

# THE AVIATION & MARITIME JOURNAL

Novità dal mondo del trasporto **aereo** e **marittimo**

Università degli Studi  
di Bologna



Sede di Forlì  
Sede di Ravenna

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

## SOMMARIO

**La gestione dei rischi connessi al  
Progetto Galileo: le responsabilità  
extracontrattuali**  
pagg. 2-4

**La riforma della parte aeronautica del  
codice della navigazione, un'occasione  
"presa al volo"**  
pagg. 5-6

**Osservatorio Legislativo**  
pagg. 6-7

**Rassegna Giurisprudenziale**  
pag. 7

**Materiali**  
pagg. 7-11

**Difendere l'ambiente marino:  
l'obiettivo dell'associazione Marevivo**  
pagg. 12-13

**Tecniche video  
per il monitoraggio della costa**  
pagg. 13-15

**Osservatorio Legislativo**  
pagg. 15-18

**Rassegna Giurisprudenziale**  
pagg. 18-20

**Materiali**  
pagg. 20-24

## La gestione dei rischi connessi al Progetto Galileo: le responsabilità extracontrattuali

di Carlo des Dorides\* e Nicola Tassoni\*\*

*The purpose of this paper is to provide an overview of the third party liability issue introduced by the Galileo Project and highlight some of the potential solutions to be achieved in the concession contract.*

*Risk management will be one of the key drivers of Galileo Project and without any doubts its success will be conditional to a proper risk analysis and allocation.*

*Providing the main elements of such a complex subject and its underlying philosophy, the paper will describe the alternatives which the market offer at present, making specific reference to the civil aviation domain, the one which may get closer for comparison in terms of geographical dimensions and magnitude of the liability.*

Continua a pagina 2

\* Head of Concession Division, Galileo Joint Undertaking.

\*\* Legal Expert, Galileo Joint Undertaking.

## Difendere l'ambiente marino: l'obiettivo dell'associazione Marevivo

di Rosalba Giugni\*

*The Marevivo Association of volunteers was founded in 1985 with the aim of eliminating waste abandoned on beaches or washed up by the tide. The Association's popularity and success lead to the formation of a number of delegations and assistance from researchers, scientists, lawyers, accountants, students and athletes in the promotion of national and international education and research campaigns against marine pollution, with particular strengthening of the Sub-aquatic Division.*

*In relation to the Barcelona Convention, Marevivo has firstly proposed the creation of a "Direction Cabin", a supra national body capable of guaranteeing the implementation and enforcement of uniform rules for all countries of the Mediterranean and secondly the addition of a Protocol to the*

Continua a pagina 12

\* Presidente di Marevivo.

## La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, un'occasione "presa al volo"

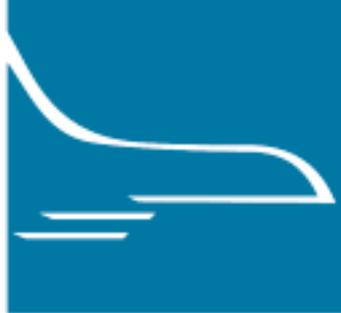
di Gerardo Mastrandrea\*

*The article highlights significant aspects of the reforms to the Italian Transport Code in relation to Aviation which amend code provisions promulgated more than 60 years ago.*

*The reforms go to the heart of the law in relation to civil aviation: sources of law, airports and their management, administration of airplanes, police functions, airport and flight services, contracts and responsibility of the parties operating in the sector.*

Continua a pagina 5

\* Consigliere di Stato, Responsabile del coordinamento legislativo del Vice Ministro con delega al trasporto.



## SEZIONE ECONOMICA

Continua dalla prima pagina

### (La gestione dei rischi ...)

*Making the specific case for Galileo, the paper will describe possible ways to mitigate such risk within the overall structure of the PFI/PPP approach.*

Sebbene questo contributo sia espressamente focalizzato ad illustrare un aspetto specifico del Progetto Galileo, è comunque opportuno ricordare brevemente le sue caratteristiche peculiari.

#### 1) Brevi considerazioni in materia di PPP.

Le iniziative di PPP (Public-Private Partnership), nel cui ambito è inscrivibile il Progetto Galileo, consistono, in estrema sintesi, nella collaborazione tra il settore pubblico e quello privato per la realizzazione di progetti strategici, riservati in passato al solo settore pubblico. Oggi quest'ultimo si rivolge al mercato principalmente per reperire

re gli ingenti capitali necessari all'ammodernamento del proprio patrimonio di infrastrutture, ed al tempo stesso per trasferire al privato alcuni dei rischi tipici legati all'infrastruttura, principalmente i rischi legati alla costruzione, alla gestione ed al ritorno commerciale derivante dall'utilizzo dell'opera. A queste esigenze il settore privato è in grado, in linea di principio, di dare risposte più dinamiche rispetto ai soggetti pubblici, condizionati dalla rigidità dell'azione amministrativa.

La contropartita per il privato, a fronte degli investimenti e dell'assunzione dei rischi sottesi alla PPP, consiste generalmente nell'assunzione di un ruolo strategico, spesso di monopolio (legale o naturale), nel mercato di riferimento.

Questo si traduce, per esempio, nella possibilità di recuperare, in una prospettiva di lungo periodo, i costi di investimento sia attraverso la riscossione diretta delle tariffe presso gli utenti, per i servizi di interesse pubblico o comunque regolati, sia dall'incasso dei ricavi per quanto riguarda quelli di natura puramente commerciale.

Il soggetto privato che partecipa a questo tipo di iniziative deve essere munito di idonee capacità tecniche e imprenditoriali nonché della capacità di reperire gli ingenti capitali necessari alla realizzazione del progetto.

In relazione a quest'ultimo aspetto, il settore privato dovrà inoltre essere in grado di predisporre un'idonea struttura di garanzie reali e personali a favore dei soggetti finanziatori.

A questo proposito, non si può dimenticare che l'indebitamento con tali soggetti, ed in particolare con il mercato delle banche (il cd. se-

nior debt), rappresenta quasi il totale dell'investimento, e che a garantire questa ingente esposizione finanziaria non possono contribuire in alcun modo le garanzie reali sull'infrastruttura, dal momento che essa appartiene di diritto al settore pubblico dal momento stesso della sua realizzazione (cfr. Reg. Cons. CE n. 1321/2004). Per il successo di questo progetto in PPP è quindi necessario fornire ai finanziatori altri idonei mezzi di garanzia di ritorno dei propri capitali.

Nel caso del Progetto Galileo, come noto, la struttura di PPP adottata è stata quella della concessione pluriennale per il finanziamento, la realizzazione e la gestione diretta del sistema, in cambio del diritto di sfruttarlo economicamente per un determinato periodo di tempo (venti anni).

#### 2) Le responsabilità extracontrattuali nell'ambito del Progetto Galileo: il regime giuridico applicabile.

Tra le responsabilità extracontrattuali che possono sorgere nell'ambito del Progetto Galileo vi sono ovviamente quelle relative alla fase di realizzazione del sistema nel suo complesso: in primo luogo dell'infrastruttura di terra, per la quale è evidente che eventuali responsabilità per danni a cose e persone durante la messa in opera saranno governate dalla disciplina giuridica territorialmente applicabile.

Per quanto concerne invece la realizzazione e la messa in orbita della constellazione, queste attività implicano l'applicazione della disciplina vigente in materia di politica dello spazio: oltre al Trattato per lo

... Continua

#### DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

#### COMITATO DIRETTIVO:

Stephan Hobe, Anna Masutti, Franco Persiani, Mario Sebastiani, Greta Tellarini, Stefano Zunarelli

#### HANNO COLLABORATO:

Renata Archetti, Carlo des Dorides, Rosalba Giugni, Gerardo Mastrandrea, Nicola Tassoni

#### REDAZIONE:

Pietro Nisi, Annalisa Pracucci, Alessio Quaranta, Nicola Ridolfi, Freya Tamburini, Alessio Totaro, Marianna Tranchida

#### SEGRETERIA DI REDAZIONE:

Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì  
E-mail: theaviation&maritimejournal@ingfo.unibo.it

Registrazione presso il Tribunale di Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002



Continua ...

spazio esterno (Outer Space Treaty, 1967), che si fonda sul principio della incondizionata assunzione di responsabilità da parte del singolo Stato per ogni propria attività nello spazio, esiste una Convenzione internazionale per le responsabilità (Liability Convention, 1972), la quale introduce una serie di definizioni giuridiche che risultano applicabili anche al progetto Galileo. In linea di principio, lo Stato a cui è riconducibile l'attività posta in essere nello spazio ne è, in ultima istanza, il solo responsabile.

Ciononostante, è evidente che se le attività spaziali sono all'origine di un qualche evento dannoso, sarà applicabile localmente la disciplina del risarcimento del luogo ove il danno si manifesta.

Da questo punto di vista quindi, ancora non esiste un quadro perfettamente omogeneo ed unificato in materia di diritto applicabile. Ciononostante, sostanziali passi avanti in questa direzione sono stati compiuti negli ultimi tre anni sia in seno all'ICAO, ove è stato costituito un Comitato per lo sviluppo del quadro giuridico relativo ai servizi GNSS (Geostationary Navigation Satellite System), sia attraverso l'impulso di Eurocontrol, che con l'esperienza di un gruppo di lavoro ad hoc (per l'inquadramento giuridico relativo ai sistemi CNS/ATM) ha da tempo promosso un quadro giuridico uniforme per la individuazione e gestione delle responsabilità relative alla fornitura di servizi GNSS.

Venendo ora alla fase di piena funzionalità del sistema, le principali responsabilità di natura extracontrattuale possono sorgere sia dalle attività richieste per operare il si-

stema sia dalla vera e propria attività fondamentale di fornitura del servizio, cioè la trasmissione del segnale di Galileo (Galileo SIS/Signal-In-Space).

Mentre le prime non danno luogo a particolari problemi di qualificazione giuridica, il segnale nello spazio di Galileo è una realtà, almeno in senso giuridico, del tutto nuova.

Al momento non risulta che le disposizioni di cui alla Liability Convention siano applicabili anche al sistema Galileo: uno degli aspetti più importanti da sviluppare nel breve periodo è, infatti, fino a che punto il segnale nello spazio di Galileo, in particolare, possa considerarsi una attività nello spazio ai sensi di detta Convenzione, e perciò anche al fine di individuare le responsabilità correlate.

Infatti, non essendo il sistema Galileo, per definizione, riconducibile ad una nazione individuata, ma piuttosto un sistema di proprietà dell'Unione Europea, realizzato e gestito da un consorzio multinazionale di imprese, sembra inevitabile una revisione delle convenzioni internazionali esistenti per renderle pienamente compatibili con questa nuova realtà. Quest'ultimo passaggio rende la revisione un obiettivo raggiungibile nel medio periodo, dal momento che anche solo per formalizzare il consenso delle parti interessate e completare l'iter di emendamento e revisione sono necessari alcuni anni.

Sul fronte delle responsabilità extracontrattuali derivanti dall'impiego del segnale di Galileo, un accenno è necessario alla normativa comunitaria in materia di responsabilità per danno da prodotto (Dir 85/374/CEE). Anche in questo caso, tuttavia, la disciplina vigente

non appare immediatamente applicabile: sarebbe necessario perciò emendarla, in quanto risulta che il segnale di Galileo non è al momento qualificabile come prodotto ai sensi della normativa interna di recepimento della direttiva da parte di alcuni Stati Membri dell'Unione.

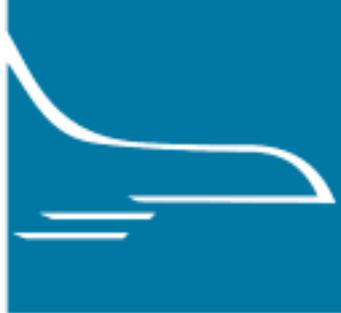
### **3) L'impatto finanziario derivante dalle responsabilità extracontrattuali: importanza per il successo della PPP.**

Al di là del regime giuridico applicabile per l'identificazione delle responsabilità, nel contesto di una PPP è essenziale gestire il profilo della relativa esposizione finanziaria al risarcimento danni in modo comunque condiviso tra i principali attori del progetto: proprio in questo senso l'approccio della PPP rivela la sua peculiare natura in riferimento alla gestione condivisa di alcuni rischi strategici del progetto.

Come in precedenza evidenziato, uno degli elementi cardine del progetto Galileo consiste nella corretta gestione dei rischi, con ciò intendendosi la loro allocazione alla parte che meglio è in grado di gestirli. In particolare, è emerso che alcuni rischi non possono essere gestiti dal concessionario interamente con le proprie risorse, e ciò riguarda in primo luogo eventi dannosi di una certa entità che potrebbero dare luogo a rilevanti responsabilità extracontrattuali.

Mentre le responsabilità gestite per via contrattuale danno luogo ad esposizione finanziaria quantificabile, perlomeno in linea di massima, e perciò stesso gestibile, quelle di natura extracontrattuale

... Continua



Continua ...

non possono essere identificate a priori con precisione tanto per ciò che concerne gli eventi che le originano, quanto per la dimensione del relativo risarcimento, e rappresentano quindi un'incognita in grado di compromettere in modo irrimediabile le sorti dell'intero progetto Galileo. Per questo è necessario fornire una risposta che sia in grado di garantire il mercato affinché gli attori coinvolti nei servizi di Galileo (operatore del sistema/fornitore dei servizi) sono in grado di far fronte alle conseguenze di un incidente, qualsiasi sia la loro ricaduta economica.

Il profilo di gestione dei rischi scelto per Galileo, conformemente alla molteplicità di attori e di situazioni per i diversi servizi, non può che essere un profilo stratificato, in grado di assicurare una copertura completa ed al tempo stesso di non gravare sull'equilibrio finanziario di uno solo degli attori, circostanza che renderebbe il progetto di per sé irrealizzabile. Si tratta quindi di un profilo multistrato, alla base del quale si colloca una copertura assicurativa tradizionale per responsabilità civile fornita dal concessionario. È evidente come sia la molteplicità dei bacini di utenza contemporaneamente interessati sia l'alto numero degli utenti che potrebbero essere coinvolti in un singolo evento riconducibile ai servizi offerti dal sistema rende facilmente raggiungibile il limite di capacità del mercato delle assicurazioni; ciò dimostra quindi che la sola copertura assicurativa non è sufficiente a garantire il progetto dal rischio di una enorme esposizione finanziaria verso terzi in caso di incidente globale.

Il raffronto diretto con i vari domini, ed in particolare con quello dell'aviazione civile, può chiarire l'entità dell'esposizione cui si è appena accennato: nel caso di un singolo incidente che riguardi il solo settore aereo, il limite assicurabile è di 500.000.000 USD, ma se lo stesso evento causa danni anche alla comunità marittima, il limite assicurabile per tale dominio è dello stesso ordine di grandezza.

Non si può immaginare, chiaramente, che la totale copertura per via assicurativa esaurisca le possibilità per il progetto di rispondere alle domande di risarcimento danni. Per questo è necessario un ulteriore elemento di copertura, rappresentato da un fondo di compensazione, al quale il concessionario potrà avere accesso in caso di esposizione al risarcimento danni residuo oltre il limite di copertura fornito dalla polizza assicurativa e fino al limite nominale di capacità di detto fondo.

Questo rappresenta una ulteriore garanzia di affidabilità per il sistema nel suo complesso, ed al tempo stesso un elemento di stabilità finanziaria per gli attori privati impegnati a fornire i capitali necessari.

Numerosi sono i meccanismi di contribuzione pensati per il fondo di compensazione: il settore privato risponderrebbe in primo luogo con gli accantonamenti annuale nel bilancio del concessionario, ed

indirettamente attraverso un prelievo minimo sui costi caricati all'utente finale.

Il pubblico, d'altro canto, rappresenta, almeno inizialmente, il principale soggetto contribuente del fondo: in un primo momento i mezzi finanziari potrebbero provenire attraverso gli stanziamenti per il bilancio dell'Autorità comunitaria di sorveglianza (GSA – GNSS Supervisory Authority), e successivamente attraverso apposite decisioni del Consiglio UE, per esempio in misura proporzionale al PIL di ciascuno Stato Membro.

In una prospettiva di lungo periodo, infine, l'instaurazione di una convenzione internazionale specificamente dedicata a governare tutte le attività GNSS rappresenterebbe la migliore soluzione sia per quanto riguarda il regime di condivisione delle responsabilità originate, sia per i meccanismi di contribuzione al relativo fondo di compensazione, che potrebbe in ultima analisi affiancare o addirittura sostituire il fondo di compensazione ideato per Galileo.

In caso di scenario catastrofico, infine, rappresentato da una esposizione a risarcimento danno per evento globale che vada oltre il limite di capacità del fondo di compensazione si potrebbe pensare ad un ruolo di piena responsabilità per il privato, con l'obbligazione del residuo risarcimento per intero in capo al concessionario, salvo in ogni caso, ove si tratti di evento risolutivo ai sensi del contratto di concessione, la facoltà per l'amministrazione concedente di scegliere se salvare la concessione o terminarla.

... Continua





Continua ...

## SEZIONE INGEGNERIA

Continua dalla prima pagina

### (La riforma della parte ...)

*In particular, the reforms result in (i) ENAC (the Italian Civil Aviation Authority) being appointed sole supervising body and (ii) the separation of regulation, supervision and certification on the one hand from provision of aviation services on the other hand.*

*Furthermore, the reform introduces more detailed provisions as regards airports and total concession of airport management by setting out the main tasks of adequately certified airport management companies and eliminating the role of Airport Manager as person ultimately responsible for the structure.*

*For the purposes of effectively protecting passengers' rights, the reforms oblige airlines to appropriately publicize business agreements (such as code-sharing) as well as communicate and adopt transparency measures for waiting lists. The reforms include a general overhaul of air services bringing them in line with European law and introducing authorisation licenses for non-European services. Lastly, as regards air transport contracts, measures have been introduced to protect passengers and comply with European and international legal standards.*

Dando seguito, *in extremis*, alla previsione di delega contenuta nell'articolo 2 della ben nota legge di riforma dell'aviazione civile n. 265 del 2004, il Governo è riusci-

to, nei tempi brevissimi concessi dalla legge (sei mesi) e dopo ben due passaggi parlamentari ed uno presso la Conferenza Stato-Regioni, ad adottare il decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione.

Se questo, da un lato, conferma la bontà della scelta, più volte portata avanti, di avvalersi nell'opera di modifica della codificazione legislativa delle competenze tecniche governative, dall'altro, questo risultato è indubbiamente anche il frutto della ben chiara e salda impostazione di volersi collocare nella scia del lavoro proficuamente svolto sul tema, in questi ultimi anni, da varie commissioni di studiosi e soprattutto dalle competenti commissioni parlamentari.

Che la revisione normativa in questione fosse da tempo attesa ed ormai ineludibile non costituisce elemento di novità.

Così, dopo oltre 60 anni dall'emanazione del codice della navigazione, si è riusciti finalmente ad operare una riforma generale nel senso della modernizzazione del sistema, intervenendo su ben 200 articoli della parte aeronautica del vecchio codice, ritenuta unanimemente ormai del tutto inadeguata. Una riforma che ha affrontato i nodi cruciali del quadro normativo di riferimento dell'aviazione civile: le fonti normative, gli aeroporti, le gestioni aeroportuali (non disciplinate ovviamente nel codice del 1942), il regime amministrativo dei mezzi, le funzioni di polizia, i servizi aerei ed aeroportuali, la contrattualistica, le responsabilità dei soggetti operanti nel settore.

Una riforma, però, che non ha voluto (né del resto poteva farlo, visti gli ambiti definiti dalla legge di de-

legazione) intaccare direttamente l'assetto funzionale e organizzativo degli enti aeronautici, già oggetto di varie modifiche negli anni recenti.

Tra le novità introdotte vanno segnalate, anzitutto, l'individuazione di un'unica Autorità di vigilanza, l'ENAC, e la razionale separazione, anche nell'impianto codicistico, fra regolazione, controllo e certificazione, da un lato, e fornitura dei servizi di navigazione aerea, dall'altro; l'introduzione di una disciplina più esaustiva degli aeroporti e delle concessioni di gestione totale aeroportuale (non previste, come si accennava, nel vetusto impianto del 1942), con la fissazione, per legge, delle funzioni principali del gestore aeroportuale, che deve essere adeguatamente certificato con l'aeroporto che gestisce.

È stata, inoltre, affrontata la delicata problematica dell'impatto dell'aeroporto sul territorio e si è dedicato, quindi, spazio alle tematiche dei vincoli alla proprietà privata nelle zone limitrofe agli aeroporti e dell'inquinamento acustico, comprensivamente delle valutazioni di rischio di impatto (non solo per la sicurezza del volo ma per il territorio stesso); tutti argomenti, finora, sottovalutati rispetto all'*escalation* del traffico aereo registratasi negli ultimi decenni.

Cessa di esistere, poi, la figura del direttore di aeroporto, in quanto soggetto responsabile ai sensi del codice, e le relative funzioni autoritative di polizia e di vigilanza a lui attribuite vengono assunte direttamente dall'ENAC, che dovrà provvedervi predisponendo adeguate

... Continua



Continua ...

misure organizzative e comunque non prescindendo da idonee strutture periferiche.

Al fine di tutelare in maniera più efficace i diritti del passeggero, nel testo si specifica l'obbligo per i vettori aerei di pubblicizzare in maniera idonea gli accordi di natura commerciale fra più compagnie – come nel caso di *code sharing* – nonché quello di informare ed adottare procedure trasparenti per le liste d'attesa.

Altri temi oggetto di profonda innovazione, nell'ottica della semplificazione, sono quelli della disciplina amministrativa inerente gli aeromobili e dei titoli professionali aeronautici.

Infine, una revisione generale è stata realizzata in materia di servizi aerei, adeguando la disciplina ai dettami comunitari ed introducendo lo strumento autorizzativo della licenza anche per i servizi extracomunitari, nonché in ordine alla contrattualistica, con particolare rilievo dato al contratto di trasporto aereo, anche in tal caso con la specifica preoccupazione di tutelare gli utenti e di adeguare l'impianto normativo codicistico alla più recente evoluzione della normativa comunitaria ed internazionale.

Tra le finalità primarie complessiva-

mente perseguite nell'opera di ricodificazione, spicca evidentemente, oltre alla razionalizzazione dell'assetto normativo nel settore dell'aviazione civile conformemente alle normative tecniche comunitarie ed internazionali, l'innalzamento del livello di sicurezza del trasporto aereo.

Perché, in definitiva, è legittimo accogliere con soddisfazione la riforma, seppur partorita con affanno ed *in extremis*, della parte aeronautica del codice della navigazione?

Perché un quadro di regole certe, chiare e moderne rivitalizza tutto il "sistema" e ne costituisce un requisito fondamentale, nell'ottica dell'efficienza, dello sviluppo, della sicurezza.

Perché, inoltre, il modello "codicistico" è tutt'altro che tramontato e le ultime scelte del legislatore nazionale non fanno che confermarlo (vedansi codice della proprietà industriale, codice "digitale" ecc.).

Perché la riforma è stata portata avanti, seppur nei tempi strettissimi della delega, nell'ottica della più ampia possibile condivisione, da parte di tutti gli operatori, istituzionali, pubblici e privati.

Perché, non da ultimo, può considerarsi una riforma "*in progress*", visto che entrerà in vigore dopo un congruo periodo di adattamento e potrà adeguatamente sfruttarsi, al fine di porre rimedio alle inevitabili incongruenze e lacune, il tempo di un anno messo a disposizione dalla stessa legge delega per apportare modifiche ed integrazioni, così da consentire il consolidamento di un sistema chiaro e moderno di regole, in un settore che non può più farne a meno.

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

### DECRETO LEGISLATIVO N. 96 DEL 9 MAGGIO 2005:

"REVISIONE DELLA PARTE AERONAUTICA  
DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE"

Per un commento si veda l'articolo  
di Gerardo Mastrandrea.

### DECRETO LEGISLATIVO N. 13 DEL 17 GENNAIO 2005

RESTRIZIONI AI VOLI CONTRO IL RUMORE  
(G.U. n. 39 del 17 febbraio 2005)

Il suindicato decreto legislativo stabilisce particolari restrizioni operative di voli per limitare il rumore aeroportuale. Tali restrizioni, finalizzate per l'appunto al contenimento del rumore negli aeroporti comunitari, comportano l'obbligo semestrale per gli operatori aerei di non impiegare i velivoli per un numero di voli superiore a quello effettuato nell'aeroporto interessato nel corrispondente periodo dell'anno precedente; dopodiché l'E.N.A.C., l'Ente nazionale per l'aviazione civile, deciderà se richiedere una riduzione stabile fino al 20 per cento all'anno.

Queste restrizioni sono previste dal decreto legislativo 17 gennaio 2005, n. 13, in attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa alle restrizioni operative per il contenimento del rumore negli aeroporti della comunità europea.

Le restrizioni non si applicano alle emissioni acustiche dei voli di Stato e dei voli effettuati per fini di preminente interesse pubblico, di

... Continua

 **Alenia**  
AERONAUTICA  
A FINMECCANICA COMPANY



Continua ...

sicurezza nazionale, di emergenza, di soccorso, di protezione civile, di pubblica sicurezza e a voli militari, bensì riguarda gli aeroporti – sia i centri che registrano un traffico superiore a 50.000 movimenti di velivoli subsonici civili a reazione per anno solare, sia gli aeroporti metropolitani, sia quelli militari aperti al traffico civile – nei quali i limiti acustici stabiliti dal Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sono stati superati. È istituito, inoltre, all'interno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Comitato tecnico-consulativo, composto da dieci tecnici, che ha il compito di emettere linee di indirizzo per l'adozione delle restrizioni operative ed individuare e comunicare all'E.N.A.C. le ipotesi di eventuali restrizioni operative ritenute idonee.

*Pietro Nisi*

## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

### **NORMATIVA UE E DEROGHE AL REGIME DI PUBBLICITÀ DEGLI ATTI**

*(Consiglio di Stato, sez. IV, giugno 2005 n. 3068)*

L'art. 296 del Trattato UE, ha attribuito agli Stati membri la potestà di sottrarre alcuni atti e provvedimenti al regime di pubblicità, quando la relativa esigenza di riservatezza risulti giustificata dalla necessità, non altrimenti realizzabile, di tutelare adeguatamente la sicurezza dello Stato, ovvero quan-

do occorra assicurare agli Stati membri il libero e sovrano esercizio del loro potere di governo in ordine alla difesa della loro integrità territoriale.

In coerenza con tale principio, l'art. 4, comma 1, lettera c), Dlgs 358/92 prevede l'esclusione della normativa sulla pubblica selezione dei fornitori di amministrazioni pubbliche in caso di secretazione della fornitura per esigenze di sicurezza dello Stato.

Nel caso, si trattava, di una fornitura di elicotteri che ancorché immediatamente impiegati in uso civile dalle Forze di Polizia e dai Vigili del fuoco, erano al contempo attrezzati per l'interazione con apparecchi militari; il Consiglio di Stato ha ritenuto insufficiente una secretazione circoscritta alle sole parti delle macchine direttamente funzionali ad assicurarne l'interoperabilità con i veicoli propriamente militari, mentre ha ritenuto legittima la decretazione dell'intera fornitura e, quindi, l'esclusione dell'applicazione della normativa degli appalti pubblici.

A due anni dalle sentenze c.d. "open sky", con le quali la Corte di giustizia ha affermato la competenza della Comunità europea nella negoziazione degli accordi aerei internazionali, la Commissione, nella comunicazione in esame, ha ribadito la necessità di rendere conformi gli accordi bilaterali esistenti attraverso la promozione di una complementarità più efficace tra gli strumenti a disposizione e il coordinamento attivo tra gli Stati membri e la Commissione ed ha, altresì, sottolineato, come la politica estera comunitaria in materia di aviazione si basi principalmente su due obiettivi: da un lato, la creazione, entro il 2010, di uno spazio aereo comune che comprenda la CE e tutti i suoi partner situati lungo i confini meridionale e orientale, e che miri ad un elevato grado di integrazione economica e regolamentare dei mercati dell'aviazione in quest'area; dall'altro, la conclusione di accordi globali nelle grandi regioni del mondo, al fine di rafforzare le prospettive per la promozione dell'industria europea e garantire condizioni di concorrenza eque sui mercati mondiali più dinamici, contribuendo allo stesso tempo alla riforma dell'aviazione civile internazionale.

Alla luce delle osservazioni compiute, la Commissione ha auspicato sia la negoziazione di accordi orizzontali che completino e accelerino l'adeguamento degli accordi esistenti alla legislazione comunitaria, sia l'apertura di nuovi negoziati per la conclusione di accordi globali, a partire da negoziati con

... Continua

## MATERIALI

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE DELL'11 MARZO 2005, SVILUPPARE L'AGENDA PER LA POLITICA ESTERA COMUNITARIA IN MATERIA DI AVIAZIONE, COM (2005) 79 DEF.**





Continua ...

la Cina e la Russia, sia, infine, la conclusione degli accordi in fase di negoziazione, in particolare quelli con gli Stati Uniti.

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE DELL'11 MARZO 2005, UNA POLITICA COMUNITARIA NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE NEI CONFRONTI DELLA REPUBBLICA POPOLARE CINESE - RAFFORZARE LA COOPERAZIONE E APRIRE I MERCATI, COM (2005) 78 DEF.**

Con la presente comunicazione, la Commissione ha rilevato come negli ultimi quindici anni la Repubblica popolare cinese si sia affermata come uno dei principali protagonisti sulla scena economica mondiale, in un processo che riflette la straordinaria crescita e sviluppo economico del paese. In particolare, la Commissione ha sottolineato come il mercato del trasporto aereo cinese abbia un tasso di crescita fra i più elevati al mondo.

In Cina il numero di passeggeri è, infatti, aumentato in media di circa il 16% su base annua tra il 1958 e il 2002 e secondo le previsioni questo ritmo dovrebbe mantenersi fino al 2020. Di conseguenza, la Cina offre un forte potenziale di

crescita anche per le compagnie aeree, i costruttori di aeromobili e i fornitori di servizi in Europa. A tal proposito, si deve rilevare che, in seguito delle sentenze c.d. "open sky", gli accordi bilaterali tra gli Stati membri e la Cina non possono essere mantenuti e devono quindi essere modificati.

La Commissione ha, pertanto, ricevuto un mandato orizzontale per negoziare con paesi terzi le modifiche da apportare agli accordi bilaterali.

Da ultimo, considerando la crescente importanza del mercato dell'aviazione cinese, le difficoltà incontrate dai singoli Stati membri nell'intento di rendere gli accordi bilaterali conformi al diritto comunitario e i vantaggi che comporterà nelle relazioni con la Cina la sostituzione dell'approccio frammentario finora seguito a livello europeo con una strategia coordinata e liberale, la Commissione ha rilevato l'importanza di cercare nuove opportunità nel settore del trasporto aereo tra la Cina e la Comunità. A tal fine, la Commissione ha, pertanto, raccomandato al Consiglio di essere autorizzata a negoziare, a nome della Comunità europea, un accordo globale per uno spazio aereo aperto con la Cina.

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE DEL 14 MARZO 2005, QUADRO PER LO SVILUPPO DEI RAPPORTI CON LA FEDERAZIONE RUSSA NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO, COM (2005) 77 DEF.**

Nella comunicazione in esame, la Commissione ha sottolineato l'im-

portanza globale delle relazioni dell'Unione europea con la Federazione russa in quanto partner vicini e strategici ed ha auspicato l'apertura di un negoziato sulla definizione di un nuovo quadro per l'organizzazione delle loro reciproche relazioni nel settore dell'aviazione.

La Commissione ha, altresì, affermato che il mercato russo è un mercato caratterizzato da un complesso di restrizioni.

L'accesso al mercato è severamente limitato e lo Stato continua a svolgere un ruolo importante ed a influire su tutte le decisioni dell'industria del settore dell'aviazione.

Tuttavia, dinanzi all'aumento della domanda e alla concorrenza dall'estero, il governo della Russia ha di recente annunciato profonde riforme del settore, compresa la progressiva liberalizzazione del mercato interno, la privatizzazione delle compagnie aeree per incrementare la concorrenza e una politica diretta ad attirare maggiori investimenti e a consolidare tutto il settore in generale.

Parallelamente alla presente comunicazione la Commissione ha raccomandato al Consiglio di essere autorizzata a negoziare con la Federazione russa, in nome della Comunità europea, un accordo globale sul trasporto aereo.

La Commissione ha rilevato che numerose e rilevanti ragioni economiche e politiche inducono la Comunità a preconstituire una organica politica in materia di trasporto aereo nei rapporti con la Russia.

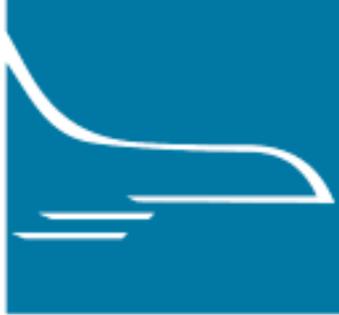
... Continua

**AERNOVA® srl**  
Flight Training Organization

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

**Aeroservizi**  
**Eliservizi**

Via G. di Vittorio, 74 • 47100 Forlì  
Base Op. Aeroporto "L. Ridolfi" - Forlì  
Tel. (0543) 782556 • Fax (0543) 782601  
<http://www.aernova.it>  
e-mail: [aernova@aernova.it](mailto:aernova@aernova.it)



Continua ...

Il traffico internazionale di passeggeri proveniente dalla Russia si concentra, infatti, in gran parte su destinazioni situate nel territorio dell'Unione: circa il 75% di tutto il traffico passeggeri proveniente dalla Russia è diretto infatti verso destinazioni europee e questa quota dovrebbe crescere ogni anno al ritmo del 5,8% fino al 2007.

Da ultimo, la Commissione ha, quindi, auspicato che un accordo globale sul trasporto aereo tra l'Unione e la Russia dovrà concretarsi nell'intensificazione delle relazioni tra i due paesi e nella predisposizione di un quadro giuridico comune ai due mercati, con particolare attenzione alle problematiche attinenti alla safety e alla security.

#### **INCHIESTA PUBBLICA MARZO-APRILE 2005: IL TRASPORTO AEREO E IL CAMBIAMENTO CLIMATICO (IP/05/281).**

In data 6 maggio 2005, è terminata la consultazione pubblica, protrattasi per otto settimane, in merito alla possibilità di ridurre l'impatto del trasporto aereo sul cambiamento climatico.

Tale inchiesta ha messo in luce il ruolo determinante assunto dall'aviazione nel funzionamento della società moderna.

Da un lato, l'aviazione facilita, infatti, gli scambi economici e culturali, creando posti di lavoro ed incrementando lo sviluppo economico in numerose regioni. Dall'altro, invece, contribuisce al riscaldamento climatico in maniera esponenziale.

Nel corso della consultazione, è emerso che tra il 1990 e il 2002 all'interno del territorio dell'Unione europea le emissioni responsabili del cambiamento climatico sono diminuite del 3%, mentre le emissioni derivate esclusivamente dal trasporto aereo internazionale sono aumentate di circa il 70%.

Sul punto, la Commissione ha rilevato che sebbene la tecnologia degli aeromobili sia stata fortemente innovata, tuttavia, non è stata sufficiente a compensare l'impatto derivato dalla crescita del traffico aereo e, conseguentemente, le emissioni del trasporto aereo sono destinate ad aumentare anche nel futuro.

Da ultimo, alla luce dei contributi resi dai partecipanti all'inchiesta, la Commissione ha auspicato di approvare nel mese di luglio 2005 una comunicazione sulla tematica in questione, al fine di indicare gli strumenti da adottare per ridurre l'incidenza del trasporto aereo sul cambiamento climatico.

*Freya Tamburini*

#### **PROVVEDIMENTO DELL'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO N. 14173 DEL 6 APRILE 2005 SUI RIFORNIMENTI AEROPORTUALI**

In Italia a pagare troppo i carburanti non sarebbero solo gli automobilisti, ma le stesse compagnie aeree italiane; potrebbe infatti essere un'intesa tra le aziende fornitrici di carburante la causa di parte della perdita di competitività che sta danneggiando le stesse compagnie aeree nazionali.

A ipotizzare un possibile accordo tra le diverse società petrolifere che

riforniscono gli aeroporti italiani, è l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Nella riunione del 6 aprile scorso infatti, l'Autorità ha deciso di estendere ad altri soggetti l'istruttoria già in corso nei confronti di alcune multinazionali del greggio, per accertare se, nel campo della commercializzazione del carburante per aviazione e dei servizi di stoccaggio e messa a bordo dei carburanti stessi negli aeroporti, si sia creata una intesa in violazione della normativa Antitrust.

La decisione di estendere l'istruttoria è sorta dalla constatazione che il prezzo dei carburanti praticato alle compagnie aeree italiane, Alitalia in primis, è troppo alto e, soprattutto, è superiore a quello praticato a tutte le altre società aeree europee.

Questo, nell'ipotesi dell'autorità, starebbe danneggiando la competitività italiana nei confronti delle altre aziende che, invece, si riforniscono più spesso in aeroporti non italiani, dove hanno il proprio quartiere generale pagando il carburante a prezzi sensibilmente inferiori.

Non sono poche le società nel mirino del Garante: la RAM (Rifornimenti Aeroportuali Milanesi S.r.l.), una società di proprietà di Shell, Tamoil e Total, la Shell Italia Aviazione e la Par, un'azienda in mano ad un raggruppamento di aziende comprendente la Esso, l'Eni e la Kuwait, che svolge attività di stoccaggio e messa a bordo di prodotti petroliferi negli aeroporti di Palermo e Napoli Capodichino.

Le società inizialmente coinvolte nel procedimento erano le più im-

... Continua



Continua ...

portanti aziende petrolifere operanti in Italia: l'Eni, la Esso Italiana, la Kuwait Petroleum Italia, la Shell Italia, Tamoil Petroli, Total Italia, Disma, Seram, Hub, e Riformenti Aeroporti Italiani. A quanto sembra, le società petrolifere operano nel mercato dei carburanti per aviazione, anche tramite imprese comuni di stoccaggio e messa a bordo, come appunto la Hub e la Rai, a cui però si aggiungono la Disma e la Seram. Tutte queste aziende però, direttamente o indirettamente, sono nelle mani delle stesse sei grandi del petrolio.

Disma e Seram, infatti, appartengono a cinque delle sei principali società petrolifere, mentre la Hub e la Rai – le principali che riforniscono l'aeroporto di Roma Fiumicino e i due di Milano – sono divise tra le principali società petrolifere.

Attraverso due joint-ventures quindi, una composta da Eni, Esso e Kuwait e l'altra da Shell, Tamoil e Total, queste si sono assicurate così le forniture dei principali scali italiani.

Secondo le informazioni giunte all'Autorità inoltre, che diedero il via all'iniziale procedimento nel dicembre 2004, le imprese che si occupano dei servizi di stoccaggio e messa a bordo del jet fuel, effettuerebbero anche operazioni legate all'attività di commercializzazione dei carburanti per aviazione.

Questo però, inevitabilmente, permetterebbe alle imprese madri cui fanno capo, di controllare i flussi di prodotto erogato da ciascuna di esse negli scali e, quindi,

le quote di mercato detenute dalle stesse.

Ne deriverebbe un'assenza di concorrenza nella commercializzazione del jet-fuel, che avrebbe inevitabilmente effetti negativi sulla competitività degli stessi vettori aerei nazionali, Alitalia soprattutto, costretti a rifornirsi per lo più sul mercato italiano, dove appunto i prezzi di carburante per aviazione sono superiori a quelli degli altri paesi europei. Secondo l'autorità, quindi, questo potrebbe essere una conseguenza proprio di un'intesa tra le società petrolifere stesse.

Tali comportamenti, sempre secondo l'organo di controllo, potrebbero costituire una violazione dell'art. 81, par. 1, del Trattato CE, che vieta proprio ogni accordo tra imprese capace di pregiudicare il commercio tra Stati membri e avente per oggetto l'impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza.

Proprio la violazione di questo articolo quindi, è quello che l'Autorità contesta a tutte le aziende coinvolte nell'istruttoria.

Pietro Nisi

#### **LIBRO BIANCO DELL'ANTITRUST SULLE DINAMICHE TARIFFARIE DEL TRASPORTO AEREO PASSEGGERI**

La relazione dell'Antitrust denuncia forti resistenze dei vettori aerei alla liberalizzazione delle tariffe del trasporto aereo, con pesanti ricadute ai danni dei consumatori.

È interessante notare come uno degli ostacoli alla liberalizzazione delle tariffe (sancita a livello comunitario attraverso due importanti

tappe, la prima nel 1993 con la liberalizzazione delle rotte intracomunitarie, e la seconda nel 1997, con la liberalizzazione delle rotte nazionali) sia rappresentato dalla scarsa capacità delle compagnie aeree tradizionali di adattarsi alle nuove dinamiche del mercato del trasporto aereo, sempre più sensibile alle condizioni offerte dalle compagnie cd. *low cost*.

Le compagnie tradizionali, infatti, spesso non sono in grado di realizzare una riduzione delle tariffe praticate, in ragione sia della "vischiosità" della loro organizzazione aziendale e degli equilibri finanziari improntati a criteri tradizionali, che certamente non possono competere con quelli delle compagnie *low cost*, sia del tradizionale sistema di determinazione delle tariffe.

Quest'ultima è in effetti spesso basata su classi di prenotazione poco chiare, e sull'applicazione di supplementi destinati ad incidere sulla tariffa netta: si tratta di una pratica che viene tradizionalmente definita di "*obfuscation*", che mira a far sì che il costo finale del trasporto non corrisponda alla tariffa reclamizzata al pubblico come "prezzo netto" e che rende spesso molto difficile per il passeggero comprendere quale sia la tariffa migliore e districarsi tra le maggiorazioni più o meno occulte.

È certo che le compagnie tradizionali (tra le quali naturalmente Alitalia) ben difficilmente, mantenendo l'attuale assetto ed organizzazione, potranno proporre sul mercato tariffe più competitive rispetto a quelle delle compagnie low-

... Continua



Continua ...

cost, anche ricorrendo a più economici sistemi di vendita dei biglietti via internet.

Sicuramente costituirà uno stimolo positivo alla concorrenza la recente decisione dei vettori low cost, ed in particolare di Ryanair, di intensificare i collegamenti tra gli aeroporti italiani.

La forte competitività ed aggressività delle compagnie low cost consentirà di evidenziare grandi differenze di prezzo tra le rotte caratterizzate dalla loro presenza e quelle che ne sono prive. Infatti a tutt'oggi, e nonostante la liberalizzazione sia avvenuta nel 1997, nelle rotte coperte solo da uno o due vettori le tariffe si mantengono elevate, laddove, a parità di lunghezza della tratta, nelle rotte caratterizzate dalla presenza di una maggior concorrenza e di operatori low cost i prezzi sono di gran lunga inferiori.

Non vi è dubbio le tariffe proposte dalle compagnie low cost diventeranno sempre di più parametri di riferimento anche per le compagnie maggiori per mantenere una sufficiente attrattività per il consumatore, ed è interessante notare in proposito che la tariffa media applicata da Ryanair sui voli operati nel 2003 è stata di 46 Euro!

Uno degli ostacoli principali individuati dall'Antitrust alla crescita della concorrenza nel trasporto aereo è dato dai meccanismi di as-

segnazione delle bande orarie tra i vettori. L'Italia (come altri stati comunitari) si è uniformata con estrema lentezza a meccanismi "democratici" di distribuzioni degli slot, dato che la tendenza è sempre stata quella di privilegiare, nella loro assegnazione, i vettori tradizionali già presenti sul mercato, pregiudicando l'ingresso di nuovi vettori.

La stessa Commissione europea in uno studio recente ha evidenziato come una delle maggiori difficoltà dell'attuale sistema di assegnazione delle bande orarie risieda nel raggiungimento di un giusto equilibrio tra gli interessi dei vettori aerei già insediati e dei nuovi concorrenti negli aeroporti congestionati.

Infatti, se i vettori insediati hanno interesse a consolidare ulteriormente la loro posizione in un aeroporto, i vettori aerei con un'attività relativamente contenuta o non ancora attivi aspirano ad ampliare i loro servizi.

In particolare, la disciplina introdotta dal Regolamento n. 93/95, basandosi sul principio dei "diritti acquisiti" (i c.d. *grandfather's rights*) e sulla regola secondo la quale le bande orarie devono essere utilizzate o altrimenti sono revocate (la c.d. *use-it or lose-it rule*), è risultata non adeguatamente *flessibile* e inidonea a consentire l'accesso al mercato di nuovi vettori o il potenziamento dell'attività dei vettori già presenti.

Tra gli ostacoli individuati all'abbassamento delle tariffe va segnalata la scarsa concorrenza negli aeroporti nazionali, che non hanno risposto alle aspettative di riduzione dei costi dei servizi per vettori ed utenti.

Nonostante dal 1999 l'Italia abbia avviato un processo di liberalizzazione dei servizi aeroportuali (servizi di handling) gli aeroporti nazionali hanno ritardato tale processo di apertura alla concorrenza, favoriti da una normativa nazionale che poneva onerose condizioni per i nuovi ingressi e ponendo in essere abusi di posizione dominante sui quali è intervenuta negli ultimi due anni l'Antitrust anche con interventi sanzionatori; di recente anche la Corte UE ha sanzionato l'Italia per l'ostacolo alla liberalizzazione aeroportuale (sentenza del dicembre 2004, con la quale si condanna l'Italia per avere adottato, nella fase della liberalizzazione una norma che obbligava il nuovo entrante ad assumere la manodopera in esubero dell'ex monopolista).

A ciò si aggiunga il fatto che ancora oggi i gestori aeroportuali acconsentono al mero scopo di soddisfare l'imposizione della concorrenza in aeroporto, all'ingresso di nuove società spesso da loro stessi controllate e con esclusione di operatori terzi, accampando ragioni di scarsità spazi disponibili.

Una politica delle tariffe che non risente ancora dei benefici effetti della liberalizzazione dei servizi di handling non può che incidere negativamente sulle tariffe aeree soprattutto in quegli aeroporti maggiori, non regionali, dai quali tradizionalmente operano i vettori principali.

A.M.



... Continua



Continua ...

Continua dalla prima pagina

### **(Difendere l'ambiente ...)**

*Convention for the protection of the marine environment in the framework of the European "Marine Highways" project.*

*At a global level, recently the tenth international Marevivo campaign was commenced which focuses on the elaboration of principles and guidelines for the reduction of environmental impact of marine traffic and furthermore Marevivo is promoting the expansion of checks conducted during Port State Control of vessels.*

L'associazione Marevivo viene fondata nell'85, riunendo sotto il simbolo della bandiera azzurra con i delfini bianchi, un folto numero di volontari, stanchi di lamentarsi e disposti ad agire subito, per ripulire le spiagge dai rifiuti abbandonati o riportati dalle mareggiate.

Curiosamente dall'altra parte del mondo, in California, come per un comune sentimento, un gruppo di persone si mobilitava per dare vita ad una analoga associazione.

Nasceva un nuovo spirito di sentire l'ambiente: non subire passivamente, ma mobilitarsi, agire, proporre. Fu subito un successo: l'attenzione di televisioni e giornali e l'entusiasmo di tanta gente che volle unirsi all'associazione.

Poi, come accade di questi tempi, tutto si consumò velocemente e anche l'entusiasmo si affievolì; tuttavia, oramai, Marevivo aveva preso il largo, e in tanti erano saliti sulla "barca" di Marevivo.

Nacquero così numerose delegazioni e ci si avalse della collaborazio-

ne di ricercatori scientifici, di avvocati, commercialisti, giovani studenti e sportivi, che con la professionalità e la competenza delle loro specificità hanno determinato lo sviluppo ed il consolidamento di questa associazione. Nacquero le grandi campagne nazionali ed internazionali e molteplici furono le attività avviate: l'educazione ambientale in un primo tempo fu portata avanti solo nelle scuole, oggi anche sulle spiagge, attraverso le grandi campagne internazionali sui temi della salvaguardia del Mediterraneo, della tutela della Posidonia Oceanica, della difesa dei delfini, degli impegni sull'Agenda 21, sempre supportate dalla Marina Militare Italiana, con le sue prestigiose navi Palinuro e Amerigo Vespucci. Si sono, inoltre, intraprese campagne oceanografiche con ricercatori di tutte le Università italiane e si sono avviati progetti con il Ministero dell'Ambiente per l'istituzione e la conoscenza delle Aree Marine Protette, vere perle del nostro mare. Nel corso degli anni si è sviluppata con grande forza la Divisione Subacquea, oramai un network su tutto il territorio nazionale, in cui operano tanti appassionati impegnati nel monitoraggio dei fondali ed in operazioni di grande professionalità, come il recupero delle reti sommerse e abbandonate. Anche attraverso queste operazioni si è sviluppata una estesa campagna di monitoraggio a livello nazionale, tesa al recupero di queste reti sommerse che, continuando a pescare e soffocare l'habitat intrappolato, producono gravi danni. Grazie alla sorveglianza messa in atto da tutti i delegati presenti sul territorio nazionale l'associazione, attraverso il proprio Comitato Giuridico, ha portato avanti numerose denunce per abusi

e per inquinamento marino. Il barcone, ormeggiato allo scalo di Pinedo sul Tevere, che è la sede romana dell'associazione, è diventato un centro pulsante di mille iniziative culturali, legate alla conoscenza del mare nel centro della capitale. Uno dei progetti più significativi e ambiziosi dell'associazione sta procedendo con impegno e segna passo dopo passo alcuni successi di Marevivo: nell'ambito della Conferenza delle Parti Contraenti della Convenzione di Barcellona, Marevivo ha proposto a tutti i Ministri dell'Ambiente del bacino del Mediterraneo, l'istituzione di una Cabina di Regia per il *Mare Nostrum*, a cui Marevivo sta lavorando da anni, propenso a credere che molti dei problemi che affliggono il Mediterraneo dipendano dalla mancanza di regole e leggi uniformi, compatibili con le diverse esigenze di tutti. Questa Cabina di Regia dovrebbe rappresentare un organismo sopranazionale, in grado di garantire l'attuazione ed il controllo delle regole uniformi da parte di tutti i paesi costieri del Mediterraneo. Un'altra recente iniziativa portata avanti dall'associazione è quella della decima campagna internazionale di Marevivo, condotta in collaborazione con la Marina Militare Italiana, in tema di "autostrade del mare: coesione tra i popoli, ambiente, sviluppo e sostenibilità", con l'obiettivo di elaborare principi e linee guida sulla sostenibilità del sistema autostrade del mare da parte delle compagnie logistiche, urbanistica, ambientale, sociale ed economica. Spostare semplicemente il problema dell'inquinamento prodotto dal trasporto merci dalla terra al mare non risolve i problemi dell'ambiente e rischia anzi di ag-

... Continua



Continua ...

gravarli. Ecco perché come Marevivo si è predisposto con la collaborazione delle Università, ma anche di esperti di motorizzazione navale, un documento in quattro punti che intende dare un importante contributo alla riduzione dell'impatto ambientale dei traffici navali nel nostro Mediterraneo. Il documento è stato accolto con interesse e con l'impegno di trasformarlo in un vero e proprio accordo di protocollo. Innanzitutto, Marevivo chiede di agire a livello dei governi perché la Convenzione di Barcellona venga integrata da un protocollo aggiuntivo destinato alla protezione ambientale nell'ambito dei progetti europei per le Autostrade del mare. Marevivo chiede di sviluppare una forte pressione per ottenere, a medio e lungo termine, progettazione e costruzione di motori navali con emissioni nocive nettamente ridotte rispetto a quelli odierni, che utilizzano carburanti a basso o nullo tenore di zolfo o siano dotati in uscita di filtri efficaci contro l'articolato. Marevivo chiede che nell'ambito del *Port State Control* effettuato dalle Capitanerie di porto, i controlli di sicurezza vengano estesi alla manutenzione degli apparati motore ed al corretto utilizzo degli stessi (e dei vari tipi di *fuel*) per le manovre, con l'eventuale monitoraggio anche dei fumi rilasciati nell'atmosfera. Marevivo chiede che per quanto riguarda in particolare i traghetti ro/ro dei servizi riconosciuti nelle Autostrade del mare siano rispettati parametri antinquinamento sia per quanto riguarda i motori e le loro emissioni, sia per quanto riguarda gli scarichi di sentina, sia per quanto riguarda il tipo di carburante; e che si adottino progressivi cri-

teri di "pulizia" dei motori così come si è fatto per le auto e per i camion. I fattori di difesa ambientale non devono essere considerati marginali nella grande sfida in corso per lo sviluppo delle autostrade del mare. Non dobbiamo dimenticare che il Mediterraneo è un'area estremamente fragile, a scarsissimo ricambio, ed è percorsa da percentuali altissime di traffici potenzialmente inquinanti. Se non saremo in grado di stabilire fin dall'inizio alcuni "cancelli" di tutela, potremo presto trovarci di fronte all'esigenza di correre ai ripari quando il Mare Nostrum si trovi già al collasso, senza più possibilità di ripresa.

SEZIONE

**INGEGNERIA**

## Tecniche video per il monitoraggio della costa

di Renata Archetti\*

*Coastal zone management, in every aspects as the navigation, coastal protection, recreation activities, fishing, requires a deep knowledge of the hydrodynamics and the morphodynamics behaviour of the coasts and a regular monitoring on the coast and in the sea. Conventional monitoring techniques are often expensive and they can not be used in every climate condition, for example bathymetric survey during a storm. Since 15 years a monitoring technique based on video analysis was developed by Prof. Rob Holman from the Oregon University. In this short paper the technique is shown and some application presented.*

\* Ricercatrice di Ingegneria idraulica - Università di Bologna.

Amministrare la zona costiera in tutti i suoi aspetti ed usi come la salvaguardia, l'ecosistema, la ricreazione, la navigazione, la pesca e altro, richiede una profonda conoscenza dei comportamenti idrodinamici e morfologici del sistema costiero e un monitoraggio regolare del suo stato. Quest'ultimo aspetto è reso complicato dall'elevata variabilità morfologica su scale di tempo da giornaliere a stagionali, che spesso nasconde le tendenze a lungo termine su scale di tempo da anni a decine di anni, di maggior interesse gestionale. Vista l'alta attività morfodinamica su scale temporali da ore a secoli e su scale spaziali da metri a centinaia di chilometri, la zona costiera riveste anche un importante interesse dal punto di vista della ricerca scientifica. Gli studi sul comportamento morfodinamico della spiaggia sono stati eseguiti su un ampio range di scale spazio-temporali, che hanno riguardato la formazione delle forme a piccola scala, come i ripples, le fluttuazioni stagionali degli elementi morfologici della spiaggia, le oscillazioni decennali della posizione del piede della duna. Adeguate tecniche di monitoraggio della zona costiera, dovrebbero soddisfare due requisiti essenziali. In primo luogo, fornire dati ad alta risoluzione spaziale e temporale, per trattare processi morfologici a piccole scale spaziali dell'ordine di metri a scale temporali che vanno da giorni a settimane. In secondo luogo, ottimizzare il rapporto costi-benefici per permettere la raccolta di un ampio insieme di dati a lungo termine. Le tecniche tradizionali di misure in campo, richiedono l'utilizzo di imbarcazioni, di equipaggi,

... Continua



Continua ...

di mezzi anfibi, per attuare, per esempio, misure batimetriche, o l'impiego di ondometri e correntometri per misurare il campo d'onda e l'intensità delle correnti. Tali tecniche, sebbene forniscano dati di alta qualità, risultano limitate nello spazio e nel tempo, richiedono elevati costi di manutenzione e manodopera e alcune non si possono applicare durante momenti di elevato livello energetico (mareggiate). Fortunatamente, molti dei processi costieri lasciano segni visibili sulla superficie terrestre, che possono essere monitorati da lontano con un sistema automatizzato di riprese video.

Questo tipo di monitoraggio, in confronto alle tecniche tradizionali, risulta essere più economico, in quanto sono minimi i costi di manutenzione e manodopera, e può acquisire un ampio insieme di dati a lungo termine e con alta risoluzione spaziale e temporale anche in condizioni di mare ostile.

La chiave di ogni tecnica di videomonitoraggio è l'interpretazione quantitativa dei dati video acquisiti nei termini propri dei parametri fisici. Da una decina di anni è stato sviluppato un sistema di monitoraggio costiero, finalizzato alla misura dei parametri indicativi dello stato della costa, basato sulla interpretazione delle immagini. Tale sistema è noto con il nome di ARGUS ed è stato sviluppato presso il Coastal Imaging Lab della Università dell'Oregon, diretto dal professor Rob Holman. L'elemento chiave di una stazione ARGUS è costituito da una o più videocamere puntate obliquamente lungo la spiaggia connesse a un processore di immagini basato su un piccolo personal



Tipi di immagini standard: istantanea, media e varianza

computer. Una volta installata, la stazione è programmata per acquisire con cadenza oraria immagini che possono essere di tre tipi: *snapshot*, ovvero un'istantanea, *time-exposure*, ossia la media delle istantanee su 10 minuti e *variance*, la varianza delle istantanee su 10 minuti. La più evidente differenza tra una comune webcam ed il sistema ARGUS sta nella elaborazione in tempo reale delle statistiche delle immagini (media e varianza). Ciò permette di produrre un limitato numero di immagini (generalmente 3 ogni ora per telecamera) con elevate potenzialità di informazione. La *snapshot* fornisce una semplice visione delle caratteristiche della spiaggia in un preciso momento. Fra i tre tipi di immagini, la *time-exposure*, è quella con le maggiori potenzialità, è in grado infatti di rilevare la posizione di elementi costieri, come la linea di battigia e le barre sommerse o accumuli di sabbia all'ingresso di un canale navigabile per la presenza di bande bianche che si formano, in conseguenza al processo di media temporale, in corrispondenza delle zone di maggior frangimento. L'analisi della varianza delle immagini, invece, permette di distinguere le regioni in cui ci sono cambiamenti dinamici nel tempo, evidenziando le aree non statiche come regioni luminose, le aree statiche come regioni scure. L'immagine di varian-

za, perciò, è utile nel riconoscimento della posizione della linea di costa, identificata come separazione fra superficie luminosa e scura. I risultati ottenuti dalle varie stazioni sono immagazzinati in un database contenente la serie storica di tutte le informazioni di interesse per lo studio morfologico e idrodinamico della zona costiera, è quindi possibile risalire alla dinamica della posizione delle barre e della linea di riva mediante analisi della sequenza temporale delle immagini. Infine, la stazione ARGUS può essere programmata per acquisire, in rapida successione la serie temporale dell'intensità dei *pixels* appartenenti ad un determinato vettore tracciato su un'immagine base, chiamata *timestack*; il segnale di intensità luminosa nel tempo assomiglia molto al segnale del livello della superficie del mare, ogni *pixel* dell'immagine rappresenta così uno strumento virtuale. Rispetto agli strumenti tradizionali (correntometri e ondometri), mirati a fornire una corrispondenza quantitativa precisa con le variabili fisiche del reale, tuttavia, l'immagine richiede un'interpretazione del segnale di luminosità non sempre immediata e di minore precisione. Questo tipo di elaborazione è utile soprattutto per risalire ad informazioni di tipo idrodinamico, come la celerità delle

... Continua



Continua ...

onde, le velocità delle correnti e l'intensità della risalita dell'onda sulla spiaggia.

Le applicazioni più comuni sono:

- lo studio della idrodinamica e morfodinamica costiera;
- la localizzazione ed il controllo dei canali di navigazione per l'accesso a porti;
- la funzionalità delle strutture di difesa costiera;
- la gestione delle spiagge a scopo turistico e ricreativo.

Dalla nascita del sistema sono state installate nel mondo più di 40 stazioni, le immagini di parte delle stazioni sono disponibili on line al sito [www.wldelft.nl/argus/](http://www.wldelft.nl/argus/). Recentemente si è concluso il progetto Europeo COASTVIEW, finanziato nell'ambito del V Programma Quadro della UE, al quale hanno partecipato 12 istituzioni internazionali, tra le quali l'Università degli Studi di Bologna (con il CIRSA, Centro Interdipartimentale di Scienze Ambientali), la Regione Emilia Romagna e la Università degli Studi di Ferrara. Nell'ambito del progetto di ricerca COASTVIEW ([www.TheCoastView-Project.org](http://www.TheCoastView-Project.org)) è stata realizzata una stazione ARGUS presso Lido di Dante (RA). I risultati del progetto, con particolare attenzione al caso italiano, sono stati presentati ad un convegno dal titolo: *La difesa della costa, una priorità del programma di Gestione Integrata della Fascia Costiera* organizzato dalla Regione Emilia Romagna. Gli ambiti di applicazione della tecnica di video monitoraggio sono vasti e si vedono anche per la gestione delle nostre coste e dei nostri porti promettenti possibilità di utilizzo e di sviluppo.

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

### REGOLAMENTO (CE) N. 611/2005 DELLA COMMISSIONE DEL 20 APRILE 2005

RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 823/2000 RELATIVO ALL'APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 81, PARAGRAFO 3, DEL TRATTATO A TALUNE CATEGORIE DI ACCORDI, DI DECISIONI E DI PRATICHE CONCORDATE TRA COMPAGNIE DI TRASPORTO MARITTIMO DI LINEA (CONSORZI) (G.U. n. L 101 del 21/04/2005)

Il Regolamento (CE) n. 823/2000 della Commissione concede un'esenzione generale ai consorzi di trasporti marittimi di linea dal divieto di cui all'articolo 81, paragrafo 1, del trattato, a determinate condizioni. Tuttavia, non risultando le norme del suddetto regolamento in piena sintonia con le attuali pratiche vigenti nell'industria, si è ritenuto opportuno apportare alcune modifiche al regolamento, affinché esso possa risultare più idoneo a conseguire gli obiettivi perseguiti. In particolare, il Regolamento (CE) n. 823/2000 dispone che gli accordi di consorzio debbano dare alle compagnie marittime che vi aderiscano il diritto di recedere dal consorzio stesso senza incorrere in alcuna penale finanziaria o di altra natura, rispettando talune condizioni inerenti al preavviso.

Ciò determina, tuttavia, un'incertezza interpretativa della disposizione, qualora la data di entrata in vigore dell'accordo di consorzio preceda la data di inizio effettivo del servizio, ad esempio in caso di non disponibilità di navi o nel caso in cui siano ancora in costruzione. Inoltre, i consorzi tendono a ga-

rantire la sicurezza dei nuovi investimenti effettuati per un servizio esistente; pertanto, in un accordo di consorzio la possibilità delle parti di stipulare una clausola di "non recesso" dovrebbe applicarsi altresì ai casi in cui le parti che sottoscrivono un accordo di consorzio esistente abbiano deciso di effettuare nuovi investimenti sostanziali e i costi di tali investimenti giustificano una nuova clausola di "non recesso". Il presente Regolamento n. 611/2005 precisa che per "inizio del servizio" si deve intendere la data alla quale la prima nave effettua il servizio o, in caso di nuovo investimento sostanziale, la data alla quale la prima nave viaggia in condizioni riconducibili direttamente a tale investimento. Stabilisce, inoltre, che per "nuovo investimento sostanziale", si intenda ogni investimento che si traduca nella costruzione, nell'acquisto o ancora nel nolo a lungo termine di navi specificamente progettate, richieste e necessarie per fornire il servizio e pari almeno a metà degli investimenti complessivi effettuati dal membro del consorzio nel quadro del servizio di trasporto marittimo che il consorzio stesso offre".

Il presente regolamento riconosce che l'accordo di consorzio deve dare alle compagnie marittime che ne sono membri il diritto di recedere dal consorzio senza incorrere in alcuna penale finanziaria o di altra natura quale, in particolare, l'obbligo di cessare le loro attività di trasporto sul traffico o sui traffici in questione, abbinate o meno alla condizione di riprendere tali attività solo alla scadenza di un certo periodo di tempo. Il Regola-

... Continua



Continua ...

mento (CE) n. 823/2000 prevede che l'esenzione sia soggetta all'adempiimento di talune condizioni, fra le quali l'esistenza di una concorrenza effettiva in materia di prezzi tra i membri della conferenza al cui interno il consorzio opera, per la facoltà espressamente conferita dall'accordo di conferenza ai propri membri di praticare l'iniziativa tariffaria indipendente su ogni nolo previsto dalla tariffa della conferenza.

Tuttavia, l'iniziativa tariffaria indipendente non può più considerarsi una pratica generale comune del mercato, dal momento che attualmente prevalgono per diversi traffici i singoli contratti confidenziali, i quali possono dar luogo ad una effettiva concorrenza fra le compagnie marittime di linea che aderiscono alla conferenza.

Il presente Regolamento n. 611/2005 modifica il precedente regolamento, prevedendo, pertanto, "l'esistenza di una concorrenza effettiva in materia di prezzi tra i membri della conferenza all'interno della quale opera il consorzio, in quanto i suoi membri sono autorizzati espressamente dall'accordo di conferenza, in forza di un obbligo legale o di altra natura, a praticare l'iniziativa tariffaria indipendente su ogni nolo previsto dalla tariffa della conferenza e/o a stipulare singoli contratti confidenziali". Il Regolamento (CE) n. 823/2000 è giunto a scadenza il 25 aprile 2005, ma, dal momento che risultano ancora valide le giustificazioni per un'esenzione per categoria a favore dei consorzi, la validità del suddetto regolamento viene prorogata di ulteriori cinque anni, con scadenza il 25 aprile 2010.

#### **DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DEL 4 APRILE 2005, N. 95**

REGOLAMENTO DI SICUREZZA RECANTE NORME TECNICHE PER LE NAVI DESTINATE ESCLUSIVAMENTE AL NOLEGGIO PER FINALITÀ TURISTICHE

(G.U. n. 130 del 7 giugno 2005)

Le disposizioni del presente regolamento si applicano alle navi nuove ed esistenti battenti bandiere italiana, iscritte nel Registro internazionale di cui all'art. 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e successive modificazioni, ed impiegate esclusivamente in attività di noleggio nella acque marittime per finalità turistiche, aventi le seguenti caratteristiche: unità a motore o a vela con scafo di lunghezza superiore a 24 metri e comunque di stazza lorda non superiore a 1.000 tonnellate, munite di certificato di classe rilasciato da uno degli organismi autorizzati, abilitate al trasporto di passeggeri per un numero non superiore a dodici, escluso l'equipaggio ed adibite a navigazione internazionale (art. 1).

Il presente regolamento stabilisce i requisiti tecnici di sicurezza per le navi adibite a noleggio per finalità turistiche, di cui all'art. 1, le quali devono essere conformi alle disposizioni inerenti la costruzione e robustezza riportate nell'allegato I del regolamento; ai requisiti relativi alle linee di massimo carico riportati nell'allegato I; alla compartimentazione e stabilità riportate nell'allegato I; alle disposizioni sulla protezione contro gli incendi contenute nell'allegato I e nella Convenzione Solas; ai mezzi di salvataggio previsti nell'allegato I, Capitolo 5, Tabella 1; alle prescrizioni relative a ra-

diocomunicazione ed apparecchiature di navigazioni contenute nell'allegato I e nel Capp. IV e V della Solas; alla gestione della sicurezza del lavoro a bordo regolata dall'allegato I e dal decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271; alla prevenzione dell'inquinamento marino, con riguardo all'allegato I ed alle disposizioni della Convenzione Marpol; alla gestione della sicurezza e della security delle navi, con riferimento all'allegato I, alla Convenzione Marpol ed alla Convenzione Solas (art. 4). Le navi di cui all'art. 1 del presente regolamento sono sottoposte ad una visita iniziale, prima dell'immissione nell'esercizio dell'attività di noleggio per finalità turistiche o, per navi esistenti, prima dell'ottenimento dei certificati di sicurezza; a visite di rinnovo annuali; a visite occasionali, quando se ne verifichi la necessità. Le visite sono effettuate, su richiesta del proprietario o di un suo rappresentante, da un organismo tecnico scelto dal proprietario dell'unità o dal suo legale rappresentante e l'esito della visita, riportato in una dichiarazione ai fini del noleggio rilasciata dall'organismo tecnico, è annotato sul Certificato di sicurezza delle navi adibite a noleggio per finalità turistiche dall'autorità marittima o, all'estero, all'autorità consolare (art. 5). Le navi nuove ed esistenti sono provviste di un certificato di sicurezza per le navi adibite esclusivamente al noleggio per finalità turistiche secondo il modello riportato nell'allegato II, rilasciato dalle autorità marittime al termine della visita iniziale di cui all'art. 5, oltre ai certificati previsti dalle convenzioni internazionali applicabili. Eventuali proposte per l'applicazione di standards di sicu-

... Continua



Continua ...

rezza alternativi equivalenti ai requisiti del presente regolamento devono essere sottoposte all'approvazione dell'Amministrazione. Le esenzioni, le cui richieste devono essere inoltrate all'Amministrazione e supportate da elementi tecnici che ne giustificano l'eventuale rilascio, possono essere rilasciate solo dall'Amministrazione. Nel caso in cui una nave esistente non soddisfi gli standards di sicurezza del presente regolamento per una particolare caratteristica e sia possibile dimostrare che la conformità non è, né ragionevole, né fattibile, eventuali proposte di soluzioni alternative devono essere sottoposte all'approvazione dell'Amministrazione, che dovrà tenere conto delle precedenti prestazioni della nave e di qualsiasi altro fattore giudicato rilevante ai fini dello standard di sicurezza da raggiungere.

#### **DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 19 MAGGIO 2005, N. 18199**

AGGIORNAMENTO DELLE SIGLE DI INDIVIDUAZIONE DELLE NAVI MINORI E DEI GALLEGGIANTI

*(G.U. n. 131 del 8 giugno 2005)*

La tabella delle sigle di individuazione per le navi minori ed i galleggianti iscritti presso i compartimenti marittimi della Repubblica, approvata con decreto ministeriale 18 luglio 1959 e successive modificazioni, viene aggiornata a seguito del DPR 1° marzo 2005, n. 51, con il quale gli uffici circondariali marittimi di Gela (Caltanissetta) e Ortona (Chieti) sono stati elevati a Capitaneria di porto; le delegazioni di spiaggia di Marina di San Vito e di

Francavilla sono state trasferite nella giurisdizione marittima della Capitaneria di porto di Ortona con contestuale cancellazione da quella della Capitaneria di porto di Pescara; la delegazione di spiaggia di tremiti è stata trasferita nella giurisdizione marittima della Capitaneria di porto di Termoli con contestuale cancellazione da quella della Capitaneria di porto di Manfredonia.

#### **DECRETO LEGISLATIVO 27 MAGGIO 2005, N. 100**

ULTERIORI DISPOSIZIONI PER LA MODERNIZZAZIONE DEI SETTORI DELLA PESCA E DELL'ACQUACOLTURA E PER IL POTENZIAMENTO DELLA VIGILANZA E DEL CONTROLLO DELLA PESCA MARITTIMA, A NORMA DELL'ARTICOLO 1, COMMA 2, DELLA LEGGE 7 MARZO 2003, N. 38

*(G.U. n. 136 del 14 giugno 2005)*

Il presente decreto prevede una serie di modifiche al decreto legislativo 26 maggio 2004, n. 154, ed in particolare all'art. 14.

Si stabilisce che "presso il Ministro delle politiche agricole e forestali - Direzione generale per la pesca e l'acquacoltura, è istituito il Fondo di solidarietà nazionale della pesca e dell'acquacoltura (FSNPA).

Il fondo ha l'obiettivo di promuovere principalmente interventi di prevenzione per far fronte ai danni alla produzione e alle strutture produttive nel settore della pesca e dell'acquacoltura, a causa di calamità naturali, avversità meteorologiche e meteomarine di carattere eccezionale" (comma 1).

Il nuovo comma 2 dell'art. 14 prevede le diverse tipologie di intervento, volte ad incentivare la stipula di contratti assicurativi da parte degli imprenditori ittici dell'acquacoltura finalizzati alla copertura dei

rischi relativi a gravi danni alle strutture ed al valore della produzione; a prevedere misure in favore di eredi diretti dei marittimi imbarcati sulle navi da pesca o di addetti agli impianti di acquacoltura in mare; a stabilire strumenti compensativi, esclusivamente nel caso di danni a produzioni e strutture non inserite nel Programma assicurativo annuale, finalizzati alla ripresa economica e produttiva delle imprese di pesca che hanno subito danni dagli eventi di cui sopra.

Si prevede, inoltre, che la dotazione del Fondo sia stabilita dal Programma nazionale nell'ambito della ripartizione delle relative risorse (comma 3) e che su richiesta di una o più regioni o di una o più associazioni nazionali delle cooperative della pesca, delle imprese di pesca e delle imprese di acquacoltura, il Ministro delle politiche agricole e forestali dispone, per il tramite degli istituti scientifici operanti nel Consiglio nazionale delle ricerche (CNR) o dell'Istituto centrale per la ricerca applicata al mare (ICRAM), l'accertamento delle condizioni per gli interventi di cui al comma 2 al fine della dichiarazione dello stato di calamità o di avversità meteomarine (comma 4).

Viene modificato anche il comma 6 dell'art. 14, prevedendo che con decreto del Ministero delle politiche e forestali, sentita la Commissione di cui al comma 3, sono individuati, previa intesa con le regioni e le province autonome, i criteri di attuazione in base al principio di adeguatezza, differenziazione e sussidiarietà di cui all'art. 118 della Costituzione, anche contemplando la possibilità di avvalersi delle regioni o delle Capitanerie di porto.

... Continua



Continua ...

Il Programma nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura, di cui al combinato disposto degli articoli 4 e 5 del decreto legislativo 26 maggio 2004, n. 154, entra in vigore dal 1° gennaio 2006 e sarà operativo per il triennio 2006-2008. Al decreto legislativo 26 maggio 2004, n. 154 viene inserito l'art. 14bis, nel quale si stabilisce che per le finalità di cui all'articolo 14, lo Stato concede contributi sui premi assicurativi agli imprenditori ittici e dell'acquacoltura, in conformità a quanto previsto dagli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato nel settore della pesca. Con il presente decreto si prevede che i contratti disciplinati dall'art. 66 della Legge 27 dicembre 2002, n. 289, si applicano agli operatori della filiera ittica, ivi comprese le forme associate. Al fine di conseguire un più efficace e diretto supporto alle attività di vigilanza e controllo della pesca marittima e dell'acquacoltura e delle relative filiere, è istituito presso il Ministero delle politiche agricole e forestali, il Reparto pesca marittima (RPM) del Corpo delle Capitanerie di porto, posto alle dipendenze funzionali del Ministro delle politiche agricole e forestali. All'articolo 408 del codice della navigazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, il primo comma viene modificato, prevedendo che "la pesca costiera è quella che si esercita nel mare Adriatico, nonché quella effettuata lungo le coste continentali ed insulari del Mediterraneo a distanza non superiore a 40 miglia dalle coste, fatti salvi gli atti e le convenzioni internazionali".

Greta Tellarini

## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

### ANCORA SULLA FUNZIONE DELLA POLIZZA DI CARICO NEI RAPPORTI TRA VETTORE E CARICATORE

(Cassazione civile, sez. III, 14 febbraio 2005 n. 2898)

La sentenza di seguito annotata offre lo spunto per una riflessione sulla natura della polizza di carico nei rapporti tra vettore e caricatore-mittente relativamente all'azione esperibile in caso di perdita o danneggiamento della merce trasportata.

Nel caso di specie, la società Tecnidea srl conveniva in giudizio la società Sittam e la Compagnia di Assicurazioni Rhone Mediterranée (d'ora innanzi Rhonée) per sentirle condannare al risarcimento dei danni subiti in conseguenza della perdita di un carico di merce affidato alla Sittam per il trasporto "terra-mare-terra" e assicurato con la Rhonée, verificatosi a seguito dell'affondamento della nave "Arno". L'appello promosso dalla Tecnidea, avverso la sentenza di primo grado che rigettava la domanda, veniva accolto dai Giudici della Corte bresciana, i quali condannavano l'appellata Sittam al risarcimento dei danni a favore della Tecnidea. A sostegno della propria decisione, i Giudici di secondo grado ritenevano infondata l'eccezione di carenza di legittimazione

attiva della Tecnidea sollevata dalla Sittam, per non avere quest'ultima dimostrato l'esistenza di un titolo rappresentativo delle merci, condizionante il diritto alla riconsegna, tale da escludere l'utile esperibilità da parte della Tecnidea dell'azione causale fondata sulla polizza di carico, idonea a provare l'esistenza del rapporto contrattuale. A fondamento del ricorso innanzi la suprema Corte, la ricorrente Sittam rilevava che, poiché nella fattispecie era stata emessa una polizza di carico rappresentativa delle merci a nome del destinatario algerino e la medesima risultava priva di girate nei confronti della Tecnidea, quest'ultima non era legittimata ad agire, posto che il diritto alla riconsegna delle merci (o al risarcimento del danno) compete solo a chi ha il possesso del titolo rappresentativo delle merci. In esito al giudizio di legittimità, la Suprema Corte rigetta il ricorso, confermando pertanto la sentenza di secondo grado, seppure sulla base di un ragionamento logico diverso da quello seguito dalla Corte bresciana. Ritiene, infatti, la Corte che la polizza di carico rientri indiscutibilmente nella categoria dei titoli di credito rappresentativi delle merci. L'inquadramento della polizza di carico nell'ambito dei titoli di credito è conseguenza del combinato disposto di cui all'art. 1996 cod. civ. e art. 464, comma 2, cod. nav., secondo cui la polizza di carico può essere emessa al portatore, all'ordine o nominativa e "il suo trasferimento si opera nei modi e con gli effetti previsti dal codice civile per i titoli di credito al portatore, all'ordine o nominativi". A norma dell'art. 1996 cod. civ., i titoli di

... Continua





Continua ...

credito attribuiscono all'avente diritto, in base alla legge di circolazione, il diritto alla riconsegna delle merci che sono specificate, il possesso delle medesime, nonché il potere di disporne mediante trasferimento del titolo. Premesso pertanto l'inquadramento della polizza di carico nell'ambito dei titoli di credito, trova applicazione con riguardo alla prima la distinzione tra titolarità del diritto e legittimazione ad esercitarlo. Come noto, nell'ambito dei titoli di credito, la connessione tra proprietà del documento e titolarità del credito attribuisce al possessore del titolo, legittimato secondo le forme di circolazione del medesimo, il diritto alla prestazione indicata nel documento. Come ribadito da costante orientamento della giurisprudenza di legittimità, la legittimazione a promuovere l'azione contro il vettore per la perdita o per i danni occorsi alla merce durante il trasporto compete al portatore della polizza di carico per effetto del legittimo trasferimento del titolo. Tale azione si inquadra nell'ambito di un'azione *ex titulo* esperibile da parte del terzo legittimo possessore della polizza di carico nei confronti del vettore indicato in polizza. Il problema che si pone la Suprema Corte nel caso in esame è quello di stabilire se il caricatore-mittente possa esperire nei confronti del vettore le azioni che gli competono in base al contratto di trasporto concluso tra i medesimi, accanto ad un'azione *ex titulo* da parte del legittimo possessore della polizza di carico. Come noto, nei rapporti tra caricatore-mittente e vettore la polizza di carico svolge una funzione pro-

batoria in ordine all'avvenuta conclusione del contratto, al caricamento della merce a bordo della nave, caratteristiche della merce stessa, indicazione del soggetto destinatario della merce, etc. Il riconoscimento dell'efficacia probatoria nei rapporti tra caricatore e vettore comporta quale conseguenza la facoltà in capo alle parti di esperire la prova contraria alle risultanze del documento medesimo. In definitiva, anche in presenza di una polizza di carico il mittente può far valere nei confronti del vettore i diritti nascenti dal contratto di trasporto, proponendo un'azione causale. Al riguardo si pone il problema dell'eventuale restituzione al vettore del titolo rappresentativo della merce, qualora il mittente-caricatore decida di esercitare un'azione causale fondata sul contratto di trasporto, in luogo dell'azione *ex titulo* basata sulle risultanze contenute in polizza, onde evitare al vettore il rischio dell'esposizione ad una ulteriore pretesa risarcitoria da parte del legittimo possessore del documento. Sulla base di tale ragionamento, la Suprema Corte in definitiva conferma la decisione di secondo grado, riconoscendo in capo alla Tecnidea la legittimazione al risarcimento dei danni subiti, non sulla base della motivazione della sentenza riformata secondo cui "la Sittam non aveva dimostrato l'esistenza di un titolo rappresentativo delle merci condizionante il diritto alla riconsegna, tale da escludere l'utile esperibilità da parte della Tecnidea dell'azione causale", bensì in base al riconoscimento in capo al mittente-caricatore di un'azione causale fondata sul contratto di trasporto esperibile nei confronti del vettore, nell'ambito

della quale la polizza di carico assume una valenza probatoria e non costitutiva dei diritti menzionati, con la conseguenza che può essere fornita prova contraria alle risultanze del titolo.

Nel caso di specie, inoltre, non avendo il destinatario algerino chiesto la riconsegna della merce ai sensi dell'art. 1689 cod. civ., la legittimazione all'azione di risarcimento del danno permane in capo al mittente, secondo le modalità sopra indicate.

Annalisa Pracucci

**INCOSTITUZIONALI I LIMITI ALLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE MARITTIMO**  
(Corte Costituzionale, sentenza 26.05.2005 n. 199)

L'art. 423, comma I, del codice della navigazione, è incostituzionale nella parte in cui non esclude il limite del risarcimento dovuto dal vettore marittimo in caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti o preposti. La Consulta, con questa sentenza, torna ad occuparsi della delicata questione avente ad oggetto la legittimità o meno dei limiti alla responsabilità dei vettori nel trasporto in generale, sia esso aereo, ferroviario o marittimo. La Corte, preliminarmente, afferma come sia possibile rinvenire nell'ordinamento "il principio per cui il debitore non può avvalersi di limiti alla sua responsabilità, quando questa scaturisca da un suo comportamento connotato da dolo o colpa grave". Quanto alla disposizione normativa censurata, quindi, è del tutto evidente l'irragionevolezza della norma nella parte in cui disciplina co-

... Continua



Continua ...

me irrilevante, ai fini del limite del risarcimento, l'ipotesi di dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti o preposti. La statuizione costituisce, tuttavia, un punto di partenza ma non di arrivo nella delicata materia, la cui disciplina legislativa, nei vari settori, è anteriore alla stessa Carta Costituzionale o comunque all'entrata in vigore dei principi comunitari regolatori: inevitabile, quindi, l'esigenza di aggiornamento in sede ermeneutica, in mancanza di un intervento di revisione legislativo. In particolare, tale disciplina è fonte di aperto dibattito laddove si pone in contrasto, innanzitutto, con la normativa comunitaria in tema di tutela del consumatore, in primis la direttiva n. 13/93 che ha dato luogo alla legge n. 52/1996 e così i riferimenti di cui alla legge 281/1998, (ma si veda, anche, la Carta Europa dei Servizi ferroviari, 22/10/2002); la stessa, peraltro, viola il regime designato dall'entrata in vigore del codice civile, caratterizzato dal principio di cui all'art. 1229 c.c. (cfr. Cass. civ. 1129/1976; Cass. civ. 6225/1994), e dal principio generale di buona fede, (per un excursus: Cass. civ. 1460/1973; Cass. civ. 960/1986; Cass. civ. 2788/1999). È necessario tuttavia rilevare come intercorra una differenza sostanziale tra la responsabilità del vettore per danno alle cose e quella derivante da danno alla persona, da intendersi secondo i nuovi canoni disegnati dalla giurisprudenza sopravvenuta (Corte Cost. 233/2003; Cass. Pen. 2050/2004), se la prima merita un bilanciamento nel giudizio che opta per un contemperamento degli interessi, nel secondo caso qualsiasi limite alla responsabilità è sicuramente da

rimuovere, se occorre, attraverso la disapplicazione ovvero l'interpretazione costituzionalmente adeguata.

*Pietro Nisi*

#### **AIUTI DI STATO AL GRUPPO DI NAVIGAZIONE TIRRENIA**

*(Corte di Giustizia UE 10.05.2005)*

Annulata la decisione della Commissione europea che nel 1999 chiese all'Italia di sospendere cautelativamente tutti i pagamenti eccedenti quelli necessari a coprire i costi netti per gli obblighi di servizio pubblico contratti dal gruppo di navigazione Tirrenia.

Il procedimento, avviato in base ad alcune denunce, poneva in particolare il problema di possibili aiuti di Stato non autorizzati.

Quegli aiuti, infatti, potevano produrre una distorsione al regime della libera concorrenza, ovvero rappresentare un trattamento discriminatorio a danno di altri operatori economici. La sentenza della Corte di giustizia ha accolto, tuttavia, soltanto uno dei quattro motivi di annullamento vantati nel ricorso italiano. Nei fatti, all'Italia non sarebbe stato concesso tempo sufficiente per poter spiegare la propria posizione su una particolare contestazione: quella riguardante le misure fiscali agevolate per la fornitura di combustibile e di oli lubrificanti alle imbarcazioni del gruppo Tirrenia. Il giudizio della Corte ha invece largamente respinto la motivazione con cui l'Italia contestava la definizione delle misure di accompagnamento del piano industriale del gruppo Tirrenia come "nuovi aiuti" di Stato (periodo 1999-2002). Posto il fatto che durante il procedimento avviato dalla Commissio-

ne l'Italia non ha prodotto materiali tali da poter escludere l'esistenza di quegli aiuti, i giudici hanno riconosciuto legittimi i reiterati sospetti di compatibilità avanzati dalla Commissione. Per altro verso però, la formula con cui si chiedeva all'Italia di sospendere cautelativamente l'erogazione delle eventuali sovvenzioni eccedenti non poteva essere intesa come un'ingiunzione. L'esame di complessi aspetti procedurali e normativi ha quindi condotto alla conclusione che quelle sovvenzioni non potevano comunque essere riconosciute come "aiuti esistenti". A causa poi della notevole disparità dei giudizi sui capi considerati, la Corte ha stabilito che ciascuna parte sopporti l'onere delle proprie spese.

*Pietro Nisi*

## **MATERIALI**

Riportiamo di seguito il testo in versione originale di alcune clausole BIMCO aggiornate lo scorso dicembre 2004.

### **1) Ice Clause for Voyage Charter Parties**

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

#### (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

... Continua



Continua ...

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

(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 equi-

valent to the rate of demurrage or of ordering the Vessel to a safe and accessible alternative 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.

\* 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.

## **2) Ice Clause for Time Charter Parties**

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

(b) The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights, lightships, markers or buoys have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where on account of ice there is, in the Master's sole discretion, a risk that, in the ordinary course of events, the Vessel will not be able safely to enter and remain at the port or area or to depart after completion of loading or discharging. If, on account of ice, the Master in his sole discretion considers it unsafe to proceed to, enter or remain at the place of loading or discharging for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he shall be at liberty to sail to the nearest ice-free and safe place and there await the Charterers' instructions.

(c) Any delay or deviation caused by or resulting from ice shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on-hire.

(d) Any additional premiums and/or calls required by the Vessel's underwriters due to the Vessel entering or remaining in any icebound port or area, shall be for the Charterers' account.

## **3) War Risks Clause for Time Charters, 2004 (Code Name: CONWARTIME 2004)**

... Continua



Continua ...

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported:

war; act of war; civil war; hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy; acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever); by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her

entry into it, she shall be at liberty to leave it.

(c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerents' right of search and/or confiscation.

(d) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, or pass through any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then the actual premiums and/or calls paid shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.

(e) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or ad-

ditional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.

(f) The Vessel shall have liberty:

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to

... Continua



Continua ...

internment, imprisonment or other sanctions.

(g) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.

(h) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (g) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party.

#### **4) War Risks Clause for Voyage Chartering, 2004 (Code Name: VOYWAR 2004)**

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, dis-

ponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported:

War; act of war; civil war; hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy; acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever); by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as

may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loa-

ding or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.

(c) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port

... Continua





Continua ...

of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.

(d) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.

(e) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the

Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, or in order to fulfil the Owners' obligation under this Charter Party, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, or pass through any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then the actual premiums and/or calls paid shall be reimbursed by the Charterers to the Owners within 14 days after receipt of the Owners' invoice. If the Vessel discharges all of her cargo within an area subject to additional premiums as herein set forth, the Charterer shall reimburse the Owners for the actual additional premiums paid which may accrue from completion of discharge until the Vessel leaves such area or areas referred to above. The Owners shall leave the area as soon as possible after completion of discharge.

(f) The Vessel shall have liberty:-  
(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting

with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;

(vi) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.

(g) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (f) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.