individuazione delle situazioni di pericolo e delle relative risposte da parte delle autorità marittime nazionali ed un maggior livello di prevenzione dell'inquinamento marino causato da navi.

La Direttiva 2002/59/CE prevede, inoltre, che gli Stati membri predispongano appositi piani per accogliere nei loro porti o in altre zone, appositamente designate, le navi in pericolo, qualora il rischio di inquinamento risulti elevato. Con specifico riferimento a ciò, la Commissione ha inserito nell'ordine del giorno della prossima riunione dell'Agenzia per la sicurezza marittima, fissata per gennaio 2003, la discussione di tali questioni, al fine di approntare le prime indispensabili misure in ordine alle strutture ed ai mezzi di salvataggio, assistenza e prevenzione che gli Stati membri sono tenuti ad as-

sicurare in base alla normativa comunitaria.

Ulteriori azioni: coordinamento tra Stati membri e Istituzioni comunitarie

A fianco del rafforzamento e dell'applicazione anticipata delle misure contenute nei Pacchetti "Erika I" ed "Erika II", la Commissione, nella sua comunicazione del 3 dicembre 2002, ha sottolineato l'imprescindibile necessità di un'azione congiunta delle Istituzioni comunitarie e degli Stati membri, con particolare riguardo all'omogeneità dei requisiti e qualificazione degli equipaggi ed al rafforzamento degli obblighi di notificazione a cui sono soggetti i piloti nei confronti delle Autorità nazionali competenti, qualora riscontrino, all'entrata o all'uscita dai porti, problemi attinenti alla sicurezza della navigazione od il rischio di possibili incidenti con conseguenti ripercussioni sull'ambiente marino. Relativamente a quest'ultimo aspetto, si è proposto di rafforzare gli obblighi previsti dal Memorandum di Intesa di Parigi, affinché siano garantiti un più incisivo controllo ed una più efficace prevenzione degli incidenti con riguardo alle navi in mero transito nelle acque comunitarie. Oltre agli Stati membri, i piloti dovrebbero notificare ogni irregolarità o rischio rilevato all'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

L'istituzione del fondo COPE (Fund for the compensation for oil pollution incidents)

Come noto, il Consiglio dei Ministri dei Trasporti, tenutosi lo scorso giugno 2002, non pervenne alla approvazione della proposta, contenuta nel Pacchetto "Erika II", di istituzione di un fondo europeo di risarcimento delle vittime dei danni causati dal trasporto per mare di sostanze pericolose o nocive o dei danni derivanti da inquinamento marino.

In tale sede si optò, invece, per demandare la risoluzione della questione a livello internazionale, affinché si varasse un Protocollo *ad hoc*, redatto

(Continua...)

OSSERVATORIO EUROPEO



(...Continua)

dall'IMO, che prevedesse un fondo di entità non inferiore ad 1 miliardo di euro, conformemente alla precedente proposta della Commissione e fosse sottoscritto da tutti gli Stati membri costieri. Ora, dato l'intollerabile ritardo nella elaborazione di tale Protocollo internazionale, la Commissione ha deciso di reintrodurre il progetto relativo

alla costituzione del fondo COPE e nella sua comunicazione dello scorso dicembre ha invitato gli Stati membri a ratificare la proposta originaria senza ritardo (si segnala che detta proposta era stata precedentemente emendata dal Parlamento Europeo).

L'ultimo Consiglio europeo tenutosi a Copenaghen, pur riconoscendo l'inadeguatezza dell'attuale limite in-

ternazionale pari a 185 milioni di euro e la impellente necessità di garantire un risarcimento alle vittime dei danni causati dalla *Prestige*, ha rinviato la decisione definitiva al prossimo marzo 2003, nell'attesa probabilmente di verificare l'eventuale predisposizione a quella data del testo da parte dell'IMO.

MATERIALI

AGGIORNAMENTI AI FORMULARI PREDISPOSTI DAL BIMCO

Lo scorso 14 novembre 2002, il BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) ha approvato una revisione di alcune clausole standard inserite nei formulari di *Voyage Charter*, nel tentativo di adeguare tali *standard clauses* alle nuove esigenze manifestatesi nella prassi. Si produce di seguito il testo delle nuove clausole contenute nei formulari BIMCO.

General Ice Clause for Voyage Charter Parties

The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' approval and having due regard to its size, construction and class, may follow ice-breakers when reasonably required.

(a) Port of Loading (i) If at any time after setting out on the approach voyage the Vessel's passage is impeded by ice, or if on arrival the loading port is inaccessible by reason of ice, the Master or Owners shall notify the Charterers thereof and request them to nominate a safe and accessible alternative port.

If the Charterers fail within 48 running hours, Sundays and holidays included, to make such nomination or agree to reckon laytime as if the port named in

the contract were accessible or declare that they cancel the Charter Party, the Owners shall have the option of cancelling the Charter Party. In the event of cancellation by either party, the Charterers shall compensate the Owners for all proven loss of earnings under this Charter Party.

(ii) If at any loading port the Master considers that there is a danger of the Vessel being frozen in, and provided that the Master or Owners immediately notify the Charterers thereof, the Vessel may leave with cargo loaded on board and proceed to the nearest safe and ice free place and there await the Charterers' nomination of a safe and accessible alternative port within 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of the Master's or Owners' notification. If the Charterers fail to nominate such alternative port, the vessel may proceed to any port(s), whether or not on the customary route for the chartered voyage, to complete with cargo for the Owners' account.*

(b) Port of Discharge (a) (i) If the voyage to the discharging port is impeded by ice, or if on arrival the discharging port is inaccessible by reason of ice, the Master or Owners shall notify the Charterers thereof. In such case, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the port is accessible against paying compensation in an amount equivalent to the rate of demurrage or of ordering the Vessel to a safe and accessible alterna-

tive port.

If the Charterers fail to make such declaration within 48 running hours, Sundays and holidays included, of the Master or Owners having given notice to the Charterers, the Master may proceed without further notice to the nearest safe and accessible port and there discharge the cargo.

(ii) If at any discharging port the Master considers that there is a danger of the Vessel being frozen in, and provided that the Master or Owners immediately notify the Charterers thereof, the Vessel may leave with cargo remaining on board and proceed to the nearest safe and ice free place and there await the Charterers' nomination of a safe and accessible alternative port within 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of the Master's or Owners' notification. If the Charterers fail to nominate such alternative port, the vessel may proceed to the nearest safe and accessible port and there discharge the remaining cargo.

(iii) On delivery of the cargo other than at the port(s) named in the contract, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if discharge had been at the original port(s) of destination, except that if the distance of the substituted port(s) exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port(s) shall be increased proportionately.

(Continua...)



(...Continua)

* Note: In trades where the terms and conditions of the charter party are not incorporated into the bill(s) of lading, such bill(s) must contain an express statement permitting the vessel to complete with cargo at alternative port(s), whether or not on the customary route for the chartered voyage.

Delay for Charterers' Purposes Clause

If the Vessel is prevented from leaving the port after completion of loading/discharging for more than two (2) hours waiting for cargo papers or for any other reason attributable to cargo being loaded or discharged including

but not limited to control and/or clearance by customs or other authorities and/or any other charterers' purposes, the Charterers shall pay the Owners compensation in an amount equivalent to the rate of demurrage stipulated in the charter party for all time after completion of loading/discharging until the termination of such delay.

MATERIALI



LA CA I AN I A I O O I NO A N NO I I A I A I I A 'A I I À I PORT STATE CONTROL

In occasione del fermo nel porto ligure delle navi *Lykes Achiever* e *Artic B* a causa di una serie di irregolarità rilevate su entrambe, la Capitaneria di Porto di Genova ha reso noti i dati preliminari relativi all'attività di Port State Control: nel 2002 sono state 2.400 le navi ispezionate nei porti italiani e sono state fermate 361 unità. La percentuale di visite è stata pari al 35-40% delle navi approdate, notevolmente al di sopra del 25% stabilito in sede UE.

La Capitaneria, inoltre, ha ricordato che il prossimo luglio entreranno in vigore i nuovi emendamenti disposti a livello comunitario per rendere ancora più efficace la lotta alle navi *substandard*. In particolare, sarà imposto un obbligo di ispezione ancora più approfondita sia per determinate tipologie di navi considerate a maggiore rischio (petroliere, chimichiere, gasiere, passeggeri e bulk carriers), sia per quelle unità che si sono distinte negativamente nel corso delle precedenti ispezioni.

LAST MINUTE

NA I N A A O N A N A A I A I A I A

Nella prime ore del giorno 21 gennaio 2003, la nave cisterna spagnola a scafo singolo "Spabunker IV" è affondata nella baia di Algeciras. La nave dell'impresa Ciresa (gruppo petrolifero spagnolo Cepsa) trasportava 1.000 tonnellate di olio fluido e 300 tonnellate di gasolio dal terminal della raffineria Gibraltar al porto di Algeciras. I mezzi di soccorso giunti sul posto dell'incidente hanno predisposto misure di contenimento delle chiazze oleose costituite per ora probabilmente dal combustibile della nave e non dal carico.

AGENDA

7 aprile 2003

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI BOLOGNA
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Security e trasporto marittimo

Informazioni : Tel: 051 2098730
Fax: 051 2098729
E-mail: annalisapracucci@libero.it
mariannatranchida@hotmail.com

10 - 13 giugno 2003

COMITE' MARITIME INTERNATIONAL
Bordeaux CMI Colloquium
Organized by The French Maritime Law Association

Informations : Congrès et Expositions de Bordeaux (CEB)
Attn : Daniel Pouvreau
BP 55—33030 Bordeaux Cedex—France
Tel : +33 (0) 556 1188 88/65
Fax : + 33 (0) 556 118822
Courriel : d.pouvreau@bordeaux-expo.com