

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

**Sicurezza dei cieli UE:
la lista dei "cattivi"**
pagg. 1-4

**La creazione dei standard
internazionali per l'interoperabilità
dei sistemi di simulazione**
pagg. 4-6

Osservatorio Legislativo
pagg. 6-11

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 11-13

Materiali
pagg. 14-16

**Le reti mediterranee
Interconnessioni materiali
ed immateriali per
l'integrazione dei mercati**
pagg. 16-19

Osservatorio Legislativo
pagg. 19-21

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 21-23

Materiali
pagg. 23-24

Sicurezza dei cieli UE: la lista dei "cattivi"

di Filippo Maria Andreani*

The following article summarises the entry into force of the air-carrier's black list of the UE. This list concerns all the carriers that have not the standards of security, requested by the European Commission. In a few cases there is a quite limitation (only some aircrafts) of flying over the UE Countries; in all the other cases the forbidden concerns all the aircraft of the Companies mentioned in the black list. The second paragraph of the article explores (trying to solve) some questions. Namely about what will it happen if the tour operator would enter into a contract with a Company mentioned in the black list; secondly, what will the lot of the contracts if the air-carrier comes into the list after the agreement.

Continua a pagina 2

* Avvocato del Foro di Bologna.

Le reti mediterranee. Interconnessioni materiali ed immateriali per l'integrazione dei mercati

di Alberto Cozzo

An international seminary has been held in Palermo on February 2006 with the aim of studying shared models and solutions in terms of partnership and common projects with the aim to stress the role of local governments in creating an Euro-Mediterranean area based on the neighbourhood and pre-membership policies.

A dialogue between Italy and Third Countries from both the Mediterranean and the Balkans is a clear sign of the interest of the will to set up integrated economic processes able to start the co-development mechanisms that are also in accordance with the 2007-2013 planning currently envisaged by the European Commission and the EU Member States.

Continua a pagina 16

La creazione di standard internazionali per l'interoperabilità dei sistemi di simulazione

di Francesca De Crescenzo* e Sara Bagassi**

The article highlights that over the last decade the use of simulation has become significantly broader and therefore utilised in sectors other than those considered traditional. Along with the technological development of the most prominent flight and pilot simulators, today we also have virtual reality simulators which reproduce the various situations applicable to both industrial and research contexts. However, with the need to recreate real situations where people interact, the idea of Modelling and Simulation Interoperability has been created, i.e. the "system comprised of systems". These highly realistic systems which operate in real time began

Continua a pagina 4

* Ricercatrice presso la II Facoltà di Ingegneria, Università di Bologna.

** Dottoranda di Ricerca presso la II Facoltà di Ingegneria, Università di Bologna.



Continua dalla prima pagina

(Sicurezza dei cieli UE ...)

I. Ragioni e contenuti della black list

Il 22 marzo è stata presentata a Bruxelles la **prima lista nera** delle compagnie aeree bandite dagli aeroporti europei.

Questo primo elenco comunitario di vettori aerei è basato sul regolamento (CE) n. 2111/2005, in vigore dal 16 gennaio 2006.

Da tale data, gli Stati membri hanno informato la Commissione di ogni divieto o restrizione operativa sul loro territorio e dei motivi di tali divieti – dal momento che il divieto applicato da uno solo degli Stati membri potrebbe estendersi a tutta l'area dell'Unione –.

La Commissione ha invitato tutti i vettori aerei interessati a far pervenire osservazioni ed ha contattato le Autorità per l'aviazione civile responsabili del controllo normativo di tali vettori. Solo a seguito di tale *iter* è stata definitivamente approvata la *black list*.

DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

COMITATO DIRETTIVO:

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

HANNO COLLABORATO:

Sara Bagassi, Alberto Cozzo, Francesca De Crescenzo

REDAZIONE:

Filippo Maria Andreani, Pietro Nisi, Alessio Quaranta, Alessio Totaro, Alessandro Tricoli

SEGRETERIA DI REDAZIONE:

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

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

Tale lista si articola dunque nella individuazione di alcune compagnie alle quali è imposto **un divieto assoluto** di prestare i propri servizi all'interno dell'**area comunitaria**, ovvero di un divieto parziale con il quale vengono individuati esclusivamente i singoli aeromobili (di una determinata compagnia) che non potranno prestare i propri servizi, in quanto non rispondenti agli standard qualitativi di sicurezza, comunemente accolti da parte della UE.

L'elenco delle restrizioni di carattere parziale ha anche consentito, almeno in sede di primissima analisi, di evitare il completo isolamento di alcune aree geografiche non tanto dal mercato delle avioleone, quanto piuttosto dalla possibilità effettiva di avere alcuni collegamenti verso tali luoghi.

L'elenco presentato a Bruxelles comprende attualmente novantadue compagnie, per un totale di circa 300 aerei.

La stragrande maggioranza di tali vettori è geograficamente situata nei paesi africani.

Così, è stato integralmente vietato lo spazio aereo europeo alle compagnie provenienti dalla Repubblica del Congo – tranne la Hewa Bora, la quale rimane sottoposta solamente ad alcune limitazioni parziali (quali quelle sopra rammentate) – dalla Sierra Leone, dalla Guinea equatoriale, dallo Swaitzland e dalla Liberia.

A completare il lungo elenco sono poi alcune compagnie di Afghanistan, Asia Centrale, Corea, Kirghizistan e Thailandia.

Come si comprende agevolmente, l'effetto di comparire in tale lista comporta evidenti **restrizioni** sotto un duplice profilo, come già si

accennava poco sopra.

Anzitutto, con riferimento al mercato la lista ha avuto un evidente effetto dissuasivo, non tanto nei confronti delle compagnie interessate (le quali già gestivano direttamente un evidentemente ristretto mercato all'interno dello spazio aereo europeo), ma piuttosto nei confronti dei vettori europei che, in molteplici occasioni, si potevano servire di vettori stranieri come loro **subvettori**.

Secondariamente, l'effetto oltremodo evidente consiste in una forte limitazione diretta alla prestazione dei propri servizi nell'area UE.

Dunque, alla presenza nella lista segue un divieto tanto diretto, quanto mediato di svolgere attività di trasporto all'interno della Comunità Europea.

Tornando al merito della questione, deve essere rilevato come i divieti e le restrizioni, ed il conseguente inserimento nella black list, siano imposti esclusivamente sulla base di prove della violazione dei criteri obiettivi pubblicati nel regolamento, ovvero:

- sui risultati delle ispezioni effettuate presso gli aeroporti europei;
- sull'uso di aeromobili antiquati, obsoleti e soggetti a scarsa manutenzione;
- sull'incapacità dei vettori aerei di rimediare alle carenze rilevate nel corso delle ispezioni;
- sull'insufficiente capacità delle Autorità competenti per la sorveglianza di un vettore aereo a svolgere correttamente tale compito.

... Continua



Continua ...

Si comprende, pertanto, come la valutazione delle singole compagnie non sia rimessa a criteri marcatamente discrezionali, nonostante, come sopra anticipato, ogni singolo Stato membro goda di una certa autonomia in ordine ai controlli ed all'individuazione di Compagnie "non sicure".

Venendo agli effetti primari della adozione di tale elenco di compagnie, deve innanzitutto essere annotato come viene fattivamente posta in essere una concreta possibilità di eliminare la pratica delle **bandiere di convenienza** in base alla quale alcuni paesi rilasciano certificati operativi a vettori di dubbia reputazione.

Inoltre, la lista nera europea avrà effettive ripercussioni sulla **sicurezza aerea** nell'Unione europea. In aggiunta al suo carattere punitivo, infatti, essa incoraggerà tutti i vettori aerei che operano in Europa a rispettare pienamente le norme di sicurezza e dissuaderà i vettori aerei privi di scrupoli dall'operare in Europa.

La lista permetterà inoltre di evitare divergenze tra i divieti e le restrizioni operative decisi dai singoli paesi. Grazie alla sua ampia diffusione la lista avrà un impatto a livello mondiale.

Con riferimento, poi, al meccanismo di aggiornamento della lista, questa sarà oggetto di revisione ogni volta lo si riterrà opportuno e, comunque, ogni tre mesi.

Con ciò è evidente che una compagnia che dovesse essere sottoposta ai divieti correlati alla introduzione della lista, potrebbe essere successivamente esclusa dalla lista stessa, una volta che abbia da-

to prova dell'adeguamento delle proprie misure di sicurezza e delle proprie procedure agli *standard* comunemente riconosciuti a livello comunitario.

II. Profili risarcitori

Dal momento che la Commissione sconsiglia comunque ai viaggiatori di utilizzare (anche fuori dall'area UE) i servizi delle compagnie aeree inserite nella *black list*, occorre domandarsi quali possano essere le conseguenze in due casi:

- 1) qualora il *tour operator* provveda ad inserire una di tali compagnie nei pacchetti vacanza forniti ai propri clienti (in tal caso, il passeggero non esprime una propria scelta in ordine al vettore ed è il *tour operator* a prenotare il volo con una compagnia inserita nella *black list*);
- 2) qualora la compagnia venga inserita nella *black list* in un secondo momento rispetto alla prenotazione da parte del singolo passeggero (a prescindere da quale sia il soggetto che compie incolpevolmente la prenotazione).

1. Con riferimento al primo aspetto, mi pare facile preventivare che potrebbero essere invocate a tutela del viaggiatore tutte quelle norme in materia di viaggi, vacanze e circuiti tutto compreso, volte ad individuare la responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del *tour operator*.

Con riferimento a tale aspetto deve anzitutto essere rammentato come ai fini della direttiva del Consiglio 13 giugno 1990, n. 90/314/CEE, (art. 2, punto 1) "si

intende per: 1) servizio tutto compreso: la prefissata combinazione di almeno due degli elementi in appresso, venduta o offerta in vendita ad un prezzo forfetario, laddove questa prestazione superi le 24 ore o comprenda una notte: a) trasporto, b) alloggio, c) altri servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio che costituiscono una parte significativa del tutto compreso".

Tenendo a riferimento tale precisa definizione – con tutte le conseguenze che essa comporta in ordine alle specifiche discipline applicabili – e rapportandola ai concetti sempre più estesi di danno ingiusto ed interesse meritevole di tutela, si può agevolmente pervenire alla consapevolezza che l'obiettivo del legislatore (guidato dai numerosi interventi comunitari in tali materie) consiste non solo nel tutelare il viaggiatore dai danni meramente di carattere economico, ma anche da quelli corporali ed infine, quanto più conta, da qualsiasi altro pregiudizio che lo stesso potrebbe subire a causa del comportamento del *tour operator*.

Ricostruendo il caso in esame potrebbe, ad avviso dello scrivente, essere ricostruita se non altro una *culpa in eligendo* (del vettore inserito nella *black list*) tale da creare una possibile esposizione ad un rischio. In tal senso, anche in assenza di un danno concreto, potrebbe essere percorsa, non senza difficoltà, la strada dell'ingiusto pregiudizio arrecato al viaggiatore.

In tal senso, la difficoltà potrebbe presentarsi non tanto nella individuazione dell'*an* – in quanto l'aumento del rischio del viaggiatore

... Continua



Continua ...

che intraprenda il proprio trasferimento con un vettore inserito nella *black list* pare collimare perfettamente con un aumento di rischi, se solo si consideri le ragioni stesse che hanno portato all'adozione di tale lista di vettori aerei non sicuri – quanto piuttosto con riferimento al *quantum* del danno – difficile da individuare e "certificare" da un punto di vista eminentemente probatorio –.

Sul punto, si rammenti che tali norme, anche a seguito di un'applicazione giurisprudenziale estensiva, prevedono la possibilità di risarcimento tanto del danno patrimoniale quanto di quello non patrimoniale.

Nessun cambiamento sensibile è infatti stato apportato dall'abrogazione della precedente disciplina interna (d.lgs. 111/95) a seguito della entrata in vigore del cosiddetto "Codice del consumo" (artt. 82 e ss.).

Segnatamente, l'art. 95 del codice continua a fare riferimento alla "responsabilità per danni diversi da quelli alla persona" confermando, dunque, la risarcibilità di un danno che non si traduca necessariamente in un danno fisico o in un semplice inadempimento contrattuale.

2. Con riferimento al secondo aspetto, la prenotazione dovrebbe poter essere cancellata con conseguente restituzione delle somme già pagate da parte del viaggiatore che, inconsapevolmente, aveva prenotato il proprio volo con una compagnia non sicura.

In tal caso, infatti, potrebbe essere individuato un vizio nella formazione del contratto, che, quando si

avrà giurisprudenza sul punto potrà forse essere meglio qualificato, al fine di essere ricondotto alle categorie giuridiche che classicamente potrebbero essere invocate e applicate al caso di specie.

Continua dalla prima pagina

(La creazione di standard internazionali ...)

in the 80's with the simulator network SIMNET and developed over time until the recent Exercise First Wave (the first experiment of truly multinational simulation).

The article also outlines Italian involvement in the development of the concept of interoperability.

Il concetto di simulazione ha registrato, nell'ultimo decennio, un significativo ampliamento del suo ambito di impiego, diffondendosi in molti settori diversi da quelli tradizionali.

Oltre all'evoluzione tecnologica dei più noti simulatori di volo e di guida, si assiste oggi allo sviluppo della Realtà Virtuale intesa come riproduzione di ambienti di varia natura applicabile allo studio di scenari dinamici sia in ambito industriale sia nella ricerca.

I principali settori interessati all'evoluzione di queste tecnologie sono l'aeronautico, l'automobilistico, il navale ed il medicale.

Nel settore aeronautico, in particolare, sono universalmente riconosciuti i vantaggi in termini di riduzione dei costi e dei tempi di for-

mazione dei piloti, nonché l'abbattimento dei rischi delle esercitazioni in volo ed il conseguente aumento delle condizioni di sicurezza.

I sistemi di simulazione del volo attualmente diffusi sono in grado di fornire al pilota, con un elevato grado di realismo, la visualizzazione del paesaggio, il funzionamento del sistema e dei suoi strumenti e sensazioni molto prossime a quelle percepite in un velivolo reale.

All'interno di un simulatore l'operatore acquisisce dunque le capacità relative al controllo e alla gestione del sistema attraverso la riproduzione a terra dell'interfaccia uomo-aeromobile. Un singolo simulatore non è però in grado di trasferire all'allievo le sensazioni relative alla presenza degli altri sistemi in evoluzione che fanno parte di uno scenario vero.

In alcuni casi tali sistemi vengono semplificati al fine di popolare l'ambiente e rendere la simulazione verosimile, come ad esempio gli aeromobili pilotati dai cosiddetti pseudopiloti impiegati per animare lo spazio aereo e fornire scenari esercitativi per la formazione dei controllori di volo.

Rimane comunque viva l'esigenza di trasferire all'operatore le esperienze relative all'impiego del singolo sistema in una situazione reale nella quale altri soggetti possono interagire con quello che si sta simulando.

Queste considerazioni hanno dato avvio al concetto di Interoperabilità dei sistemi di simulazione.

Una definizione di *M&S Interoperability* è la seguente:

... Continua





Continua ...

"The ability of a model or simulation to provide services to and accept services from other models and simulations, and to use the services so exchanged to enable them to operate effectively together."

(Reference: DoD Directive 5000.59, "DoD Modeling and Simulation (M&S) Management," January 4, 1994).

Applicare questo principio significa integrare più simulatori in grado di emulare uno scenario operativo completo realizzando così un "Sistema dei Sistemi". Si pensi all'utilità che questa tecnologia avrebbe se applicata nei processi di progettazione e controllo della logistica industriale, dei trasporti pubblici o nella riproduzione di scenari complessi.



L'incessante diffusione di reti di comunicazione dati sempre più veloci ed efficienti pone le basi per la concreta realizzazione dell'interoperabilità tra sistemi complessi e di diversa natura.

La simulazione diventa quindi "distribuita": numerosi attori, operanti in settori differenti, operano in uno stesso scenario trasferendosi vicendevolmente i dati di simulazione; il dinamismo dello scenario comune è guidato dagli attori stessi, esattamente come nella realtà.

Ne consegue un elevato realismo che coinvolge anche gli aspetti operativi della missione simulata, mettendo in evidenza tutte le criticità, comprese quelle, meno prevedibili, derivanti da fattori umani.

Nei settori operativi in cui è necessario prendere decisioni in tempo reale (ad esempio in campo militare o nel controllo del traffico aereo civile) la simulazione assume un notevole rilievo: la decisione presa stimola lo scenario che risponde in *real-time* permettendo la valutazione del "probabile futuro" conseguente alla decisione stessa.

Simulando le decisioni è possibile valutare diversi scenari futuri, scegliere il più vantaggioso tra quelli simulati ed analizzare le decisioni prese per giungere al "futuro" auspicato.

La tecnologia necessaria per implementare l'*M&S Interoperability* si basa non solo sulla possibilità di trasferire dati in banda larga ma anche sulla disponibilità di un linguaggio comune che consenta a sistemi diversi di comunicare in modo efficiente.

La capacità di sfruttare i simulatori già esistenti è dunque legata alla diffusione di protocolli di scambio dati sui quali costruire una rete alla quale ciascun soggetto, indipendentemente dalla sua natura tecnica, può accedere così come accade nella realtà.

Lo standard per implementare l'interoperabilità dei sistemi di simulazione nasce, come prima interazione prototipale, da settori quali la difesa, gli enti di ricerca (Università) e le industrie private.

Il primo esempio di applicazione distribuita si ha negli anni '80 con SIMNET (Simulator Networking), esperimento sviluppato per creare una rete di simulatori.

Con lo scopo di realizzare un'interoperabilità semantica, in grado cioè di scambiare informazioni e non solo dati, nasce nel 1996 lo standard denominato HLA (HIGH LEVEL ARCHITECTURE).

L'HLA consente di connettere tra loro soggetti denominati federati, ciascuno dei quali può essere costituito da simulazioni software di processi modellati al computer (PURE SOFTWARE SIMULATIONS), simulazioni che coinvolgono la componente umana (HUMAN IN THE LOOP SIMULATIONS) e dati provenienti dalla misurazione di parametri relativi a sistemi reali (LIVE COMPONENTS).



... Continua



Continua ...

Nel 2000, infine, l'Institute of Electrical and Electronic Engineers (IEEE) introduce lo standard 1516. Mentre l'HLA è uno standard del DoD (Department of Defence) statunitense l'IEEE 1516 è uno standard internazionale di tipo open ed è concepito con lo scopo di ampliare significativamente lo spettro applicativo del concetto di interoperabilità dei sistemi di simulazione.

Il primo esperimento realmente multinazionale di simulazione tattica distribuita in tempo reale è stato l'"Exercise First Wave".

Anche l'Aeronautica Militare Italiana ha partecipato a First Wave collegando alla rete costituita da sette nazioni NATO il simulatore di volo dell'Eurofighter.

Il progetto è stato sviluppato al fine di fornire una dimostrazione tecnologica e una valutazione delle potenzialità della simulazione distribuita come supporto all'addestramento degli equipaggi di volo.

L'industria della simulazione italiana ha sperimentato l'impiego dell'HLA anche negli ambienti di simulazione integrata di apparati navali complessi i cui elementi possono essere simulati o reali.

In questo tipo di sperimentazioni ha assunto particolare rilievo l'aspetto legato alla sicurezza dei dati che dovrebbero teoricamente essere scambiati in modo selettivo, non consentendo ai diversi federati di accedere alle informazioni globali dei sistemi ai quali si connettono.

Tra le sperimentazioni negli altri campi è particolarmente interessante il progetto finanziato dall'i-

stituto statunitense National Space Biomedicine Research Institute (NSBRI) il cui scopo è generare una federazione che simula le funzionalità cardiache e cardiovascolari del corpo umano.

In questo modo si dimostrerebbe la possibilità di integrare diverse simulazioni di funzioni fisiologiche, operate separatamente, producendo risultati sinergici, non ottenibili dalle singole simulazioni eseguite in stand-alone.

Il processo di sviluppo del concetto di interoperabilità sembra dunque già avviato ed è senza dubbio caratterizzato da un insieme di motivazioni estremamente valide.

Per delineare lo scenario di comunicazioni tra i diversi enti è necessario però che ciascuno di questi comprenda l'importanza del suo ingresso in un macrosistema integrato, i vantaggi che potrebbe trarne e, non di meno, l'entità dell'investimento necessario per la modellazione del processo di federazione.

Coloro che operano tecnicamente sui simulatori dovrebbero inoltre essere in grado di reperire informazioni sulle passate esperienze di implementazione e sulla formazione che è necessario fornire agli operatori perché questi rendano possibile la comunicazione tra il singolo sistema ed altri.

La diffusione delle informazioni e della cultura del *M&S Interoperability* nel nostro paese sta cercando di svilupparsi anche attraverso lo sforzo di associazioni nate con lo

scopo di diffondere i dati e scambiare le esperienze fra quanti, su scala nazionale, sono interessati alla cooperazione nell'ambito della simulazione applicata. La sezione di Roma di MIMOS (Movimento Italiano Modellazione e Simulazione), di cui la sede di Forlì della II Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna è socio corporatore, ha organizzato una Tavola Rotonda sul tema dell'HLA nel febbraio scorso.

Il programma dell'intervento aveva lo scopo di descrivere gli aspetti principali dell'interoperabilità in maniera organica ed indicandone le prospettive in Italia.

Vista l'importanza del tema ci si aspetta che incontri di questo tipo siano sempre più frequenti, consentendo a chi si occupa di simulazione in ambito nazionale di potere essere competitivi come richiede lo scenario internazionale.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Alessio Quaranta*

REGOLAMENTO (CE) N. 65/2006 DELLA COMMISSIONE DEL 13 GENNAIO 2006 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 622/2003 CHE STABILISCE TALUNE MISURE DI APPLICAZIONE DELLE NORME DI BASE COMUNI SULLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L 11 del 17 gennaio 2006)

In base al Regolamento 2320/2002 del Parlamento e del Consi-

... Continua

* ENAC.





Continua ...

glio del 16 dicembre 2002, che istituisce le regole comuni nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, la Commissione è tenuta ad adottare misure di attuazione delle norme di base individuate nel citato Regolamento valide per tutto il territorio comunitario; in tal senso, nel 2003, con Regolamento della Commissione n. 622/2003 del 4 aprile 2003, già commentato per questa Rivista nel numero 2/2003, sono state stabilite alcune misure applicative.

A distanza di circa tre anni, la Commissione ha ritenuto opportuno intervenire nuovamente in materia precisando ulteriormente le norme di base comuni, con particolare riferimento alle nuove tecnologie.

In particolare, si tratta di disciplinare la possibilità di testare su base sperimentale nuove tecnologie e nuovi processi da applicare al settore della sicurezza dell'aviazione civile; dette procedure sono ammissibili purché la sperimentazione avvenga per un periodo limitato di tempo, sia utilizzata al fine di valutare un nuovo metodo per effettuare i controlli di sicurezza e non pregiudichi il livello complessivo di sicurezza esistente.

In base alle nuove norme, lo Stato interessato deve preventivamente informare la Commissione e gli altri Stati membri circa la nuova procedura o metodologia di cui intende autorizzare la sperimentazione, indicando le modalità tramite le quali garantire che l'applicazione della nuova metodologia soddisfi i

requisiti sopra citati, nonché fornendo dettagliate informazioni sul sito presso il quale la procedura sarà utilizzata e la durata prevista per la valutazione.

Nel caso in cui la Commissione si pronunci favorevolmente, ovvero non pervenga alcun commento entro tre mesi dalla presentazione della proposta, lo Stato potrà autorizzare la nuova procedura o metodologia la cui sperimentazione è soggetta ad un periodo di valutazione di 18 mesi che può essere esteso per altri 12, ove lo Stato interessato fornisca adeguate motivazioni per l'estensione stessa; in ogni caso il periodo di valutazione non può mai superare i 30 mesi complessivi.

Dei risultati ottenuti con la sperimentazione sarà data idonea informativa, anche periodica, alla Commissione che provvederà a comunicarne i contenuti agli altri Stati membri.

REGOLAMENTO (CE) N. 473/2006 DELLA COMMISSIONE DEL 22 MARZO 2006 CHE STABILISCE LE NORME DI ATTUAZIONE RELATIVE ALL'ELENCO COMUNITARIO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A UN DIVIETO OPERATIVO ALL'INTERNO DELLA COMUNITÀ AI SENSI DEL CAPO II DEL REGOLAMENTO (CE) N. 2111/2005 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L 84 del 23 marzo 2006)

Con il Regolamento in esame la Commissione Europea intende adottare alcune misure di attuazio-

ne per stabilire norme dettagliate applicabili alle procedure per aggiornare l'elenco comunitario dei vettori soggetti ad un divieto operativo sul territorio della Comunità; con lo stesso provvedimento la Commissione mira anche ad individuare le procedure che consentano agli Stati membri di adottare, in talune circostanze, misure eccezionali volte ad imporre divieti sul proprio territorio.

In particolare, occorre meglio precisare le informazioni che gli Stati membri devono fornire alla Commissione quando chiedono l'inserimento di un vettore nella "black list", di una revoca dei provvedimenti adottati ovvero di una modifica degli stessi; a questi fini, ovviamente, andavano anche definite le condizioni di esercizio del diritto di difesa dei vettori soggetti alle decisioni adottate dalla Commissione.

Tanto premesso, le informazioni che gli Stati interessati devono trasmettere alla Commissione riguardano essenzialmente l'identità del vettore, il tipo di decisione sollecitata e l'ambito di applicazione della stessa; questa potrebbe essere sia l'imposizione di un divieto operativo, sia la revoca di un divieto o la modifica delle condizioni annes-

... Continua





Continua ...

se ad un divieto e potrebbe riguardare tanto un determinato vettore o tutti i vettori soggetti ad una determinata autorità di vigilanza, quanto un aeromobile determinato o un tipo o tipi di aeromobili. Per quanto concerne la imposizione di un divieto operativo il Regolamento prevede che sia fornita la descrizione dettagliata della carenza di sicurezza riscontrata che ha portato alla richiesta di divieto totale o parziale, nonché un'ampia descrizione delle condizioni raccomandate affinché il divieto possa essere annullato o revocato, che devono servire da base per l'elaborazione di un piano correttivo da adottarsi di concerto con l'autorità aeronautica responsabile della supervisione del vettore interessato.

Per la richiesta di revoca di un divieto o di modifica delle condizioni annesse ad un divieto, lo Stato dovrà, invece, fornire dettagli sul piano d'azione correttivo convenuto, le prove della avvenuta messa in conformità sulla base del piano, nonché una dichiarazione scritta delle autorità responsabili della sorveglianza del vettore coinvolto attestante che il piano d'azione correttivo è stato attuato.

Sul concreto esercizio del diritto di difesa il Regolamento in esame prevede l'obbligo per la Commissione di comunicare al vettore interessato i fatti salienti e le considerazioni su cui si basa la decisione di adottare un provvedimento restrittivo operativo, dando, nel contempo, al vettore la possibilità di presentare osservazioni scritte alla Commissione stessa entro dieci giorni lavorativi che decorrono dalla data della comunicazione.

La Commissione, nell'informare gli altri Stati membri per il tramite del rispettivo rappresentante presente nel comitato di sicurezza aerea, consente, al vettore che ne faccia richiesta, di illustrare oralmente la propria posizione prima che sia adottata una decisione definitiva; nel corso dell'audizione il vettore può essere assistito dalla autorità responsabile per la sua supervisione regolamentare.

Nei casi di urgenza il Regolamento consente di derogare alla procedura sopra descritta, nel qual caso la Commissione è tenuta ad avvisare immediatamente della decisione presa sia il vettore interessato che l'autorità responsabile della sorveglianza sul vettore di che trattasi.

Infine, nel caso di misure eccezionali imposte da un singolo Stato membro il Regolamento prevede che siano fornite immediatamente alla Commissione tutte le informazioni pertinenti che giustifichino i provvedimenti adottati, sia che si tratti di un divieto imposto sul proprio territorio, sia che si tratti di mantenere od imporre un divieto laddove la Commissione abbia de-

ciso di non includere misure analoghe nell'elenco comunitario.

Le informazioni ricevute sono successivamente inoltrate dalla Commissione sia agli altri Stati membri che all'EASA.

REGOLAMENTO (CE) N. 474/2006 DELLA COMMISSIONE DEL 22 MARZO 2006 CHE ISTITUISCE UN ELENCO COMUNITARIO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A UN DIVIETO OPERATIVO ALL'INTERNO DELLA COMUNITÀ AI SENSI DEL CAPO II DEL REGOLAMENTO (CE) N. 2111/2005 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L 84 del 23 marzo 2006)

In applicazione del Regolamento n. 2111/2005 del Parlamento e del Consiglio relativo alla istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti ad un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore, la Commissione Europea, con il Regolamento di cui in epigrafe, ha pubblicato la lista, cd "black list", di operatori destinatari di misure restrittive per quanto concerne la circolazione aerea sul territorio dell'Unione.

Per un'analisi più approfondita si rinvia all'articolo di Filippo Maria Andreani, pagg.1-4.

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEL 16 FEBBRAIO

... Continua





Continua ...

2006 – ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 746, COMMA 4, DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 50 del 1° marzo 2006)

Con il DPCM di cui in epigrafe viene ad essere data concreta attuazione alle disposizioni previste nell'articolo 746, comma 4, del nuovo codice della navigazione, entrato in vigore nell'ottobre scorso.

La fattispecie riguarda la equiparazione agli aeromobili di Stato degli aeromobili utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza dello Stato, equiparazione prevista dall'articolo 744 del codice.

In altri termini è stata ravvisata l'esigenza di consentire l'effettuazione di trasporti aerei disposti nell'interesse delle autorità e delle istituzioni pubbliche con l'impiego di aeromobili privati, anche in presenza di limitazioni al traffico aereo, avuto comunque riguardo al rispetto delle norme di sicurezza della navigazione aerea.

In conseguenza di detta equiparazione l'aeromobile che svolge l'attività equiparata consegue a tutti gli effetti di legge, relativamente alla specifica occasione e limitatamente alla durata della stessa, il trattamento spettante agli aeromobili di Stato; ciò comporta l'esenzione da qualsiasi tassa, diritto o tariffa, nonché il diritto di priorità nell'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali.

Ulteriore effetto consiste più in generale nella inapplicabilità delle norme del codice della navigazione a detti aeromobili, purché le operazioni di volo siano svolte garantendo un adeguato livello di sicurezza, individuato secondo le speciali regolamentazioni adottate dalle competenti amministrazioni dello Stato, d'intesa con l'ENAC.

DECRETO LEGISLATIVO 27 GENNAIO 2006, N. 69 CHE STABILISCE DISPOSIZIONI SANZIONATORIO PER LA VIOLAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 261/2004 CHE ISTITUISCE REGOLE COMUNI IN MATERIA DI COMPENSAZIONE ED ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN CASO DI NEGATO IMBARCO, DI CANCELLAZIONE DEL VOLO O DI RITARDO PROLUNGATO
(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 54 del 6 marzo 2006)

Con il decreto legislativo 69/2006 viene ad essere data compiuta attuazione alla disciplina sanzionatoria prevista dall'articolo 16 del Regolamento comunitario 261/2004 dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

Si rammenta, infatti, che la norma citata contiene una disposizione che invita gli Stati membri ad individuare, a livello nazionale, un organismo responsabile della applicazione del nuovo Regolamento, con il compito di adottare tutte le misure idonee a garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri aerei, così come previsti dalle norme.

Tale previsione, non nuova nel contesto ordinamentale comunitario, comporta come immediata conseguenza la necessità di istituire un tipizzato sistema sanzionatorio, che abbia il requisito della effettività, della proporzione e che sia dissuasivo rispetto alle possibili violazioni del Regolamento 261 ad opera degli operatori; inoltre, la stessa norma attribuisce a detto organismo una funzione di raccolta dei reclami e di istruttoria ai fini della eventuale irrogazione di sanzioni.

In osservanza di quanto sopra, il decreto legislativo di cui sopra, nell'individuare la quantificazione della singola sanzione pecuniaria per tipologia di infrazione, designa l'ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – quale organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento comunitario e della irrogazione delle sanzioni amministrative previste.

Venendo all'esame delle sanzioni previste, esse si articolano principalmente in tre livelli dipendenti dal tipo di infrazione perpetrata; in particolare, viene indicata la sanzione amministrativa da un minimo di diecimila ad un massimo di cinquantamila euro per il vettore che non rispetta le previsioni normative e l'obbligo di corrispondere la compensazione in merito al negato imbarco, alla cancellazione del volo ed alla assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta.

Inoltre, per quanto attiene alle violazioni delle disposizioni sui ritardi ed sugli obblighi informativi il le-

... Continua



Continua ...

gislatore ha ritenuto congrua la sanzione pecuniaria che va da un minimo di duemilacinquecento ad un massimo di diecimila euro, mentre per l'inottemperanza agli obblighi di sistemazione in classe superiore o inferiore la sanzione prevista risulta da minimo mille a massimo cinquemila euro.

Così individuato il regime sanzionatorio, resta la necessità che l'ENAC, quale soggetto responsabile della applicazione del Regolamento comunitario nonché della irrogazione delle predette sanzioni, adotti una propria procedura che, nel rispetto della vigente normativa di riferimento, traduca in termini concreti lo schema sopra esposto.

DECRETO LEGISLATIVO 151/06: NUOVA REVISIONE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE AEREA

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 88 del 14/04/2006)

Con l'emanazione del Decreto Legislativo n. 151 del 15 marzo 2006, attuativo della delega prevista dalla legge 265/2004, viene corretta ed integrata la parte aeronautica del Codice della Navigazione, sia per adeguare ulteriormente talune parti della normativa sulla navigazione aerea alle più recenti indicazioni comunitarie, sia per aggiornare nel complesso la disciplina vigente in materia.

Alcuni articoli del codice hanno subito una leggera modifica, altri sono stati sostituiti in toto o, in alcuni casi, del tutto abrogati.

Va segnalato, da questo punto di vista, l'articolo 691, concernente i servizi della navigazione aerea, il quale è stato interamente riscritto. In particolare in esso viene precisato che, secondo quanto stabilito dalle leggi comunitarie, tali servizi si distinguono nelle seguenti categorie:

- 1) quelli inerenti il traffico aereo (servizi di controllo del traffico aereo, comprensivi dei servizi di controllo di area, dell'avvicinamento e dell'aeroporto; i servizi di informazioni volo; i servizi consultivi sul traffico aereo e i servizi di allarme);
- 2) quelli di meteorologia aeronautica;
- 3) quelli di informazioni aeronautiche;
- 4) quelli di comunicazione, navigazione e sorveglianza.

La fornitura di tali servizi spetta all'Enav S.p.a., per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza, mentre per lo svolgimento dei servizi stessi, è previsto che sia incaricato solo personale in possesso di apposita licenza o certificazione emessa dalla stessa Enav S.p.a., sotto la vigilanza dell'ENAC ed in coordinamento con il gestore aeroportuale.

La gestione concerne, per gli aeroporti di competenza, la disciplina ed il controllo della movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra e l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.

Inoltre, è attribuito all'Enav il compito di curare la gestione e la manutenzione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) di sua proprietà.

Per gli aeroporti di propria pertinenza, invece, l'Aeronautica militare svolge i medesimi servizi, stipulando, in caso di necessità, specifici atti d'intesa con l'ENAC (previa approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero della difesa); restano invece invariate le competenze in materia di meteorologia generale. Riguardo, poi, alla gestione dei servizi di terra e degli aeroporti, il D.lgs in parola, stabilisce, tra l'altro, che alle procedure di gara possano partecipare anche imprese straniere non comunitarie, a condizione che istituiscano in Italia una sede secondaria e che lo Stato in cui esse hanno la sede principale ammetta imprese italiane a condizioni di reciprocità.

Altra rilevante novità concerne i beni del demanio militare aeronautico non più funzionali ai fini militari: essi, infatti, dopo essere stati individuati dal Ministero della difesa, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, potranno essere destinati all'aviazione civile, in quanto strumentali all'attività del trasporto aereo, ed assegnati in uso gratuito prima all'ENAC ed in seguito affidati in concessione.

Il Ministero della difesa, inoltre, ha la facoltà ulteriore di dare in concessione, temporaneamente, parti di suolo od infrastrutture di aeroporti militari per destinazioni comunque afferenti ad attività aeronautiche, compatibilmente con le esigenze istituzionali.

Viene ripristinato anche l'articolo 834, precedentemente abrogato,

... Continua



Continua ...

che riguarda i matrimoni celebrati in volo, ma solo qualora vi sia imminente pericolo di vita.

In pratica è stabilito che, se sia impossibile promuovere comunque l'intervento della competente autorità nella Repubblica, o di quella consolare all'estero, il comandante dell'aeromobile può procedere alla celebrazione del matrimonio, compilando successivamente l'atto ed annotandolo sul giornale di bordo.

Una volta giunti al primo approdo, egli dovrà avere cura di consegnarlo alla struttura periferica dell'E-NAC o all'autorità consolare, unitamente ad un estratto del giornale di bordo.

Alcuni cambiamenti sono stati apportati anche con riferimento alle norme che regolano il trasporto dei passeggeri e dei bagagli, soprattutto per ciò che riguarda la responsabilità delle compagnie aeree.

Per la responsabilità circa i danni alla persona, se essa deriva dall'inadempimento o dall'inesatta esecuzione delle prestazioni incluse nel pacchetto turistico, il risarcimento è possibile secondo quanto stabilito dalle convenzioni internazionali che disciplinano la materia, di cui sono parte l'Italia o l'Unione europea.

Il D.lgs prevede, inoltre, che questo risarcimento cada in prescrizione dopo tre anni dalla data del rientro del viaggiatore nel luogo di partenza, salvo il termine di diciot-

to o dodici mesi per l'inadempimento di prestazioni di trasporto comprese nel pacchetto turistico. È stato sostituito, infine, l'articolo 952 sulla responsabilità del vettore per mancata esecuzione del trasporto.

La nuova normativa stabilisce, infatti, che la compagnia aerea è responsabile dei danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto delle cose, a meno che non provi che essa stessa ed i suoi dipendenti e/o preposti abbiano fatto il possibile, secondo il normale grado di diligenza, per evitare il danno, oppure che era loro impossibile adottare le normali misure del caso.

Visti i recenti fatti di manomissione dei bagagli e relativi furti operati in alcuni scali italiani, il D.lgs specifica, inoltre, che "il vettore è responsabile delle cose consegnategli per il trasporto fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano affidate, o nell'interesse del vettore per esigenze della scaricazione o per ottemperare a un regolamento aeroportuale, ad un operatore di assistenza a terra o ad altro ausiliario".

Pietro Nisi

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di Pietro Nisi

COMPENSAZIONE ED ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN CASO DI NEGATO IMBARCO: RISPETTATA LA CONVENZIONE DI MONTREAL E IL PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ

(Corte di Giustizia dell'UE, Grande Sezione, 10 gennaio 2006)

La Corte di Giustizia, con la sentenza in commento, ribadisce la validità del Regolamento (CE) n. 261/2004 relativo alla compensazione e assistenza dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato, regolamento che, ad avviso della Corte, non viola il principio di proporzionalità ed è compatibile con la Convenzione di Montreal del 1999.

Il suindicato regolamento, adottato nel febbraio del 2004 dal Parlamento europeo e dal Consiglio, risponde infatti all'esigenza di introdurre una adeguata regolamentazione di tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato.

Più precisamente, in forza di tale disciplina, in caso di cancellazione del volo, il vettore aereo offre la scelta ai passeggeri tra il rimborso del biglietto e l'imbarco su un volo alternativo per la stessa destinazione finale; i passeggeri hanno comunque diritto ad una assistenza gratuita e ad una compensazione pecuniaria di importo variabile, in base alla distanza del volo.

In caso di ritardo del volo oltre una durata determinata, sempre variabile in base alla distanza, al passeggero è comunque riconosciuta l'assistenza e, nel caso in cui il ritardo sia superiore alle cinque ore, ha diritto al rimborso integrale del prezzo del biglietto.

... Continua



Continua ...

La causa che ha dato origine alla sentenza in commento, è stata promossa dall'International Air Transport Association (IATA), l'associazione che rappresenta la maggior parte delle compagnie aeree di voli di linea internazionali e dalla European Low Fares Airline Association (ELFAA), associazione che riunisce dieci compagnie aeree a basso costo di 9 paesi europei; entrambe hanno contestato l'attuazione del regolamento da parte del Regno Unito dinanzi alla High Court of Justice che, a sua volta, ha rimesso la questione alla Corte di Giustizia.

Oggetto delle censure di parte attrice sono state, in particolare, alcune disposizioni relative alle cancellazioni, ai ritardi e alla compensazione, nonché in merito alla validità stessa del Regolamento.

L'analisi condotta dalla Corte, tuttavia, non ha rivelato alcun elemento tale da pregiudicare la validità delle disposizioni regolamentari evidenziando in primis la compatibilità della normativa comunitaria con la Convenzione di Montreal, che è vincolante in particolar modo nella disciplina della responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo.

Più precisamente, la Corte ribadisce come la Convenzione si limiti a stabilire le condizioni in cui, successivamente al ritardo del volo, i passeggeri possono intentare le azioni dirette ad ottenere, a titolo di compensazione su base individuale, un risarcimento dei danni contro i vettori responsabili.

Invece, l'assistenza ed il supporto dei passeggeri previsti in caso di ritardo dal regolamento comunitario, costituiscono misure di risarcimento uniformi ed immediate e, pertanto, non possono essere considerate incompatibili con la Convenzione di Montreal.

Anche per quanto riguarda il vizio di procedura che secondo la IATA avrebbe per l'appunto viziato l'adozione del regolamento, la Corte ha respinto il rilievo secondo cui il comitato di conciliazione, convocato nell'ambito della procedura di co-decisione, avrebbe oltrepassato le competenze che gli sono attribuite.

Con riferimento, infine, al principio di proporzionalità, la Corte lo ritiene perfettamente rispettato in quanto le misure previste in caso di cancellazione e di ritardo, sono di per sé idonee a risarcire immediatamente taluni danni subiti dai passeggeri e permettono così di garantire l'obiettivo perseguito. La loro ampiezza, inoltre, varia in proporzione ai danni subiti dai passeggeri stessi.

L'analisi svolta dalla Corte non ha rilevato, pertanto, nessun elemento tale da pregiudicare la validità delle disposizioni contenute nel regolamento in esame.

CONCESSIONE IN USO DEI BENI DEMANIALI E COMPETENZA DEL GIUDICE ORDINARIO

(Cassazione, Sezioni Unite, 21 ottobre 2005 n. 20339)

Con la pronuncia in esame, le Sezioni Unite della Corte di Cassazione, hanno dichiarato la giurisdizio-

ne del Giudice ordinario in relazione ad una particolare controversia tra un concessionario e un subconcessionario, relativa al rilascio per scadenza del rapporto, di un box e di posti auto ubicati all'interno di un aeroporto, nonché riguardante il risarcimento danni per il periodo di illegittima occupazione. Nel caso di specie, l'amministrazione pubblica non aveva specificamente autorizzato la subconcessione a favore di un terzo determinato, in quanto la concessione prevedeva la facoltà del concessionario di subconcedere a terzi i servizi, previo semplice nulla osta dell'amministrazione.

Il principio sancito dalla Suprema Corte stabilisce, pertanto, che in tema di concessione in uso esclusivo a privati di beni demaniali, se la controversia trova la propria origine in un rapporto fra concessionario e terzo, la giurisdizione appartiene al Giudice ordinario. A tal fine, tuttavia, occorre che l'amministrazione concedente resti totalmente estranea a detto rapporto e che non possa ravvisarsi alcun collegamento fra l'atto autoritativo concessorio e il rapporto medesimo, essendo il primo un semplice presupposto del secondo.

RITARDO NELLA CONSEGNA DI DOCUMENTI PER LA PARTECIPAZIONE AD UNA GARA: RISARCIMENTO E LIMITI

(Cour de Cassation, 21 marzo 2006, n. 393. Gallego società per azioni c. DHL International SA Pres. Tricot, Rel. Potocki)

La sentenza annotata presenta notevoli motivi di interesse, non

... Continua



Continua ...

tanto in relazione alla soluzione giuridica fornita dalla Suprema Corte, quanto piuttosto per la particolarità della fattispecie alla quale è stata applicata la norma richiamata.

Segnatamente, si tratta di un caso "atipico" di applicazione dei limiti alla responsabilità del vettore aereo, come previsti dall'art. 22 della Convenzione di Varsavia.

Per meglio comprendere la pregnanza della decisione della Cour de Cassation, è necessario riassumere brevemente il fatto.

In data 7 dicembre 1994, DHL riceveva un pacco per una consegna urgente da effettuarsi alla Società autostradale della Francia del Sud.

Tale pacco conteneva la proposta, formulata da Gallego, finalizzata alla partecipazione ad una gara per la costruzione di una autostrada.

La data ultima per la presentazione delle offerte era stabilita nell'8 dicembre 1994.

Di fatto, il pacco veniva consegnato da DHL solamente in data 9 dicembre 1994, non più, quindi, in tempo utile per partecipare alla gara di appalto.

A seguito di tali fatti, Gallego citava DHL per ottenere il risarcimento dei danni derivanti dalla perdita della opportunità di partecipare alla gara di appalto.

Dopo un lungo procedimento e con una stringata decisione, la Su-

prema Corte accordava a DHL la possibilità di avvalersi dei limiti previsti dall'art. 22 della Convenzione di Varsavia.

Tale norma, integralmente applicabile al caso esaminato, prevede al suo secondo comma che:

"a) Nel trasporto di bagagli registrati e di merci, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di duecentocinquanta franchi per chilogrammo, salva speciale dichiarazione di interesse alla riconsegna fatta dal mittente al momento in cui consegna il collo al vettore e mediante pagamento d'una eventuale tassa suppletiva. In questo caso, il vettore sarà tenuto a pagare fino all'ammontare della somma dichiarata salvo non provi che essa è superiore all'interesse reale del mittente alla riconsegna.

b) Nel determinare il limite di responsabilità del vettore nel caso di perdita, avaria o ritardo d'una parte del bagaglio o della merce o di qualsiasi oggetto in quello contenuto, è considerato soltanto il peso del collo del quale si tratta.

Tuttavia, se la perdita, l'avaria o il ritardo d'una parte del bagaglio registrato o delle merci, oppure d'un oggetto in quello contenuto, pregiudica il valore di altri colli considerati nel medesimo scontrino di bagaglio o lettere di trasporto aereo, il limite di responsabilità è determinato secondo il peso totale di tali colli".

Tali limiti sono peraltro irrilevanti qualora il danno si sia verificato a seguito di un comportamento te-

merario da parte del vettore, ovvero con l'intento di cagionarlo.

Contrariamente a ciò, nel caso di specie, non era stato in alcun modo dimostrato che DHL fosse a conoscenza della necessità di consegnare il pacco, entro un termine "perentorio" e neppure che vi fosse la consapevolezza, da parte del vettore, che la consegna con un ritardo di 24 ore avrebbe potuto comportare un potenziale e significativo danno economico per la società mittente.

Dal momento che nella *air waybill* non vi era alcuna menzione di tali condizioni, (nella sentenza si legge chiaramente che "... le transporteur aérien n'avait pas eu conscience de la probabilité du dommage que sa faute pouvait provoquer ... ") DHL, nella sua specifica qualità di vettore aereo nel trasporto *de quo*, avrebbe dovuto essere tenuto unicamente ad una responsabilità limitata, secondo le disposizioni della Convenzione del 1929.

Si comprende chiaramente, da tale rigida interpretazione, come (almeno le Corti francesi) siano protese a riconoscere una limitazione della responsabilità del vettore aereo, tanto secondo la Convenzione di Varsavia, quanto secondo le norme contenute nella Convenzione di Montreal.

Ciò fintanto che non sia espressamente indicato, nella *air waybill*, che la consegna in una precisa data sia essenziale e che potrebbero derivare dei danni dalla consegna in ritardo.

Filippo Maria Andreani



MATERIALI

PUBLIC REGULATED SERVICES: LO SVILUPPO DI UN'EFFICIENTE POLITICA DEGLI ACCESSI

I PRS (Public Regulated Services) rappresentano una serie di servizi offerti per uso Governativo, dal sistema Galileo e destinati a trovare applicazione nell'ambito della sicurezza nazionale, con particolare riferimento alla prevenzione dei disastri naturali, attraverso il monitoraggio costante del territorio.

Un primo documento relativo a tali servizi è stato emesso dalla Commissione nel novembre 2005, nell'ottica di una efficace implementazione di una politica di accesso ai PRS.

Tale documento, definito "non paper", pur non avendo una precisa connotazione giuridica, ha rappresentato un utile strumento a disposizione dei diversi Stati membri nel definire una struttura organizzativa in grado di gestire in maniera efficiente i PRS.

Il documento indicato, è stato oggetto di una prima revisione nel Febbraio 2006 ed è stato esaminato da parte degli Stati membri in occasione di una prima riunione tenutasi a Bruxelles all'inizio di Marzo.

Saranno necessari, tuttavia, ulteriori incontri ed esami approfonditi per poter addivenire in tempi brevi alla predisposizione di una linea comune su un argomento estremamente delicato come i PRS.

Il documento ribadisce come il sistema Galileo sia stato concepito per usi civili e sotto il controllo civile; rappresenta un sistema sicuro, criptato, resistente alle interferenze e, per quanto riguarda i PRS, riservato all'uso governativo, specialmente in relazione alla Protezione Civile, la Difesa Civile e la sicurezza nazionale.

Con il "non paper" si stabiliscono, quindi, le prime azioni organizzative da attuarsi da parte di quei Paesi che intendono servirsi dei PRS, azioni che possono così riassumersi:

- 1) Elaborare una *National PRS Security Policy* e una *National PRS Operational Use Policy*;
- 2) Identificare una *National Entity* incaricata della gestione dei vari aspetti dei PRS e con le funzioni di punto di contatto con la GSA (GNSS Supervisory Authority, l'agenzia comunitaria proprietaria del Galileo);
- 3) Identificare tutti i possibili utilizzatori dei servizi di PRS comunicandoli alla GSA;
- 4) Organizzare la distribuzione delle chiavi di accesso ai servizi di PRS;
- 5) Identificare gli "essential users" le cui operazioni devono essere mantenute efficienti in caso di crisi.

Sia la Commissione che la GSA dovranno inoltre aiutare gli Stati membri ad organizzare l'uso dei PRS anche per quanto concerne la costruzione, l'assegnazione e il controllo dei ricevitori terminali del segnale.

Come si è detto i PRS sono legati

anche alla sicurezza nazionale e soprattutto in caso di crisi o minacce, molte delle informazioni raccolte dai PRS dovranno confluire in un NSMC (National Security Monitoring Centre) che, a sua volta, sarà collegato a un ESMC (European Security Monitorino Centre) che dipenderà dalla GSA.

All'interno della GSA opera, come previsto dal Regolamento 1321/2004 istitutivo dell'agenzia, un Comitato per la sicurezza dell'UE che, in caso di crisi, riferirà direttamente al Segretario Generale dell'UE.

Come si vede da queste brevi note, si tratta di una materia "sensibile" e di grande importanza per le istituzioni come per l'industria.

Infatti, i possibili progetti da sviluppare su questo tema, come quelli di Difesa Civile o Protezione Civile, rivestono una particolare rilevanza per la sicurezza nazionale e la sicurezza del cittadino, anche attraverso la prevenzione dei disastri naturali.

Per questi progetti, il segnale Galileo potrà essere integrato dalle immagini del progetto europeo GMES (osservazioni della terra) e dalle telecomunicazioni. L'industria nazionale, assieme all'ASI (Agenzia Spaziale Italiana), potrà sviluppare inoltre progetti e produrre ricevitori terminali dedicati ai PRS.

Da questo punto di vista può essere interessante segnalare che Telespazio, quale gestore di uno dei due GCC (Galileo Control Centre),

... Continua



Continua ...

metterà in funzione il NSMC che dovrà dialogare con la GSA.

Anna Masutti

PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO SULLA FIRMA ED APPLICAZIONE PROVVISORIA DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E LA REPUBBLICA ORIENTALE DELL'URUGUAY SU ALCUNI ASPETTI DEI SERVIZI AEREI.

PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO SULLA CONCLUSIONE DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E LA REPUBBLICA ORIENTALE DELL'URUGUAY SU ALCUNI ASPETTI DEI SERVIZI AEREI (Pubblicata in data 17/2/06 COM(2006) 64 final)

PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO SULLA FIRMA ED APPLICAZIONE PROVVISORIA DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E LA REPUBBLICA DI MALDIVE SU ALCUNI ASPETTI DEI SERVIZI AEREI.

PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO SULLA CONCLUSIONE DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E LA REPUBBLICA DI MALDIVE SU ALCUNI ASPETTI DEI SERVIZI AEREI (Pubblicata in data 3/3/06 COM(2006) 95 final)

Con la pubblicazione dei due documenti la Commissione Europea continua l'opera di revisione degli accordi aerei bilaterali conclusi dagli Stati membri con i Paesi terzi. Si rammenta che l'intervento della Commissione in questo ambito deriva dalle oramai note sentenze della Corte di Giustizia del giugno 2003 sulla conclusione degli accordi di tipo "cieli aperti" stipulati da alcuni Stati membri con gli Stati Uniti.

A seguito di tali pronunce il Consiglio autorizzò la Commissione ad avviare negoziati con i Paesi terzi al fine di sostituire alcune clausole presenti nei vigenti bilaterali a suo tempo stipulati dagli Stati con detti Paesi terzi; in particolare, si trattava di garantire ai vettori comunitari un accesso non discriminato al mercato, laddove le intese esistenti non fossero in linea con la normativa europea.

Infatti, tradizionalmente le clausole sulla designazione contenute negli accordi aerei consentono ad un Paese terzo di rifiutare, ritirare o sospendere le autorizzazioni operative di un vettore che è stato designato da uno Stato comunitario, ma la cui proprietà sostanziale e controllo effettivo non appartiene a detto Stato, ovvero a suoi cittadini, bensì ad un altro Stato membro dell'Unione.

Nell'ottica comunitaria ciò costituisce una discriminazione nei confronti dei vettori comunitari stabiliti sul territorio di uno Stato membro, ma la cui proprietà ed il controllo effettivo appartengono ad un altro Stato membro ovvero di suoi cittadini, venendosi così a configurare una violazione del diritto Comunitario, segnatamente dell'articolo 43 del Trattato.

Come negli altri casi, la Commissione ha avviato e concluso accordi con i Paesi su menzionati, al fine di sostituire alcune disposizioni degli accordi aerei bilaterali a suo tempo siglati tra i singoli Paesi membri e quelli extra-comunitari interessati.

In particolare, con tale Accordo, al-

l'articolo 2, vengono ad essere sostituite le precedenti clausole di designazione previste con una clausola di designazione comunitaria che consente a tutti i vettori comunitari di esercitare il diritto di stabilimento.

Infatti, i requisiti per poter ottenere le necessarie autorizzazioni, affinché un vettore comunitario possa operare servizi aerei verso il territorio della Controparte, vengono individuati come segue:

- che il vettore sia stabilito nel territorio dello Stato che ha provveduto alla designazione a norma del trattato che istituisce la Comunità europea e che sia in possesso di una licenza di esercizio valida ai sensi della legislazione comunitaria;
- che lo Stato membro competente per il rilascio del COA eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo e che l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata nell'atto di designazione;
- che il vettore appartenga e continui ad appartenere, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Stati membri e/o cittadini di Stati membri e che da questi sia effettivamente e costantemente controllato.

Per quanto concerne il regime tariffario, gli accordi stipulati dalla Comunità prevedono di adeguare le varie intese bilaterali nazionali, al principio che, per i trasporti effettuati interamente sul territorio

... Continua



Continua ...

comunitario, le tariffe praticate dai vettori designati sono soggette alla legislazione europea che dovrà essere applicata su base non discriminatoria.

Tale impostazione dovrebbe risolvere i conflitti interpretativi tra i vigenti accordi aerei bilaterali ed il Regolamento 2409/92 sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e merci, il quale vieta ai vettori di Paesi terzi di avere una posizione dominante sui prezzi per i collegamenti aerei esclusivamente intra-comunitari.

Viene, inoltre, riformulata la previsione che riguarda la tassazione del carburante, disciplinata dalla Direttiva 2003/96/CE del Consiglio che ristrutturava il quadro normativo comunitario relativo alla tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità.

In pratica viene estesa la applicabilità della norma comunitaria di settore al vettore straniero che operi tra punti situati sul territorio dell'Unione.

In conclusione, si nota che, per espressa disposizione contenuta nei Considerando degli Accordi, non era intenzione delle Parti negoziare emendamenti alle disposizioni dei vigenti bilaterali per quanto concerne i diritti di traffico, che, pertanto, non vengono ad essere modificati.

Ciò comporta che non vengono accresciuti i volumi di traffico tra la Comunità ed il Paese interessato, di conseguenza, viene compro-

messo l'equilibrio esistente tra i vettori comunitari e quelli stranieri. Si nota, infine, che l'Italia non ha mai stipulato un accordo aereo bilaterale con l'Uruguay.

Alessio Quaranta

Continua dalla prima pagina

(Le reti mediterranee ...)

Nell'aprile 2004 il Ministero degli Affari Esteri ed i Presidenti delle Regioni hanno concordato di avviare un'iniziativa rivolta a partner dei paesi del Maghreb e dei Balcani.

L'obiettivo della Conferenza di Palermo è stato quello di identificare strategie, partnership e progetti per uno sviluppo socio-economico dell'area mediterranea volti a favorire la piena ed attiva partecipazione delle Regioni Italiane alla concretizzazione delle Politiche comunitarie di prossimità e di pre-adesione.

1. Scenari di riferimento

La proiezione verso la sponda sud del Mediterraneo ed i Balcani rivestirà nel prossimo futuro per l'Italia e per la sua politica estera regionale una rilevanza strategica, sotto i vari aspetti sia economici che politici e culturali; pertanto una attenzione alla definizione delle tematiche della conferenza contribuirà anche alla definizione del Quadro Strategico Nazionale 2007-13, nella prospettiva della drastica riduzione delle regioni italiane inseribili nell'Obiettivo 1, per cui la nuova politica di prossimità e cooperazione avrà un ruolo fondamentale ed

in parte innovativo per il Mezzogiorno.

Lo scenario di riferimento non può non essere che quanto programmato o in corso di programmazione nei settori delle infrastrutture di mobilità e logistica ai vari livelli territoriali, ossia partendo dal basso: regionale, nazionale, comunitario, mediterraneo e globale.

Oggi infatti è impensabile ipotizzare qualunque intervento o progetto in questi settori che non sia inserito in una logica di sistema, che deve partire appunto dal livello regionale, ma a sua volta fare parte del quadro complessivo nazionale italiano nelle direttrici della programmazione europea a partire dalle prossime 2007-2013.

Già le programmazioni di solo pochi anni addietro sono superate dalla rapidità di crescita di alcuni flussi commerciali, ad esempio di quelli provenienti dalla Cina ed Asia, che stanno interessando sempre di più il Mediterraneo, quale porta d'ingresso all'Europa; nonché dalla progressiva de-localizzazione produttiva dal bacino mittel-europeo verso le periferie, che rimette in discussione il sistema eurocentrico dei trasporti alla base della passata programmazione comunitaria.

È questo un momento di evoluzione e modifica dell'intero sistema, che vede nel Mediterraneo una rinnovata centralità, rafforzata anche dalle previsioni demografiche che prevedono nei prossimi decenni un forte aumento della popolazione del bacino, ed in modo particolare dei paesi della sponda meridionale con la prevedibile necessità di un incremento delle reti

... Continua



Continua ...

di trasporto e dell'interconnessione.

Scenario di riferimento diventa quindi una riflessione su un Piano Strategico del Mediterraneo sui temi della mobilità, dell'insediamento umano e della localizzazione della produzione e dei servizi.

Si tratta di interpretare e valutare le potenzialità reali e l'evoluzione possibile dei sistemi di trasporto integrato e dei nodi di scambio intermodale come infrastruttura di sviluppo del Mediterraneo.

2. Obiettivi generali

I principi di competitività e coesione dell'Agenda di Lisbona indicano con chiarezza che l'obiettivo da perseguire è quello di promuovere ed alimentare la nascita di un "pollicentrismo produttivo", identificando, sostenendo ed incrementando nuove "centralità periferiche" che possano avere la capacità di essere le cerniere territoriali tra l'armatura europea e le nuove armature del Mediterraneo meridionale, dei Balcani e del Medio-Oriente.

Nell'ambito della politica di connettività e prossimità dell'Unione Europea e dell'Area MEDA, l'attivazione di un corridoio mediterraneo intermodale est-ovest potrà essere in grado di funzionare come un redistributore di flussi, come attivatore di nuove reti e potenziatore di sistemi locali, contribuendo ad una più generale "ricentralizzazione" del Mediterraneo in un'ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo.

Obiettivo principale dello studio del Corridoio Meridiano è, all'interno di quest'ottica, quello di contribuire alla elaborazione di un Piano Strategico per il Mediterraneo in termini di:

- individuazione del network di interessi, capaci di alimentare il partenariato di progetto necessario alle *performances* territoriali dei corridoi plurimodali;
- individuazione delle azioni di mitigazione degli impatti negativi e di valorizzazione e promozione di quelli positivi in un'ottica di compensazione;
- ridisegno delle politiche di sviluppo del territorio siciliano nell'ottica dei nuovi ruoli lungo il Corridoio Meridiano;
- integrazione delle nuove strategie comunitarie in termini di potenziamento delle politiche di prossimità e di cooperazione transnazionale nel bacino del Mediterraneo, in vista della redazione del nuovo strumento di prossimità (*European Neighbourhood and Partnership Instrument* - ENPI).

L'attivazione di tale corridoio fungerebbe da "dispositivo territoriale" in grado di alimentare la creazione di una armatura euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie e di promozione delle eccellenze, nel quadro della redazione del Piano Strategico per il Mediterraneo capace di agire, nella fase di "*phasing out*" che caratterizzerà la programmazione dei Fondi Strutturali 2007-2013, per la definizione di politiche di convergenza verso obiettivi di sviluppo comuni dell'area MEDA fondati sull'uso equi-librato e competitivo delle risorse locali.

Obiettivo generale è la creazione nel bacino di un sistema integrato e concertato di competitività in cui, nell'ambito di un Piano Strategico del Mediterraneo, la nuova stagione di pianificazione strategica delle città e dei sistemi territoriali di riferimento rappresenti un'occasione per infondere nuovo impulso allo sviluppo policentrico e reticolare tramite il rafforzamento delle connessioni tra grandi reti infrastrutturali e sistemi di città e attraverso la connettività delle reti immateriali collegate alle armature territoriali locali.

Lo sviluppo della strategia nazionale e regionale nei confronti delle politiche di cooperazione nel Mediterraneo passa anche attraverso l'attuazione del Progetto n. 21 "Autostrade del Mare" del Programma TEN-T.

La rilevanza - e le criticità - del progetto nel ridisegno delle politiche e delle azioni di potenziamento della mobilità nell'area mediterranea è sintetizzata dall'analisi dei punti di forza e di debolezza, delle opportunità e dei rischi.

3. Sviluppi e scenari del trasporto marittimo nel Mediterraneo

Oggi i trasporti via mare coprono il 90% degli scambi commerciali tra

... Continua





Continua ...

i Paesi dell'UE e le Nazioni esterne ed il 30% degli scambi interni alla Comunità Europea, mentre nel caso dell'Italia il 45% delle importazioni ed il 66% delle esportazioni avvengono per via marittima.

Il processo di integrazione tra i Paesi dell'Unione Europea non è stato accompagnato da un'azione efficace nel settore dei trasporti e delle reti, che si sono sviluppati privilegiando piani di scala nazionale a discapito di visioni di sistema creando un notevole gap tra sistema produttivo e reti di trasporto.

L'approccio *bottom-up* adottato dall'Unione ha consentito di individuare i punti deboli del sistema e di definire importanti progetti infrastrutturali, tuttavia questa strategia di lungo periodo non ha tenuto conto delle veloci dinamiche di sviluppo dell'industria che ha dovuto adattare i propri metodi di distribuzione al sistema di trasporto esistente privilegiando la distribuzione su gomma ed accentuando, di conseguenza, i problemi di squilibrio modale.

Obiettivo primario della politica europea dei trasporti è realizzare entro il 2010 un riequilibrio tra i diversi modi di trasporto grazie ad una politica attiva di rilancio delle ferrovie, alla promozione dei trasporti marittimi e fluviali a corto raggio (*short sea shipping*) e allo sviluppo dell'intermodalità, consolidando il legame funzionale dei trasporti terrestri (gomma, ferro, vie d'acqua interne) con le navigazioni marittime ed aeree.

L'instaurazione graduale della zona di libero scambio (ZLS) tra paesi dell'Unione e paesi terzi medi-

terranei (PTM) entro il 2010 e la nuova configurazione dell'Unione Europea a 25 hanno ritagliato un grande spazio non solo nel mercato dell'Africa, del Vicino e del Medio Oriente attraverso la Turchia, ma anche nella Russia e nell'Adriatico.

In questo scenario, è opportuno prevedere un'integrazione dei Balcani occidentali nel sistema del Mar Adriatico in modo congruente allo sviluppo dato dai traffici nel Mediterraneo orientale che sono destinati ad aumentare di qui fino ai prossimi 10 anni.

La rinnovata vitalità mediterranea nei traffici marittimi internazionali è ampiamente supportata dalle cifre: nel 1998 i suddetti traffici che hanno avuto origine/destinazione in uno dei Paesi rivieraschi sono ammontati ad oltre 700 milioni di tonnellate, pari a circa il 15% del traffico mondiale.

Di questi, un terzo ha avuto origine/destinazione all'interno del Mediterraneo, per cui circa un ventesimo del traffico marittimo mondiale si svolge interamente tra i Paesi del bacino mediterraneo.

I circa 15 milioni di TEU che sono movimentati nei circa 50 porti mediterranei che movimentano container, fanno sì che le maggiori compagnie marittime mondiali guardino con estremo interesse a quest'area.

Dagli studi sul traffico marittimo lungo la rotta Estremo Oriente/Nord America emerge che l'utilizzazione delle rotte mediterranee farà aumentare considerevolmente le quote di mercato dei porti del Mediterraneo, essendosi previsto una crescita del traffico sulla rotta citata dell'85% nel periodo 2000-2008, pari a circa 2,5 milioni di Teu annui.

Il forte recupero di attrattività del Mediterraneo è anche il connotato più rilevante dell'evoluzione e globalizzazione dello shipping internazionale degli ultimi venti anni, testimoniato dalle fusioni di grandi compagnie marittime (secondo recenti stime tra il 1996 ed il 2000 si sono verificate 42 tra fusioni o acquisizioni tra compagnie marittime) e dalla creazione di reti portuali mondiali.

L'interesse per il bacino mediterraneo è destinato a crescere ulteriormente se si tengono presenti ulteriori possibilità di sviluppo come la prevista crescita della containerizzazione del Nord Africa, dove si prevede nell'arco di pochi anni:

- un traffico totale pari a 1,6 milioni di TEU,
- la creazione nel 2010 di una zona di libero scambio euro-mediterranea,
- l'estensione delle Reti Trans Europee del Trasporto (RTE-T) anche verso Paesi non UE.

Nel 1990 i porti del Mediterraneo movimentavano il 34% di tutti i container in entrata e in uscita nel mercato europeo, e ciò a fronte di una leadership inattaccabile degli scali nord europei; nel 2002 la quota del Mediterraneo è balzata al 45% ed il sorpasso sul "*northern range*" è già una realtà nel campo dei porti di transhipment; grazie all'effetto trainante di Gioia Tauro, la quota del Mediterraneo è superiore al 54%. Si sintetizzano, graficamente, le previsioni di sviluppo della movimentazione di merci nel Mediterraneo e gli effetti sulle infrastrutture portuali.

... Continua



Continua ...

La situazione si delinea particolarmente critica per l'Italia, che a differenza degli altri porti del Mediterraneo, non ha delineato piani di sviluppo adeguati.

Il gap di efficienza dei porti italiani rispetto a quelli del Nord Europa e degli altri concorrenti del Mediterraneo è testimoniato dal fatto che mentre questi ultimi crescono ad un ritmo del 12-13% annuo, i porti italiani non vanno oltre un tasso del 3% (dicembre 2004).

Tale situazione si è ulteriormente acuita nel corso del 2005 come testimonia la flessione del traffico sui maggiori porti del Paese.

La necessità di armonizzare e di orientarsi verso l'intermodalità dei trasporti diviene, dunque, un obiettivo primario del modello di sviluppo italiano, pena l'emergere di scelte alternative di localizzazione e di utilizzo di altre aree europee, dotate di maggiori infrastrutture e servizi, anche dal costo più contenuto e con maggiore velocità di trasferimento delle merci.

Il rilancio industriale del Paese e la necessità dell'integrazione logistica con i paesi che si affacciano sul Mediterraneo (Algeria, Marocco, Tunisia, Egitto) spingono alla realizzazione di un piano integrato che incorpori i servizi di trasporto, magazzino, distribuzione ed altri servizi alla clientela e che faccia perno maggiormente sulle regioni del Sud Italia, favorite dalla loro posizione geopolitica.

Sviluppare il settore marittimo in tutta Italia vuol dire ripensare il sistema portuale italiano in una visione unica, alla base della quale ci sia il coordinamento fra gli scali e

le infrastrutture di collegamento con le aree retroportuali, affinché i porti, all'interno della regione che li ospitano, non perdano il loro ruolo di polo di attrazione di un insieme di attività economiche che sono ad esso collegabili, nonché di essere fonte di occupazione e di ricchezza per la loro regione, sia direttamente, attraverso la produzione di servizi portuali, sia attraverso tutte le attività connesse e derivanti (come attività dirette e come indotto) dall'attività portuale in senso stretto.

Questi scenari impongono scelte strategiche che devono portare, da una parte, all'individuazione di un sistema di bacini portuali italiani di livello continentale con servizi efficienti, con infrastrutture adeguate e con dotazioni tecnologiche d'avanguardia e, dall'altra, ad un riequilibrio modale complessivo ed allo sviluppo di tecnologie atte ad abbattere i costi della logistica.

Si rende necessario riconsiderare il sistema della portualità italiana in un'ottica europea, in cui i nuovi bacini portuali così connotati dovranno essere progettati, finanziati, realizzati in termini ambientalmente ed economicamente sostenibili e con la dovuta urgenza, in rapporto alla loro importanza strategica e successivamente gestiti in una logica di servizio pubblico.

I porti devono diventare, cioè, dei punti intermodali di interconnessione, come suggerisce la stessa Commissione Europea parlando di reti transeuropee di trasporto, sfruttando le potenzialità offerte dalla nuova *Information Technology*, nonché dall' e-business.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Greta Tellarini

LEGGE 13 FEBBRAIO 2006, N. 87.
Adesione della Repubblica italiana al Protocollo del 1996 alla Convenzione del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento dei mari causato dall'immersione di rifiuti, fatto a Londra il 7 novembre 1996, con allegati
(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 61 del 14 marzo 2006 – S.O. n. 60)

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire al Protocollo del 1996 alla Convenzione del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento dei mari causato dall'immersione di rifiuti, fatto a Londra il 7 novembre 1996, con allegati e a dare piena ed intera esecuzione al Protocollo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 25 del Protocollo stesso.

Il Protocollo del 1996 alla Convenzione del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento dei mari causato dall'immersione di rifiuti vieta l'incenerimento in mare di rifiuti o altre scorie e limita considerevolmente l'elenco dei rifiuti che possono essere immersi.

Esso vieta in particolare l'immersione di qualsiasi tipo di scorie radioattive e proibisce inoltre l'esportazione di rifiuti o altre materie verso altri Paesi, affinché vengano scaricati in mare.

... Continua



Continua ...

LEGGE 13 FEBBRAIO 2006, N. 83
Adesione della Repubblica italiana all'Accordo sui privilegi e le immunità del Tribunale internazionale del diritto del mare, adottato a New York il 23 maggio 1997 ed aperto alla firma il 1° luglio 1997

(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 60 del 13 marzo 2006)

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire all'Accordo sui privilegi e le immunità del Tribunale internazionale del diritto del mare, adottato a New York il 23 maggio 1997 ed aperto alla firma il 1° luglio 1997 e a dare piena ed intera esecuzione all'Accordo, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 30, paragrafo 2, dell'Accordo stesso.

L'Accordo, adottato a New York il 23 maggio 1997, intende garantire al Tribunale internazionale del diritto del mare, istituito dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, il godimento sul territorio di ciascuno Stato Parte della capacità giuridica, dei privilegi ed immunità di cui necessita per esercitare le sue funzioni, in particolare, alla luce dell'art. 10 del suo Statuto, che stabilisce che i membri del Tribunale godono nell'esercizio delle loro funzioni di privilegi e di immunità diplomatiche.

LEGGE 6 FEBBRAIO 2006, N. 57
Adesione al Protocollo del 1997 di emendamento della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento cau-

sato da navi del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978, con Allegato VI ed Appendici, fatto a Londra il 26 settembre 1997

(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 51 del 2 marzo 2006 - S.O. n. 49)

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire al Protocollo del 1997 di emendamento della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978, con Allegato VI ed Appendici, fatto a Londra il 26 settembre 1997 e a dare piena ed intera esecuzione al Protocollo del 1997 di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 6 del Protocollo stesso.

Il Protocollo di emendamento del 1997 inserisce un allegato VI alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, attraverso il quale vengono introdotti controlli ed ispezioni per ciascuna nave di 400 tonnellate lorde ed oltre, nonché per tutte le attrezzature di trivellazione fissa e galleggiante ed altre piattaforme.

Le suddette ispezioni sono finalizzate altresì al rilascio di un certificato internazionale, la cui durata non sarà superiore ai cinque anni, per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico per le navi e le suddette piattaforme.

LEGGE 8 FEBBRAIO 2006, N. 61
Istituzione di zone di protezio-

ne ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale

(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 52 del 3 marzo 2006)

In conformità a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, nonché dall'accordo di applicazione della parte XI della Convenzione stessa, con allegati, fatto a New York il 29 luglio 1994, ratificati e resi esecutivi ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689, è autorizzata l'istituzione di zone di protezione ecologica a partire dal limite esterno del mare territoriale italiano e fino ai limiti determinati dalla presente legge.

All'istituzione delle zone di protezione ecologica si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio di concerto con il Ministro degli affari esteri, sentito il Ministro per i beni e le attività culturali, da notificare, a cura del Ministero degli affari esteri, agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia.

I limiti esterni delle zone di protezione ecologica sono determinati sulla base di accordi con gli Stati interessati di cui sopra. Fino alla data di entrata in vigore di detti accordi i limiti esterni delle zone di protezione ecologica seguono il tracciato della linea mediana, ciascun punto della quale è equidistante dai punti più vicini delle li-

... Continua



Continua ...

nee di base del mare territoriale italiano e di quello dello Stato interessato.

Nell'ambito delle zone di protezione ecologica così istituite l'Italia esercita la propria giurisdizione in materia di protezione e di preservazione dell'ambiente marino, compreso il patrimonio archeologico e storico, conformemente a quanto previsto dalla citata Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e dalla Convenzione UNESCO del 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001, dalla data della sua entrata in vigore per l'Italia.

Entro le zone di protezione ecologica si applicano, anche nei confronti delle navi battenti bandiera straniera e delle persone di nazionalità straniera, le norme del diritto italiano, del diritto dell'Unione europea e dei trattati internazionali in vigore per l'Italia in materia di prevenzione e repressione di tutti i tipi di inquinamento marino, ivi compresi l'inquinamento da navi e da acque di zavorra, l'inquinamento da immersione di rifiuti, l'inquinamento da attività di esplorazione e di sfruttamento dei fondi marini e l'inquinamento di origine at-

mosferica, nonché in materia di protezione dei mammiferi, della biodiversità e del patrimonio archeologico e storico.

La presente legge non trova invece applicazione alle attività di pesca.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di *Alessandro Tricoli*

Ancora in tema di identificazione del vettore

(Tribunale di Bari, sez. II, 14 novembre 2005)

La sentenza di seguito annotata torna ancora una volta sull'annosa questione della identificazione del vettore in base alle risultanze della polizza di carico.

La C ... s.r.l., destinataria di una partita di favette inglesi da mangime spedite dal porto inglese di Ipswich, conveniva in giudizio la Agenzia Marittima L ... s.r.l., in qualità di raccomandataria della nave O ... e di rappresentante processuale della sua armatrice V ... con sede al Pireo, per sentirla condannare, in solido con la garante Banca C ... S.p.A., al risarcimento dei danni subiti dalla merce trasportata dalla nave O ..., merce non conforme a quella rappresentata dalla polizza di carico, e come tale sbarcata solo dietro rilascio di lettera di garanzia da parte della banca C ... e di campionamento del carico.

Nella contumacia dell'altra convenuta, l'agenzia raccomandataria L ... si costituiva in giudizio, eccependo in via pregiudiziale il difetto di legittimazione passiva degli armatori, non rivestendo essi la qualifica di vettore, e non potendo, pertanto, essere parte sostanziale del rapporto dedotto in giudizio (con conseguente difetto di legittimazione passiva del suo rappresentante processuale ex lege). In via subordinata, chiedeva inoltre dichiararsi decaduta l'azione ed i diritti ad essa conseguenti avanzati da parte attrice.

L'autorità giudiziaria non ha correttamente accolto siffatta eccezione preliminare: risultava, infatti, pacifico agli atti – nonché documentalmente provato – che la polizza di carico in questione non conteneva alcuna "identity of the carrier clause" ed era stata sottoscritta dal comandante della nave vettrice.

In tale situazione non può che presumersi, dunque, vettore colui che assume l'esercizio della nave, ovvero l'armatore.

Inoltre, tale soggetto, come noto, ben può essere soggetto diverso dal proprietario della nave, come appunto nel caso di specie, ove la proprietà della nave appartiene alla libanese J.S. ma la nave è armata dalla società greca V

La Corte è, comunque, andata oltre tali risultanze, e per rafforzare il proprio ragionamento, si è basata anche sulla pubblicità navale, *rectius* sulla dichiarazione resa al-

... Continua





Continua ...

la Capitaneria di porto di Bari in occasione dell'approdo della nave O ..., dalla quale risultava come la raccomandataria L ... avesse ricevuto il proprio mandato dalla "Spett. V ..., Soc. Armatrice, domiciliata in PIRAEUS". Siffatta dichiarazione, seppur predisposta al fine di dare ai terzi garanzie per le obbligazioni sorte nell'esercizio dei poteri rappresentativi del raccomandatario (cfr. sul punto Cass. 2875/89), può comunque costituire elemento di prova in ordine alla qualità del raccomandante (seppur non idoneo a fornire la prova contraria nell'ipotesi, ivi non ricorrente, di discordanza tra sottoscrizione ed intestazione della polizza di carico, cfr. Cass. 4019/92).

La Corte dimostra qui di aver colto appieno lo spirito della definizione secondo cui vettore è colui che avendo la disponibilità della nave assume l'obbligazione di trasportare e riconsegnare le merci e pone, inoltre, nel dovuto risalto anche la forma del contratto di utilizzazione della nave: trattandosi, nel caso di specie, di locazione di nave a scafo nudo, la polizza sottoscritta dal comandante si presume stipulata con il conduttore (c.d. *actual or disponent owner*).

Nessuna censura può, pertanto, essere mossa al Tribunale per quanto deciso: è principio incontrastato in giurisprudenza che la polizza di carico è documento del vettore e non dell'armatore, (pre-cetto derivante direttamente dall'art. 460 cod. nav.), come è altrettanto pacifico in dottrina e giuri-

sprudenza che nei confronti del terzo possessore della polizza di carico l'identificazione del vettore deve essere fatta in base alle risultanze della polizza di carico, dalla quale deve necessariamente potersi ricavare chi sia il soggetto obbligato.

Tutto quanto sopra è stato sicuramente tenuto in debita considerazione dal Tribunale adito, il quale ha saputo pienamente apprezzare e applicare i principi tracciati dalla Suprema Corte per l'individuazione del vettore.

Brevi cenni su imbarco, stivaggio e rizzaggio del carico

(Corte d'Appello di Genova, sez. I, 30 novembre 2005)

Con la sentenza in commento la Corte di Appello di Genova si è pronunciata sugli effetti derogatori al principio della ricezione e consegna delle merci sotto paranco enunciato dall'art. 442 cod. nav. portati da una clausola FILO (Free In/Liner Out), la quale – contrariamente a quanto previsto dall'art. III n. 2 della Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924 (c.d. Regole de l'Aja) – attribuisce al caricatore, piuttosto che al vettore, le operazioni di caricazione della nave, assieme con i relativi rischi e spese. In particolare, si vedrà come la Corte d'Appello, in riforma della sentenza di primo grado, abbia ritenuto le operazioni poste in essere dalla ditta T ... s.r.l., alla quale erano state demandate le operazioni di imbarco, stivaggio e rizzaggio, oggetto non già di prestazioni accessorie al contratto di trasporto, ma

piuttosto di operazioni derivanti da un contratto di appalto esistente tra essa e il caricatore, con le conseguenti deduzioni in materia di prescrizione.

L'azione che ci occupa nasce dalla mancata consegna a destino di tre rotoli (erroneamente consegnati ad altri), nonché dal danneggiamento di una parte dei rotoli per ossidazione da bagnamento da acqua marina penetrata nelle stive – sia a causa del cattivo stato delle guarnizioni di esse, sia a causa di una fessura apertasi nella parete della stiva n. 2 – e il danneggiamento meccanico di altri rotoli risultati compressi, ammaccati, deformati a causa delle cattive modalità di stivaggio e rizzaggio e dei conseguenti urti cagionati.

La convenuta, ovvero la ditta T ..., cui erano state affidate le operazioni di imbarco, stivaggio e rizzaggio, eccepiva preliminarmente la prescrizione dell'azione e nel merito negava ogni responsabilità per il danno, che assumeva essersi verificato a causa dell'ingresso di acqua nelle stive, evento pertanto non connesso all'attività di imbarco.

L'eccezione preliminare di prescrizione trovava accoglimento presso il giudice di prime cure, il quale riteneva tardivo l'atto di citazione introduttivo del giudizio, ovvero formulato al di fuori del termine di prescrizione annuale stabilito dall'art. III n. 6 della Convenzione di Bruxelles, in quanto le operazioni di imbarco, stivaggio e rizzaggio sono state ritenute meramente accessorie al contratto di trasporto, e

... Continua



Continua ...

come tali inserite in tale contratto, con cui devono conseguentemente condividere il termine di prescrizione annuale.

Non dello stesso parere risulta però la Corte d'Appello, la quale – pronunciando in via non definitiva – ha ritenuto la ditta T ... tenuta al risarcimento dei "danni che risultino da quest'ultima cagionati al carico per cui è causa nel compimento delle operazioni di imbarco e accessorie".

La censura accolta dal Collegio giudicante si fonda sulla pattuizione, avvenuta tra caricatore e vettore, di una clausola FILO, per mezzo della quale le parti hanno convenzionalmente derogato al principio enunciato nell'art. 442 cod. nav., secondo cui il vettore riceve e riconsegna sotto paranco: ne deriva *de plano* che nel caso di specie le operazioni di imbarco, stivaggio e rizzaggio del carico sono state eseguite dalla ditta T ... non già quale ausiliario del vettore, accessoriamente all'esecuzione da parte di questo della prestazione inerente al trasporto, bensì quale ausiliario del caricatore in adempimento di un contratto di appalto con lo stesso stipulato.

È infatti oramai pacifico in giurisprudenza che il contratto con il quale il caricatore affida ad altro soggetto l'incarico di effettuare per suo conto lo stivaggio della merce a bordo della nave, ha natura di appalto di servizi.

Ciò posto, il termine di prescrizione applicabile all'azione risarcitoria

va identificato in quello biennale di cui all'art. 1655 cod. civ.

La sentenza appare correttamente motivata: sebbene sia comunque ravvisabile una responsabilità del comandante, il quale agisce comunque come preposto del vettore (o dell'armatore, a seconda dei casi) – come capo della spedizione egli è infatti tenuto a norma dell'art. 297 cod. nav. ad assicurarsi che la nave sia convenientemente stivata e caricata ai fini della sicurezza della navigazione, anche dove sia ricorso all'opera di periti stivatori – con la pattuizione di una clausola FILO le parti derogano espressamente al regime di responsabilità previsto dell'art. 442 cod. nav., spostando le attività di imbarco, stivaggio e rizzaggio, insieme ai relativi costi ed oneri, dalla sfera di responsabilità del vettore a quella del caricatore.

Pertanto, è ineccepibile come in tale contesto i danni subiti dal carico per cattivo stivaggio debbano essere sopportati dal caricatore e non dal vettore.

MATERIALI

IL TERZO PACCHETTO "ERIKI" PRESENTATO DALLA COMMISSIONE EUROPEA

In November 2005 the European Commission introduced the Third Package "Erika", containing seven different measures to ensure the maritime safety, the safeguarding human life at sea and the protection of the marine environment: proposals for a Directive of the Eu-

ropean Parliament and of the Council on compliance with flag State requirements; for a Directive on Port state control; for a Directive on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations; for a Directive amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system; for a Directive establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Directives 1999/35/EC and 2002/59/EC; for a Directive on the civil liability and financial securities of shipowners; and for a Regulation of the European Parliament and the Council on the civil liability and financial securities of shipowners.

Lo scorso 23 novembre 2005 la Commissione Europea ha presentato il Terzo Pacchetto di sicurezza marittima, il cosiddetto "Erika III", che fa seguito ai due precedenti Pacchetti "Erika I" e "Erika II", emanati successivamente ai gravi incidenti delle petroliere *Erika* (1999) e *Prestige* (2001) allo scopo di promuovere e migliorare la sicurezza nella navigazione marittima e di prevenire i rischi di sinistri e di inquinamento dell'ambiente marino. La Commissione Europea ha spiegato che il Pacchetto "Erika III" prevede "una politica più "offensiva", intesa cioè a ristabilire durevolmente condizioni di sana concorrenza per tutti gli operatori che rispettano le norme internazionali".

"La qualità dei servizi offerti dagli operatori marittimi – ha detto il vi-

... Continua



Continua ...

cepresidente della Commissione, Jacques Barrot, responsabile del settore trasporti – costituisce il fattore essenziale per la competitività del settore e, sotto questo profilo, la capacità di fornire un servizio sicuro e rispettoso dell'ambiente è fondamentale. Per accrescere la qualità del trasporto marittimo occorrono anche maggiore severità verso gli operatori poco scrupolosi che falsano la concorrenza e amministrazioni marittime e società di classificazione più efficienti”.

Il Terzo Pacchetto Erika comprende sette proposte legislative, volte, da un lato, ad assicurare una migliore prevenzione del rischio di incidenti e di inquinamento dell'ambiente marino e, dall'altro, a garantire una più efficiente gestione degli effetti conseguenti al verificarsi di un sinistro.

La prima proposta legislativa mira a rendere più rigorose le modalità di rilascio delle bandiere europee. Agli Stati membri la Commissione chiede di controllare efficacemente che le navi che battono la loro bandiera rispettino le norme internazionali e, a tale scopo, le invita a dotarsi di un'amministrazione marittima che applichi rigorosamente i criteri di qualità. Nell'intento della Unione Europea una più ampia responsabilizzazione delle amministrazioni marittime nazionali potrebbe costituire il preludio al futuro sviluppo di una bandiera europea.

Due ulteriori proposte legislative sono finalizzate a rafforzare le normative vigenti in materia di società di classificazione e di controllo da parte dello Stato di approdo, in ordine alle quali il pro-

posito della Commissione è di rifondere i suddetti provvedimenti in un testo unico più chiaro e leggibile. Con riguardo alla prima proposta la Commissione ritiene indispensabile l'istituzione di un sistema di controllo sulla qualità dell'attività svolta dalle società di classificazione che sia del tutto indipendente, nonché l'introduzione di sanzioni finanziarie più graduali e proporzionate.

Per quanto riguarda la proposta relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, si è ritenuto necessario prevedere un inasprimento del regime attualmente vigente nei confronti delle navi non conformi ai criteri stabiliti dalla legge. Sono state, pertanto, rafforzate le norme sul divieto di accesso, stabilendo i presupposti per una profonda riforma dell'attuale normativa vigente, che prescrive l'obbligo di ciascuno Stato membro di effettuare ispezioni pari al 25% delle navi che fanno scalo nei rispettivi porti.

La suddetta proposta intende rafforzare tale disposizione normativa, obbligando gli Stati membri ad ispezionare il 100% delle navi che entrano nei porti comunitari, alleggerendo, peraltro, gli obblighi di ispezione delle navi che possiedono elevati standard di qualità.

Con riguardo al quarto provvedimento legislativo, la Commissione propone la modifica della Direttiva 2002/59/CE sul monitoraggio del traffico navale.

L'obiettivo che essa intende perseguire è il miglioramento del quadro normativo sui luoghi di rifugio per le navi in difficoltà; in particolare, la Commissione ha spiegato che l'obbligo di designare un'auto-

rità indipendente e di provvedere ad una identificazione preventiva di tutti i potenziali luoghi di rifugio dovrebbe migliorare l'efficacia e la rapidità delle decisioni in caso di incidenti in mare. Inoltre, la Commissione propone di generalizzare la dotazione delle navi da pesca con sistemi di identificazione e di localizzazione automatica (AIS), così da ridurre i rischi di abbordaggio e di collisione.

In ordine alla finalità di garantire una più efficiente gestione delle conseguenze degli incidenti marittimi, la Commissione ha proposto una direttiva volta ad istituire un quadro normativo armonizzato a livello europeo per lo svolgimento delle inchieste sui sinistri marittimi, nonché per rafforzare l'indipendenza degli organismi di inchiesta.

Infine le due ultime proposte legislative contenute nel Terzo Pacchetto "Erika" riguardano il miglioramento della qualità della normativa generale in tema di responsabilità e di risarcimento dei danni in caso di sinistri marittimi.

Al riguardo, la Commissione ha precisato che si rende opportuno recepire nel diritto europeo le disposizioni della Convenzione di Atene (2002), al fine di estendere il regime di tutela istituito da questa Convenzione a tutti i passeggeri delle navi nell'Unione Europea, ivi compreso il traffico marittimo intraeuropeo e la navigazione interna.

Si tratta, altresì, di prevedere a carico dei proprietari delle navi un più rigoroso regime di responsabilità, imponendo loro l'obbligo di sottoscrizione di polizze assicurative o di munirsi di garanzie finanziarie per i danni ai terzi.