

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

Gli stati più evoluti notificano il maggior numero di differenze tra i regolamenti interni e gli Standards ICAO
pagg. 1-5

Crew (o Cockpit) Resource Management
pagg. 5-7

Cooperazione e associazioni fra imprese: strategie di sviluppo nella filiera del trasporto
pagg. 7-9

Osservatorio Legislativo
pagg. 9-12

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 12-14

Materiali
pagg. 14

Vecchi e nuovi problemi interpretativi del Reg. CEE n. 3577/92 sulla libera prestazione dei servizi marittimi di cabotaggio alla luce di due recenti sentenze della Corte di Giustizia CE
pagg. 14-18

Osservatorio Legislativo
pagg. 18-21

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 21-23

Materiali
pagg. 24

Gli Stati più evoluti notificano il maggior numero di differenze tra i regolamenti interni e gli Standards ICAO

di Giorgio De Stefani*

The Article underlines that several States – especially highly industrialized States – have indicated the highest level of differences to Standards and Recommended Practices. The first is USA, which has traditionally used pragmatic

Continua a pagina 2

*Dirigente Enac (le considerazioni espresse nell'articolo rappresentano la personale interpretazione dell'autore).

Crew (o Cockpit) Resource Management

di Davide Crapa*

The Crew Resource Management idea originated in 1979 during an important Nasa conference which pointed out its work on the requirement to implement Flight Safety through the reduction of the human error factor.

The CRM is comprised of the concrete use of all available resources, information, equipments and human skills.

Continua a pagina 5

*Comandante 13° Nucleo Elicotteri Carabinieri – Forlì.

Cooperazione e associazioni fra imprese: strategie di sviluppo nella filiera del trasporto

di Roberta Gili*

Production and the consumption operations have been transformed: firms have developed production decentralization strategies. This change is the combined result of globalization and technological progress. The increased presence of the «virtual» firm, which is comprised of a network independent bodies connected by sophisticated communication

Continua a pagina 7

* Presidente - Freight Leaders Club, Consigliere D'Amministrazione IFC Worldwide Cargo spa - Gruppo Omnia Network.

Vecchi e nuovi problemi interpretativi del Reg. CEE n. 3577/92 sulla libera prestazione dei servizi marittimi di cabotaggio alla luce di due recenti sentenze della Corte di Giustizia CE

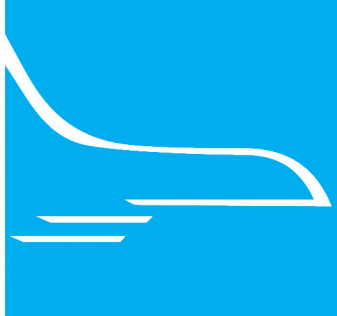
di Monica Brignardello*

EEC Council Rule n. 3577 dated 7th December 1992 was enacted to unfreeze the services of coastal trade in the Member States vis-à-vis ship-owners that employ community coasters.

This year the EC Court of Justice passed two interpretative judgements

Continua a pagina 5

*Professore associato di Diritto internazionale della navigazione presso la Facoltà di Economia di Genova.



Continua dalla prima pagina
(Gli Stati più evoluti ...)

approach combined with high level safety (as an example, in the Supplement to Annex 14 - Volume I third edition - result 184 notifications: 141 referred to standards and 43 to recommended practices). Moreover, the United States has frequently covered a pioneering role in the development of regulations, which the International Organization of Civil Aviation itself has successively adopted.

Come è noto, gli Annessi non possiedono la stessa forza vincolante della Convenzione di Chicago. In tal senso è opportuno ricordare che mentre la Convenzione è stata resa esecutiva in Italia con decreto legislativo 6 marzo 1948 n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956 n. 561, l'attuazione dell'impegno a recepire gli Annessi (che è conseguente alla ratifica della Convenzione) ha subito un processo più lungo ed articolato: dalla legge 13 maggio 1983, n. 3 ed il

successivo d.P.R. 4 luglio 1985 n. 461 - che hanno posto le premesse per l'emanazione dei decreti ministeriali sulle conseguenti disposizioni tecniche -, fino ai recenti *decreti legislativi 9 maggio 2005 n. 96* e *15 marzo 2006 n. 151*.

Questi ultimi, disciplinando la revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265 (interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile e delega al governo per l'emanazione di disposizioni correttive ed integrative del codice della navigazione), hanno novellato l'articolo 690 cod. nav. (*Annessi ICAO*), prevedendo l'emanazione di disposizioni mirate a semplificare ed a rendere più spedito il recepimento e le modifiche degli Annessi in via amministrativa, per le singole materie *anche* mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC.

Più in generale, l'ICAO, dopo aver emanato le norme standards, demanda ai singoli Stati la responsabilità in ordine alla loro applicazione (art. 38 Conv.), ponendo ad essi il dovere di notificare le differenze dai propri regolamenti affinché, a tutela della sicurezza ed efficienza della navigazione aerea, ciascuno Stato contraente possa essere messo nelle condizioni di conoscere le deviazioni dagli standards dell'altro.

Volendo schematizzare, l'articolo 38 individua tre ipotesi:

Prima ipotesi. Lo Stato si trova nell'*impossibilità* di conformarsi *completamente* ad uno standard o procedura internazionale (...finds it impracticable to comply in all respects).

Seconda ipotesi. Lo Stato ritiene necessario adottare regolamenti o sistemi pratici *differenti* in qualche

particolare da quelli stabiliti da uno standard internazionale.

In questi due casi lo Stato deve notificare *immediatamente* all'ICAO le differenze fra i propri metodi e quelli stabiliti dallo standard internazionale. (Any State... **shall** give immediate notification to the International Civil Aviation of the difference...).

Terza ipotesi. L'ICAO apporta degli emendamenti agli standard internazionali.

Al verificarsi di questa fattispecie, ogni Stato che non apporta le necessarie modifiche ai propri regolamenti o metodi, ne *deve dare* comunicazione al Consiglio entro 60 giorni dall'adozione dell'emendamento oppure, sempre nello stesso termine, *deve indicare* l'azione che si propone d'intraprendere («...**shall** give.. or indicate ...»).

Corre l'obbligo di precisare che sebbene l'articolo 38 della Convenzione menziona soltanto gli standards, l'ICAO invita gli Stati a notificare le differenze anche rispetto alle pratiche raccomandate e i c.d. PANS.

MA QUANTI SONO GLI STATI CHE NOTIFICANO LE DIFFERENZE?

In più documenti, l'Organizzazione internazionale manifesta la propria «preoccupazione» in ordine all'effettiva attuazione degli standards e pratiche raccomandate da parte degli Stati contraenti. Essa rileva che ci sono poche informazioni affidabili per accertare, se e come vengano effettivamente attuati gli standards. Invero, *malgrado il tenore dell'art. 38, sono pochi* quelli che effettivamente notificano. In un documento del 1993 (C-WP/9779),

... Continua

DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

COMITATO DIRETTIVO:

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

HANNO COLLABORATO:

Monica Brignardello, Davide Crapa, Giorgio De Stefani, Roberta Gili

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



Continua ...

l'ICAO indica che «solo una media del 25% degli Stati contraenti ha risposto positivamente o negativamente agli emendamenti dei 18 Annessi; il che significa che il 75% non ha comunicato la propria posizione in nessun modo» (recentemente la percentuale è leggermente aumentata n.d.r.). «*Su un piano strettamente legale si potrebbe arguire*», rileva l'Organizzazione, «*che gli Stati che non rispondono e, in particolare, non comunicano differenze come sarebbe loro dovere, presumibilmente dovrebbero essere in piena concordanza con gli standards in argomento, ma se non fosse così, se ne dovrebbero assumere tutte le relative gravi responsabilità*».

Nella risoluzione dell'Assemblea A29 (documento ICAO 9602) adottata all'unanimità, è stato di nuovo ribadito l'invito a tutti gli Stati di rispondere alle richieste del Consiglio, di effettuare commenti e di accettare o meno gli standards proposti dall'Organizzazione, al fine di evitare che vengano prese decisioni sulla base di un numero basso di risposte: tuttavia, come rileva l'Organizzazione, i risultati non sono stati finora incoraggianti. Nel piano d'azione strategico del 12 giugno 2000 «*Guiding international civil aviation for the 21st century*», l'ICAO s'impegna ad incoraggiare quanto più possibile in tutto il mondo l'attuazione degli Standards e Pratiche raccomandate.

Ancora più di recente, nel mese di agosto del 2005, l'ICAO ha comunicato a tutti gli Stati membri le procedure per l'applicazione dell'art. 54 j della Convenzione per l'Aviazione Civile Internazionale, finalizzate all'individuazione delle modalità di trattamento degli Stati

che sono risultati gravemente deficitari nell'ottemperanza agli Standard di sicurezza dell'ICAO. L'articolo 54 j prevede che se uno Stato non ottempera a una raccomandazione dell'ICAO, l'Organizzazione può comunicare tale inadempienza a tutti gli Stati Membri (1).

LE DIFFERENZE DALL'ANNESSO 14 COMUNICATE DAGLI STATI.

Dal Supplemento (emendamento n. 1) all'Annesso 14, Volume I terza edizione (21.6.2002), risulta che dei 188 Stati contraenti, 29 hanno notificato le differenze dagli standards e pratiche raccomandate, 24 hanno notificato che le loro regolamentazioni sono conformi e 135 non hanno inviato alcuna comunicazione. Tra questi figura l'Italia che, pur avendo notificato nel 2003 le differenze (7 riguardano gli standards ed 11 le pratiche raccomandate) doveva attendere per la pubblicazione il mese di febbraio del 2005.

Più precisamente l'Italia (l'ENAC) ha inviato una prima notifica in data 26 giugno 2003, che fa riferimento esclusivo agli aeroporti militari aperti al traffico civile (paragrafo 3.4.1 – prevede la presenza di un'area di sicurezza di fine pista RESA – e paragrafi 3.3.7, 3.4.6, 3.4.7 nei quali viene richiesto che la «runway – strip» (pista) e la RESA siano libere da ostacoli) ed una seconda il 26 novembre 2003, più articolata e completa, in quanto nel comunicare la pubblicazione della seconda edizione del «Regolamento per la costruzione e l'e-

sercizio degli aeroporti», notificava le differenze rispetto ai capitoli 1,2,3,4,5,6 e 9 sempre dell'Annesso 14 volume I.

In questo articolo si vuole evidenziare come tra gli Stati che maggiormente notificano le differenze dagli standards e pratiche raccomandate dell'ICAO, figurano i Paesi industrialmente più avanzati rientranti anche nella prima fascia dei membri del Consiglio e, primi fra tutti, gli Stati Uniti d'America. Alla data del 21 giugno 2002, dal supplemento all'Annesso 14 – Aeroporti (terza edizione), risulta, a titolo esemplificativo, che gli USA hanno effettuato 184 notifiche (141 riferite agli standards e 43 alle pratiche raccomandate), la Gran Bretagna 58 (37 riferite agli standards e 21 alle pratiche raccomandate), la Federazione Russa 26 (16 riferite agli standards e 10 alle pratiche raccomandate), la Francia 52 (41 riferite agli standards e 11 alle pratiche raccomandate), il Canada 32 (24 riferite agli standards e 8 alle pratiche raccomandate) (2).

Incidentalmente si rileva come ad esempio la Gran Bretagna, riferendosi alle notifiche di differenze sia dagli standards che dalle pratiche

(2) Qui di seguito vengono riportate, distinte per singoli capitoli dell'Annesso 14, il numero delle differenze notificate dagli Stati rispetto agli standard internazionali ed alle pratiche raccomandate (quest'ultime contraddistinte da asterisco). **Stati Uniti:** cap 1 (6), cap 2 (5), cap 3 (28/4*), cap 4 (4), cap 5 (71/28*), cap 6 (4/1*), cap 7 (4/1*), cap 8 (6/4*), cap 9 (13/5*); **Gran Bretagna:** cap 1 (1), cap 3 (2/6*), cap 4 (1), cap 5 (24/12*), cap 6 (3/1*), cap 7 (1/1*), cap 8 (3/1*), cap 9 (2); **Federazione Russa:** cap 1 (1), cap 3 (5/9*), cap 4 (1), cap 5 (7), cap 6 (1*), cap 7 (2); **Francia:** cap 1 (2), cap 2 (1*), cap 3 (3/3*), cap 4 (9), cap 5 (24/5*), cap 7 (1*), cap 8 (1/1*), cap 9 (2/3*); **Canada:** cap 2 (2), cap 3 (1/1*), cap 4 (2), cap 5 (19/5*), cap 6 (1*), cap 7 (1*).

... Continua

(1) Ci si riserva in un altro intervento, di approfondire il fattore ritardo dell'ICAO nella pubblicazione delle notifiche e, più in generale, i tempi impiegati nella produzione normativa.



Continua ...

raccomandate, con una certa frequenza giustifica il non adeguamento sostenendo che la scelta da essa operata è in uso da molti anni e non ha evidenziato inadeguatezza (these criteria have been in use for many years; no evidence to suggest they are inadequate).

LA POSIZIONE DEGLI STATI UNITI D'AMERICA

Gli Stati Uniti hanno occupato fin dall'inizio una posizione preminente nel trasporto aereo: non solo con riferimento all'industria aeronautica, ma anche nella costruzione degli aeroporti e delle procedure operative.

Come è stato sopra accennato, l'esperienza acquisita, le ingenti risorse di cui dispongono, unitamente all'impiego delle innovazioni tecnologiche più avanzate, hanno fatto sì che essi potessero e possano non solo, con regolare notifica, deviare da alcuni standard dell'ICAO (in assoluto sono quelli che hanno notificato più di tutti gli Stati le differenze dagli Annessi) ma addirittura, in alcuni casi, porsi come *antesignani* di procedure sperimentate e collaudate, che poi vengono acquisite dalla stessa Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile.

Come è noto, accanto alle SARPs, l'ICAO emana anche i c.d. PANS (Procedures for Air Navigation Services) che costituiscono pratiche operative di dettaglio rispetto ai principi contenuti negli standards e pratiche raccomandate.

Uno dei PANS di maggior rilievo è il documento 8168 (Esercizio tecnico degli aeromobili-Aircraft operations); gli USA, di fatto, l'hanno sostituito fin dal 1976, con regola-

re periodica notifica, dai *regolamenti* TERPS (Terminal Instrument Procedures), adottati il 2 ottobre 1967 ed entrati in vigore il 18 novembre 1967. Anche da questo documento l'ICAO ha abbondantemente «attinto». Per citare alcune tra le più recenti e note acquisizioni, si menziona il MAPt (Missed Approach Point) che riguarda il punto d'inizio della riattaccata dell'aereo in fase di atterraggio e la Croce di Malta* che indica il FAF (Final Approach Fix), il punto dove inizia l'avvicinamento finale. Quest'ultima procedura, recepita nell'Annesso 4, è entrata in vigore il 25 novembre 2004.

A dimostrazione della pragmaticità in sintonia con l'adozione da parte della FAA di tutte le misure necessarie per garantire la sicurezza, si ritiene altresì di segnalare, a titolo esemplificativo, la regolamentazione sull'utilizzo delle «**piste convergenti**» Simultaneous Converging Instrument Approaches» (non previste dall'ICAO): si tratta cioè di piste comprese in un angolo da 15 a 100 gradi.

In questi casi la regolamentazione prevede oltre al radar di avvicinamento, ed *ovviamente che gli avvicinamenti finali non s'intersechino*, (non intersection final approach courses), anche i sistemi di avvicinamento strumentali (ILS/MLS) su ciascuna pista e, qualora le piste s'intersechino, i controllori devono essere capaci di applicare la separazione a vista (if runways intersect, controllers must be able to apply visual separation as well as

intersecting runway separation criteria. Intersecting runways also require minimums of at least 700 foot ceilings and 2 miles visibility. Straight in approaches and landings must be made).

Gli USA, forti della loro esperienza in campo aeronautico ed abituati, come sopra menzionato, a coniugare la pragmaticità con la sicurezza, stanno studiando l'incremento della capacità aeroportuale per i prossimi anni (fino al 2013) e, successivamente, fino al 2020.

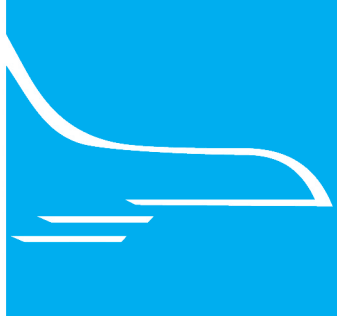
A tale riguardo, la FAA sta mettendo a punto un programma di investimenti strategici denominato O E P (Operational Evolution Plan), che ha lo scopo di soddisfare la domanda del trasporto aereo mediante l'aumento della capacità e dell'efficienza del Sistema Aerospaziale Nazionale, focalizzando nei 35 principali aeroporti la sua attenzione sulle infrastrutture (principalmente nuove piste), sulle iniziative tecnologiche e procedurali.

Lo studio propedeutico in corso, tende a prevedere quali dei 35 aeroporti sarà in grado di soddisfare la domanda futura con un confronto di livelli di domanda e capacità non solo negli aeroporti, ma anche nelle aree metropolitane sia nella prima fase (fino al 2013) che nella seconda (fino al 2020).

Si può essere certi che nel perseguire questa politica, che coniuga il pragmatismo con la sicurezza, essi continueranno, con il supporto della tecnologia più avanzata, ad emanare una regolamentazione non prevista o comunque diversa da quella contenuta negli Annessi, adempiendo puntualmente al dovere di notificare le differenze. Ed in questa sfida verso il futuro (è

... Continua





Continua ...

opinione personale di chi scrive), occorre che l'Organizzazione internazionale dell'Aviazione Civile svolga un ruolo propulsivo più intenso, acceleri i tempi per l'emanazione della regolamentazione tecnica, diversamente, la sua funzione sarà sempre più relegata al ruolo di una Organizzazione con prevalente impronta burocratica, che segue decisioni adottate da altre organizzazioni aeronautiche (rectius, Autorità aeronautiche) e che notifica, anche con ritardo, le differenze dai propri standards e pratiche raccomandate.

Continua dalla prima pagina

(Crew (o Cockpit) Resource Management)

CRM training is one of the most important instruments for safety at present. This system contributed significantly to the prevention of the plane crash due to the «human factor» and saved human lives and airplanes.

The best companies and the armed forces today adopt many programs aimed at CRM training. These programs generally are applied to re-create flight situations, often anomalous, in which pilots are encouraged to work as a team.

Un breve riferimento storico sul Crew (o Cockpit) Resource Management (CRM), potrà risultare utile per un'immediata comprensione dell'importanza di tale strumento, accennando ad uno dei più chiari ed immediati esempi di errore dovuto a fattore umano. Si tratta dell'incidente occorso nel 1972 al volo 401 della Eastern Flight, che si

schiantò al suolo a seguito di una graduale discesa di cui tutti e tre i membri dell'equipaggio non si erano accorti: la loro attenzione si era focalizzata sull'indicazione luminosa del carrello d'atterraggio, mentre l'autopilota si era accidentalmente disinserito!

L'addestramento al **Crew (o Cockpit) Resource Management** (CRM) trae le sue origini a seguito di una delicata conferenza della NASA nel 1979, che orientò i suoi lavori sull'esigenza di implementare la Sicurezza del Volo attraverso la riduzione dello *human factor error*. I risultati delle ricerche della NASA presentati in occasione di quel meeting mostrarono che i maggiori problemi potevano ricondursi a gravi difetti di comunicazione interpersonale, leadership (o comando) e capacità di prendere decisioni in cabina di comando.

Ai nostri giorni l'addestramento degli equipaggi al CRM è parte imprescindibile dei programmi addestrativi sviluppati da pressoché tutte le organizzazioni aeree del mondo, dalle aviazioni militari come dalle compagnie aeree civili e scuole di volo (la United Airlines, tra le società aeree commerciali, fu la prima nel 1980 a predisporre specifiche attività basate sullo *human factor*). Il CRM è divenuto ormai un requisito regolamentare per i piloti commerciali che operano nell'ambito dei due maggiori

organi istituzionali a tale disciplina preposti, la FAA negli Stati Uniti e la JAA in Europa.

L'addestramento al CRM è uno dei più validi strumenti di sicurezza di cui disponiamo oggi. Ha contribuito significativamente alla prevenzione di incidenti di volo dovuti a «fattore umano»; ha salvato vite umane e mezzi aerei.

Nonostante questo, continua ad esserci estrema riluttanza perfino nell'accennare all'idea che possano determinarsi situazioni in cui l'autorità del comandante può essere messa in discussione. È ormai pacificamente accertato che molti incidenti avrebbero potuto essere evitati se il secondo pilota avesse talvolta, se non «scavalcato», almeno semplicemente obiettato alle scelte del primo!

Ma, in cosa consiste il Cockpit Resource Management?

Il Cockpit Resource Management (CRM) consiste nell'utilizzazione concreta di tutte le risorse, le informazioni, gli equipaggiamenti e le capacità umane disponibili, finalizzate allo scopo di un sicuro ed efficiente volo operativo. Un equilibrato rapporto inter-personale si impone all'interno della cabina, perché faciliti il libero flusso di informazioni e la comunicabilità tra i membri dell'equipaggio, senza timori reverenziali o riserve.

L'implementazione del CRM esalta le capacità del comandante sul quale gravano le responsabilità della condotta del volo, consentendo al resto dell'equipaggio di svolgere le rispettive mansioni perché possa contribuire in modo assertivo e propositivo alla sicurezza delle operazioni di volo. Ecco perché non si può prescindere da una

... Continua





Continua ...

compiuta assegnazione di tali mansioni, che distribuisca equamente le responsabilità individuali prima dell'inizio dell'attività di volo in senso stretto.

Né, d'altra parte, un'elevata competenza tecnica può sempre ovviare a carenti capacità di gestione in ambienti in cui lo sforzo sinergico è determinante per il raggiungimento dei «task». Essere in grado di eseguire una perfetta procedura nel corso di un avvicinamento di precisione ma, nel contempo, mostrarsi inadatto a «condividere» queste capacità con il resto dell'equipaggio o meglio a gestire tali risorse immediatamente disponibili, può essere la causa di situazioni estremamente pericolose.

Il CRM in altre parole insegna ai piloti come implementare le comunicazioni (e migliorare la comunicabilità), individuare gli scopi e fissare le relative priorità, delegare l'autorità (indi, investire gli altri di nuove responsabilità) e monitorare gli automatismi di sistemi sempre più complessi. L'idealizzazione di un comandante d'aeromobile portata a mitizzarne la figura fino ad attribuirgli facoltà divinatorie è oramai, e fortunatamente, superata.

Le maggiori compagnie aeree e le forze armate di tutti i paesi, oggi, adottano vari programmi finalizzati all'addestramento al CRM dei propri equipaggi, tutti generalmente rivolti a ricreare situazioni di volo, spesso anomale, in cui i piloti sono sollecitati a operare come in un team. Di questo in particolar modo, e con risultati d'eccellenza, si occupa quella metodologia addestrativa che negli USA è chiamata «Line Oriented Flight Training» (L.O.F.T.). Tra le altre attività, viene esaminato il comportamento dei

piloti attraverso la successiva visione di filmati registrati all'interno di cabine di sperimentazione quando vengono ricreate nuove situazioni con cui gli equipaggi, in condizioni normali, non hanno familiarità.

Ultimamente, invece, largo spazio è riservato alla ricostruzione virtuale di voli realmente effettuati. I dati sono estratti direttamente dai data-recorder di bordo e, successivamente, analizzati nel corso di dedicati de-briefing, attraverso la ricostruzione grafica delle missioni che fedelmente riproducono gli scenari e le condizioni del volo stesso.

Dal mio personale punto di vista, il CRM è comunque un prudente supplemento ad integrazione della normale attività addestrativa, a prescindere dall'iniziale formazione di base che è oggi parte consistente dell'addestramento teorico - pratico di ogni pilota, civile e militare.

Talvolta il risultato è ottenuto con un semplice sforzo, attraverso la ricerca di una nuova e lungimirante mentalità didattica. Spesso alcuni istruttori, in particolare i meno esperti, si limitano ad insegnare le singole manovre con l'obiettivo di far superare ai propri allievi l'esame finale, o gli accertamenti intermedi. Succede, seppure io non sia un istruttore di volo, che sia costretto a ricordare agli altri piloti, spesso più anziani, e talvolta anche a me stesso che un elicottero militare è certificato come aeromobile *multi-pilot*. Mi aspetto che sia pilotato con questa mentalità.

Una comunicazione assertiva all'interno del cockpit, in un contesto sereno, è essenziale.

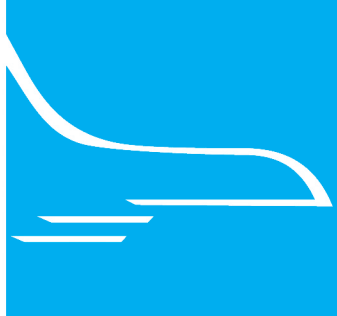
ATTIVITÀ MILITARE E COMMERCIALE

Vi sono numerose differenze tra il modo di interpretare o, meglio, di utilizzare il CRM nell'aviazione militare e in ambito civile e commerciale. Probabilmente la principale di questa può individuarsi nei diversi metodi nell'ideare e programmare le esercitazioni, di enorme impatto quest'ultime per il CRM. Seppure in possesso individualmente di elevati standard addestrativi, ci vuole tempo per sviluppare un team dalle altrettanto eccellenti capacità. Continui cambiamenti nelle composizioni degli equipaggi allungano sensibilmente quei tempi fisiologici necessari a costruire un buon gruppo. Frequenti sostituzioni del personale inducono gli equipaggi ad usare soluzioni abbreviate che, fatalmente, si riversano negativamente sulla corretta esecuzione delle predisposizioni del volo. Queste abbreviazioni riducono sensibilmente l'eventualità che il Comandante effettui un appropriato briefing al nuovo equipaggio, piuttosto che al responsabile di cabina, generando ambiguità dei ruoli e confusione a bordo.

Nel mondo militare, gli equipaggi superano potenziali carenze di coesione attraverso il cameratismo e la familiarità che caratterizzano i rapporti all'interno di un reparto di volo. In particolare, la familiarità con le procedure standardizzate operative, la personalità e lo stile delle comunicazioni aiuta a incrementare le performance. Un co-pi-

... Continua





Continua ...

lota normalmente saprà come il comandante preferisce essere assistito, così come il comandante stesso sa cosa aspettarsi dal proprio secondo. In definitiva è la stessa struttura militare a facilitare il raggiungimento di un'intesa immediata, assertiva. Più conosci chi ti siede accanto, più ti è semplice adattare il tuo comportamento. A trarne beneficio è ovviamente l'interazione dell'equipaggio ed il lavoro di squadra.

CONCLUSIONI

Il comandante non è molto diverso da un manager. Egli dovrebbe avere le capacità di distribuire equamente i compiti, organizzare l'equipaggio perché divenga un team affiatato e mantenere un'atmosfera positiva all'interno del cockpit, in entrambe le situazioni di normalità o di anomalia e confusione. E come un manager deve essere capace di delegare autorità e responsabilità, accertandosi che i compiti affidati siano ben chiari ad ogni singolo membro e che gli stessi siano svolti secondo le procedure. È per ciò necessario che il comandante conosca a fondo il proprio equipaggio. Soltanto consapevole dei limiti e dei punti di forza di questo, potrà opportunamente compensare le eventuale deficienze. In definitiva il CRM è un sistema di gestione che mira ad ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili – equipaggiamenti, procedure e individui – alla ricerca dell'efficienza delle operazioni in un'adeguata cornice di sicurezza.

Il CRM non è, e non sarà mai, un meccanismo per eliminare gli errori ed assicurare la sicurezza in un sistema ad alto rischio quale quel-

lo del campo aeronautico. L'errore è il risultato inevitabile dei limiti naturali delle prestazioni umane e cresce al progredire di sistemi sempre più complessi.

Il CRM è uno di una serie di strumenti in possesso alle organizzazioni civili e militari per «gestire» l'errore. La sicurezza del volo è influenzata da aspetti professionali ma anche culturali, peculiari della stessa organizzazione che la persegue. Su questi, più che su altri aspetti, è bene focalizzare l'attenzione per un corretto e sano sviluppo di una vera e propria «cultura della sicurezza», che si confronti con queste inevitabili (ahimé!) situazioni in modo non – punitivo ed anzi propositivo!

Parlavo, sopra innanzi, di efficienza. Commercialmente, questa si traduce in una riduzione dei costi. Per i militari ciò coincide con i risultati operativi, con uno sguardo indispensabile ai necessari limiti di spesa, imperativi – oggi più che mai – per le amministrazioni della Difesa. Allora, perché non perseguirla?

Continua dalla prima pagina

(Cooperazione e associazioni fra imprese:...)

technologies used to share abilities, costs and knowledge through special channels, codes and processes. This strategy allows an approach to different markets.

This phenomenon is very important in the transport sector, above all, in the air cargo sector.

L'effetto congiunto della globalizzazione e del progresso tecnologico conferisce alle società una mobilità sempre più accentuata; le

emancipa dal quadro territoriale di riferimento, mettendo loro a disposizione molteplici opportunità e risorse, ma determina anche nuove strategie e assetti organizzativi che spingono a trascendere le frontiere e conferiscono alla valutazione degli interessi e dei benefici economici un ruolo sempre più importante. La funzione di produzione e quella di consumo si sono trasformate. Le imprese sviluppano strategie di decentramento selettivo sempre più sofisticate in funzione, in particolare, dell'evoluzione del mercato della manodopera; le attività produttive vengono ridistribuite su scala planetaria in aree dove è possibile beneficiare di vantaggi economici e fiscali; materiali e semilavorati si spostano durante le varie fasi produttive e di assemblaggio determinando una supply chain sofisticata; infine, l'output è venduto su mercati esteri diversi o ceduto da terzi in triangolazione.

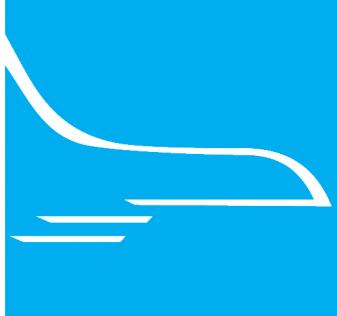
Questi intrecci di scambi, nei quali la struttura vascolarizzata delle comunicazioni e le tecnologie informative hanno una valenza fondamentale, generano flussi di attività e determinano la diffusione di logiche transnazionali del mercato in cui la mobilità ha il sopravvento. I mutamenti descritti, abbinati alle pressioni concorrenziali delle aeree a forte crescita economica e al

... Continua



AERONAUTICA

A FINMECCANICA COMPANY



Continua ...

continuo confronto tra sistemi, hanno fatto sì che lo spazio internazionale sia diventato il naturale ambito di competizione delle aziende le quali, di conseguenza, sono costrette a modificare le proprie strutture al fine di essere competitive sul mercato globale.

In questo scenario prevale la **logica della rete**: le strutture aziendali si stanno sempre più organizzando in nuovi sistemi d'impresa, come le partnership di tipo strategico, le alleanze, le strutture con numerose attività esternalizzate e integrate in rete, dall'outsourcing al cosourcing, al fenomeno della «hollow corporation».

Si diffonde l'impresa virtuale, che è rete, è un network di entità indipendenti legate da sofisticate tecnologie di comunicazione per condividere competenze (il pooling della conoscenza attraverso definiti canali, codici e processi), costi e accessi a mercati diversi, è il risultato di numerose e frequenti collaborazioni.

Tale fenomeno assume particolare rilievo nella **filiera del Trasporto**: gli MTOs Operatori di Trasporto e Logistica devono costantemente adeguarsi alle nuove richieste dell'industria manifatturiera con speciale riguardo al bisogno di ridurre i costi. Occorre, pertanto, restare flessibili e in grado di evolversi secondo le situazioni locali, accrescendo la propria versatilità in funzione delle esigenze dell'industria, a cui è ne-

cessario offrire sempre nuove soluzioni e capacità che le consentano di trasformarsi e di innovarsi.

L'industria del trasporto si sta polarizzando: da un lato, vi sono gli integrators, le multinazionali, i mega forwarders in grado di assicurarsi capacità attraverso le proprie flotte ed accordi a lungo termine con le compagnie aeree o di navigazione con garanzie di block space.

Dall'altro, gli operatori medio piccoli sempre più specializzati, i quali hanno bisogno di riorganizzare le loro strategie per competere, fare leva sulle tecnologie e negoziare collettivamente.

A tal fine gli Operatori di Trasporto Multimodale e Logistica di dimensioni medie si riuniscono in **associazioni internazionali**, con copertura globale e presenza capillare sui territori dei singoli associati come il Waco System.

Si assiste, inoltre, al moltiplicarsi di alleanze di tipo sinergico fondate su un intenso rapporto di fiducia relazionale, collaborazione produttiva, distinte competenze di processo ed esperienza cumulata.

Così facendo le imprese di trasporto hanno adeguato il proprio modello strutturale coerentemente con le nuove condizioni di mercato e in modo da operare efficacemente su scala globale: sono passate da una impostazione radicata nella realtà locale ad una impostazione proiettata su scala internazionale al fine di cogliere le potenzialità offerte dai mercati esteri.

Si costituiscono **network globali di operatori piccoli e medi** basati sulla volontà di sviluppare in comune soluzioni competitive ed innovative per accrescere la forza concorrenziale del network nel suo insieme e dei singoli associati.

Emergono delle associazioni d'im-

prese come soluzioni strutturali in grado di conciliare le modeste dimensioni degli operatori, con la complessità e turbolenza dell'ambiente competitivo.

Queste alleanze, reti d'impresa diffuse geograficamente, ricercano lo sfruttamento di vantaggi e di interdipendenze sia a livello globale che locale, tenendo in considerazione che la base del vantaggio competitivo non risiede a lungo in un unico paese ma è itinerante. Hanno lo scopo di sfruttare opportunità volatili, dare risposte coerenti e reattive con le esigenze di mercato e governare la complessità del proprio sistema competitivo. Dal punto di vista economico il collegamento tra dimensione e network ruota attorno all'idea che la grande organizzazione permetta di attingere risorse, accedere ad economie di scala, potenzialità, e vantaggi che sono invece preclusi alla piccola organizzazione e che non potrebbero essere conseguiti sulla base delle sole capacità interne destinate al mercato captive. Il comportamento del network e i suoi risultati dipendono in misura considerevole dalla pluralità di relazioni finalizzate ad attivare rapporti negoziali o contrattualistici e ad accrescere l'efficacia e l'efficienza senza il corrispondente aumento dei costi.

Nelle cooperazioni tra imprese nelle reti conta la dimensione del circuito oltre a quella delle singole imprese. Con riferimento al comparto cargo aereo, queste alleanze interorganizzative sono finalizzate ad aumentare il potere contrattuale verso i vettori, agendo quasi fossero un gruppo d'acquisto, proponendosi alle compagnie aeree come

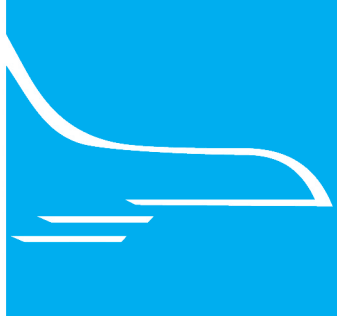
... Continua

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

AERNOVA® srl
 Flight Training Organization

Aeroservizi
Eliservizi
<http://www.aernova.it>
 e-mail: aernova@aernova.it

Via G. di Vittorio, 74 • 47100 Forlì
 Base Op. Aeroporto "L. Ridolfi" - Forlì
 Tel. (0543) 782555 • Fax (0543) 782601



Continua ...

un unico consorzio avente una capacità (buying power) che origina dalla sommatoria delle singole potenzialità degli associati.

Questi network, pool d'impresе, sono in grado di accordarsi con le compagnie aeree per negoziare tariffe e condizioni più competitive in base a target, a beneficio dei partners.

L'impresa di trasporto in un network appare dunque, in questo contesto, come una unità elementare di un sistema allargato che comprende la catena del valore di cui fa parte, l'insieme delle reti a cui ha accesso, le cooperazioni a cui ha dato vita.

Il meccanismo concorrenziale opera in modo da favorire le imprese che si adeguino a queste particolari soluzioni: la costruzione di reti che allargano l'ambito geografico di operatività, la **creazione di catene del valore** in cui fornitori e clienti imparano a lavorare just-in-time, sono tutte risposte a un problema competitivo sempre più urgente e fondamentale.

Bisogna, quindi, prendere atto che gli elementi determinanti le scelte di noi operatori del trasporto, soprattutto riguardo il cargo aereo, rispondono a criteri di economicità delle soluzioni ed adeguamento all'evoluzione della domanda derivata, dei quali l'industria aerea deve tenere dovuta considerazione nel formulare la propria offerta.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Alessio Quaranta*

*Dirigente Enac - Direttore Ufficio di Presidenza.

DIRETTIVA 2006/23/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL

5 APRILE 2006 CONCERNENTE LA LICENZA COMUNITARIA DEI CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO

(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L 114 del 27 aprile 2006)

L'entrata in vigore dei Regolamenti comunitari sul cielo unico europeo costituisce una delle maggiori innovazioni normative adottate dalle istituzioni comunitarie in questi ultimi anni; le nuove norme, infatti, rappresentano un radicale cambiamento nel contesto della gestione del traffico aereo in una delle aree più congestionate al mondo.

Questa iniziativa comporta una serie di effetti «a cascata» tra i quali si annovera la presente Direttiva, che mira ad introdurre una regolamentazione comune per quanto concerne il rilascio della licenza comunitaria di controllore del traffico aereo, non solo al fine di contribuire al raggiungimento di un equilibrio tra i vari elementi che costituiscono il pacchetto del cielo unico europeo, ma anche nell'ottica di migliorare la garanzia della sicurezza della gestione del traffico aereo, di cui la licenza di controllo è parte integrante di fondamentale importanza.

D'altronde, per la fornitura di servizi di navigazione aerea è indispensabile disporre di personale altamente specializzato che possa dimostrare la propria competenza attestata e rappresentata dalla istituzione di una licenza comunitaria, che va considerata come una sorta di diploma di cui è titolare il singolo controllore di volo.

Infatti, la imposizione di più elevati ed uniformi livelli per i sistemi di formazione ed addestramento dei controllori di volo, oltre ad agevolare l'organizzazione del lavoro in

senso transnazionale, comporterà il rafforzamento degli aspetti legati alla sicurezza.

In altri termini, la presente Direttiva riconosce la formazione dei controllori di volo come specifico servizio contribuendo a migliorare i livelli qualitativi di tipologia di formazione, il cui processo di certificazione creerà condizioni realmente omogenee tra i vari soggetti che operano nel settore della formazione dei controllori.

Le stesse caratteristiche del traffico aereo impongono l'istituzione e l'applicazione effettiva dei livelli di competenza comunitari ai controllori del traffico aereo che lavorano alle dipendenze di fornitori di servizi di navigazione aerea attivi anche nel settore del traffico aereo generale.

Ovviamente, riflesso indiretto, ma non meno significativo delle nuove norme, sarà una maggiore e migliore concorrenza non solo tra i soggetti formatori, bensì anche nel corrispondente mercato del lavoro, con indubbi riflessi positivi sull'intero settore.

La certificazione dell'addestramento offerto, dunque, dovrebbe essere uno dei fattori chiave in termini di garanzia della sicurezza, in quanto contribuisce alla qualità dell'addestramento stesso, che deve essere considerato un servizio assimilabile ai servizi di navigazione aerea e, come tale, dovrebbe anch'esso essere assoggettato ad un processo di certificazione.

Tanto premesso, la Direttiva basa i propri principi sulla normativa ICAO, già recepita dalla maggior parte degli Stati membri, e sul Safety Regulatory Requirement n. 5 (ESARR5), strumento adottato da Eurocontrol

... Continua



Continua ...

e diretto al personale addetto alla gestione del traffico aereo.

Le nuove norme sono dirette, pertanto, sia a permettere che i servizi di traffico aereo siano prestati esclusivamente da controllori muniti della licenza comunitaria, sia a prevedere che gli enti formatori siano soggetti a certificazione da parte delle autorità nazionali vigilanti, tenuto conto che ai fini della certificazione occorre soddisfare una serie di requisiti che vanno dalla competenza tecnologica ed operativa alla capacità di organizzare corsi di formazione in modo pedagogicamente efficiente.

A chiusura del sistema, la Direttiva prevede che gli Stati membri provvedano a vigilare e controllare che siano sempre costantemente mantenuti i livelli di competenza indispensabili affinché i controllori del traffico aereo possano svolgere i propri compiti con un elevato grado di sicurezza; a tal fine, come oramai costantemente avviene in tutti i testi legislativi comunitari, gli Stati devono stabilire norme sanzionatorie, efficaci, proporzionate e dissuasive, applicabili alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate in attuazione della proposta di direttiva in esame.

La Direttiva entra in vigore decorsa la consueta «*vacatio legis*» ed è direttamente applicabile sul territorio degli Stati membri.

REGOLAMENTO (CE) N. 730/2006 DELLA COMMISSIONE DELL'11 MAGGIO 2006 RIGUARDANTE LA CLASSIFICAZIONE DELLO SPAZIO AEREO E L'ACCESSO AL DI SOPRA DEL LIVELLO DI VOLO 195 DEI VOLI EFFETTUATI SECONDO LE REGOLE DEL VOLO A VISTA

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale

dell'Unione Europea n. L 128 del 16 maggio 2006)

Il regolamento in esame rientra negli interventi della Commissione applicativi del pacchetto di misure comunitarie che hanno istituito il cielo unico europeo.

In particolare, si tratta di regolamentare la classificazione dello spazio aereo e l'accesso al di sopra del livello di volo 195, nei voli effettuati secondo le regole del volo a vista. A tal proposito, si rammenta che il regolamento comunitario 549/2004 ha dato mandato ad Eurocontrol, in qualità di Organizzazione per la sicurezza della navigazione aerea in Europa, di elaborare un sistema armonizzato di classificazione dello spazio aereo per il cielo unico europeo.

Il presente regolamento tiene pienamente conto delle indicazioni provenienti da Eurocontrol che propongono di introdurre lo spazio aereo di classe C, come adeguata classificazione per l'accesso allo spazio aereo al di sopra del livello di volo 195 e, pertanto, si è reso necessario applicare in modo uniforme tale classificazione negli Stati membri.

Più in dettaglio, si nota che non viene fissato un limite superiore per lo spazio aereo, ma la classificazione dello spazio al di sopra di detto livello deve essere coerente per tutti i voli in esso effettuati su tutto il territorio comunitario.

Ciò comporta necessariamente che le procedure di autorizzazione dei voli VFR allo spazio aereo al di sopra del livello di volo 195 e fino al livello 285 compreso, devono essere caratterizzate da assoluta trasparenza in tutti gli Stati membri, senza che sia limitato l'accesso ai voli VFR ovvero la flessibilità dei servizi di trasporto aereo.

In considerazione della complessità del sistema e della necessità che gli opportuni adattamenti verso la nuova classificazione come classe C dello spazio aereo al di sopra del livello 195 avvengano senza rischi, l'applicazione del regolamento in esame viene differita alla data del 1° luglio del prossimo anno, con un congruo lasso di tempo a disposizione degli Stati per adeguarsi.

DECISIONI DEL CONSIGLIO RELATIVE ALLA APPLICAZIONE PROVVISORIA DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E LA REPUBBLICA MOLDOVA, IL GOVERNO DELLA GEORGIA, LA REPUBBLICA DI BULGARIA E LA REPUBBLICA DI CROAZIA SU ALCUNI ASPETTI RELATIVI AI SERVIZI AEREI

(Pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 126 del 13/5/06, L 134 del 20/5/06, L 136 del 24/5/06)

Tra il 13 ed il 24 maggio 2006, la Commissione Europea ha pubblicato alcune Decisioni nell'ottica di proseguire 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 del 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 accordi bilaterali a suo tempo stipulati dagli Stati con detti Paesi terzi. In particola-

... Continua



Continua ...

re, 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 ai 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, all'articolo 2, vengono ad essere sostituite le precedenti clausole di designazione previste con una clausola 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 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 intracomunitari.

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 né, di conseguenza, viene compromesso l'equilibrio esistente tra i vettori comunitari e quelli stranieri.

REGOLAMENTO (CE) N. 768/2006 DELLA COMMISSIONE DELL'19 MAGGIO 2006 RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2004/36/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 21 APRILE 2004, SULLA SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI DI PAESI TERZI CHE UTILIZZANO AEROPORTI COMUNITARI E RELATIVO ALLA GESTIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L 134 del 20 maggio 2006)

La Commissione, al fine di dare concretezza alla attuazione della direttiva 2004/36 (cosiddetta direttiva «SAFA»), ritiene necessario migliorare il sistema di raccolta e di scambio delle informazioni allo scopo previsto, tramite la individuazione di un unico organismo responsabile della gestione del sistema SAFA nella Comunità.

Tale organismo è stato individuato dalla legislazione comunitaria nel-

... Continua



Continua ...

l'Agencia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA), che ha l'incarico di assistere Commissione in questo settore nonché di adottare le misure necessarie a garantire la sicurezza aerea nell'ambito dei poteri conferitigli dalle norme.

Tanto premesso, nel contesto del processo di transizione in corso tra JAA ed EASA, per garantire il corretto ed efficace proseguimento del programma SAFA, è necessario che il sistema sia alimentato dal maggior numero di informazioni possibili, comprese anche i rapporti sulle ispezioni effettuate non prescritte dalla direttiva 2004/36, ma svolte conformemente alle procedure in essa descritte.

Il Regolamento, pertanto, individua EASA come soggetto che gestisce ed attua gli strumenti e le procedure necessarie per la raccolta e lo scambio delle informazioni utili a garantire la sicurezza del trasporto aereo in Europa.

Nel far ciò, l'Agencia ha il compito di raccogliere dagli Stati membri i dati relativi alle informazioni in materia di sicurezza sugli aeromobili che utilizzano gli aeroporti comunitari nonché di sviluppare, mantenere ed aggiornare con regolarità una banca dati centralizzata contenente tutte le informazioni pertinenti alla sicurezza degli operatori aerei.

Ulteriori compiti attribuiti ad EASA dalle nuove norme riguardano l'analisi delle informazioni contenute nel database centralizzato, la garanzia del collegamento con le altre istituzioni e organismi europei ed extra europei, nonché la proposta alla Commissione ed agli Stati membri sulle azioni coordinate da intraprendere per garantire la sicurezza.

Per parte loro, gli Stati membri de-

vono immediatamente introdurre nella banca dati centralizzata le relazioni sulle ispezioni a terra è tutte le altre informazioni pertinenti derivanti da controlli non obbligatori ai sensi della Direttiva 2004/36.

Le nuove norme saranno applicabili a decorrere dal 1° gennaio 2007.

REGOLAMENTO (CE) N. 779/2006 DELLA COMMISSIONE DEL 24 MAGGIO 2006 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO N. 488/2005 RELATIVO AI DIRITTI E AGLI ONORARI RISCOSSI DALL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA
(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L 137 del 25 maggio 2006)

Con il regolamento in questione la Commissione Europea mira a modificare le norme vigenti in materia di diritti ed onorari di pertinenza di EASA.

In particolare, al fine di garantire il pareggio tra le spese sostenute da EASA nell'espletamento dei propri compiti istituzionali e le entrate derivanti dai diritti che essa riscuote, la Commissione ritiene opportuno rivedere il livello dei diritti sulla base dei risultati e delle previsioni formulate dall'Agencia stessa. In tal senso viene pubblicato in allegato al regolamento una tabella che modifica i diritti e gli onorari relativamente a tutte le attività esercitate direttamente o indirettamente dall'Agencia ai fini del rilascio, del mantenimento o della modifica dei certificati e delle approvazioni di cui all'articolo 15 del regolamento 1592/2002, istitutivo di EASA.

Con l'occasione dell'adeguamento dei diritti, la Commissione ha in-

trodotto anche alcune modifiche relative alla definizione dei costi indiretti nonché al pagamento dei diritti stessi.

Più in dettaglio, vengono definiti quali costi indiretti la quota parte delle spese generali di infrastrutture, organizzazione e gestione sostenute dall'Agencia imputabili all'adempimento dei compiti di certificazione, diverse dalle spese dirette e specifiche, ivi comprese le spese derivanti dallo sviluppo di una parte del materiale regolamentare.

Per quanto riguarda le modalità di pagamento dei diritti vengono semplificate le relative procedure, anche in ordine alle ipotesi di restituzione per mancato accoglimento della domanda.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di Pietro Nisi

DATI PERSONALI: NEGATA LA TRASMISSIONE AGLI USA PER I VOLI TRANSATLANTICI

(Corte di Giustizia europea, grande sezione, sentenza del 30.05.2006, C-317/04)

Nomi, cognomi, indirizzi e persino numeri di carte di credito, costituiscono l'insieme dei dati personali di ciascuno dei passeggeri dei voli transatlantici che, poco prima della partenza, le compagnie europee sono tenute ad inviare alle autorità americane. Ma l'accordo con cui questa procedura era stata avviata, non aveva, ad avviso della suprema Corte europea, sufficienti ed adeguate basi legali per essere sot-

... Continua



Continua ...

toscritto e deve necessariamente essere rivisto.

La Corte di Giustizia, infatti, con la sentenza in commento, ha annullato sia la decisione del Consiglio 17 maggio 2004, 2004/496/CE, sia la decisione della Commissione 14 maggio 2004, 2004/535/CE. La decisione del Consiglio riguardava la conclusione di un accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul trattamento e trasferimento dei dati di identificazione delle pratiche (Passenger Name Record, PNR) da parte dei vettori aerei, all'ufficio doganale e di protezione dei confini del dipartimento per la sicurezza interna degli Stati Uniti; la decisione della Commissione, invece («decisione sull'adeguatezza»), considerava per l'appunto adeguato il livello di protezione dei dati personali contenuti nelle schede nominative dei passeggeri aerei trasferiti all'Ufficio doganale statunitense.

L'accordo suindicato era stato adottato, dopo una lunga trattativa, in seguito alle note vicende terroristiche dell'11 settembre 2001, e rientrava tra le misure di carattere preventivo poste in essere dalle autorità statunitensi per garantire la propria sicurezza nazionale. Diverse polemiche, tuttavia, erano scaturite dall'accordo indicato, anche in seno al Parlamento Europeo, deciso a garantire una maggiore tutela della privacy dei cittadini comunitari, anche alla luce della stessa normativa comunitaria, sicuramente più severa sul tema rispetto a quella statunitense. La Corte pertanto, pur non contestando le ragioni di sicurezza e di ordine pubblico, ha ritenuto che la suindicata decisione sull'adeguatezza, non rientra nell'ambito di

applicazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 24 ottobre 1995, 95/46/CE, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, poiché riguarda un trattamento di dati personali che ne è escluso.

In particolare, secondo i giudici comunitari, l'art. 95 CE, in combinato disposto con l'art. 25 della direttiva (relativo al trasferimento dei dati personali verso paesi terzi) «non è idoneo a fondare la competenza della Comunità a concludere l'accordo in questione con gli Stati Uniti». Di conseguenza, la Corte ha annullato anche la stessa decisione del Consiglio che approvava la conclusione di tale accordo.

Va tuttavia rilevato come la decisione della Corte in sé, non modifichi la sostanza dell'accordo esistente. Questo dovrà essere rivisto entro la fine di settembre, ma fino a quella data tutto potrà procedere come prima. Infatti, gli effetti della decisione 2004/535 sono mantenuti fino al 30 settembre 2006.

Sia la Commissione europea che le autorità statunitensi si sono comunque già dette all'opera per studiare la sentenza ed assicurarsi che la prossima versione dell'accordo ne rispetti tutte le richieste. Da sottolineare, infine, il ruolo assunto nel procedimento *de quo*, dal Garante europeo dei dati personali che, per la prima volta dalla sua istituzione, è sceso in campo a sostegno della privacy, contribuendo a far annullare dalla Corte di Giustizia, le due decisioni suindicate.

AIUTI DI STATO E TRASPORTO AEREO: RESPINTO IL RICORSO DI AIR ONE

(Tribunale Europeo di primo grado,

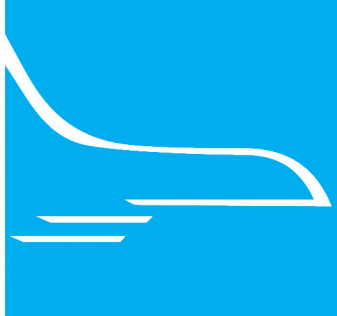
quarta sezione, sentenza del 15 maggio 2006, T-395/04)

Il Tribunale Europeo di primo grado, con la sentenza in commento, ha respinto il ricorso presentato da Air One, il 5 ottobre 2004, contro la Commissione UE, sugli aiuti di Stato che, ad avviso della ricorrente, sarebbero stati illegittimamente accordati alla Compagnia aerea Ryanair sotto forma di riduzione dei prezzi di servizi aeroportuali e di assistenza in scalo.

In particolare, secondo Air One, la Commissione avrebbe dovuto esprimersi sulla denuncia pervenuta, entro «un termine ragionevole» a partire dal momento in cui era stata investita del caso e non rimanere inattiva per circa nove mesi. Air One, infatti, aveva contestato la lentezza del procedimento anche in ragione dell'importante provvedimento con cui la Commissione aveva multato nel 2004 la Ryanair per quattro milioni di euro a seguito di analoghi aiuti concessi presso lo scalo belga di Charleroi. Dai documenti analizzati è inoltre emerso che l'inchiesta, per esplicita istanza della compagnia Air One, non andava limitata alle società di gestione degli aeroporti di Roma (Ciampino), Pescara e Alghero, in quanto l'attività commerciale della compagnia ricorrente sarebbe stata danneggiata anche in relazione agli aiuti concessi a favore della sua concorrente negli aeroporti di Treviso, Pisa e Bergamo (Orio al Serio).

Il Tribunale ha ammesso la ricevibilità del ricorso in quanto ha ritenuto il rapporto di concorrenza tra Air One e Ryanair sufficiente per attribuire ad Air One la legittima-

... Continua



Continua ...

zione ad agire. Sebbene per i voli nazionali non vi fosse perfetta coincidenza tra le linee gestite dalle due compagnie e per i collegamenti internazionali Air One gestisse solo indirettamente quelli in concorrenza con Ryanair, il Tribunale ha considerato che entrambi i vettori dispongono tuttavia delle infrastrutture necessarie per poter sviluppare la loro attività attraverso altri collegamenti direttamente concorrenti.

Nel merito, invece, la vicenda sottoposta al vaglio della Commissione, ad avviso dei giudici comunitari, presentava aspetti più complessi, tali da escludere il presunto immobilismo contestato da Air One. Il Tribunale ha stabilito, pertanto, che la durata dell'esame è dovuta al fatto che la Commissione è tenuta a procedere ad un esame «diligente e imparziale» di una denuncia per un aiuto incompatibile con il mercato comune e che dipende dalle circostanze specifiche di ciascuna pratica e della sua complessità.

I riscontri documentali, infine, ed un'analisi comparata dei tempi medi di simili procedimenti hanno sostanzialmente confermato, ad avviso del Tribunale adito, che il comportamento tenuto dalla Commissione è stato legittimo e adeguato al caso.

MATERIALI

a cura di Pietro Nisi

RIFORNIMENTO AEROPORTUALE: MAXIMUM DELLA ANTITRUST PER INTESA RESTRITTIVA DELLA CONCORRENZA

Con un comunicato stampa del 20 giugno 2006, l'Autorità Garante

della Concorrenza e del Mercato, ha reso noto l'esito dell'istruttoria avviata nei confronti di alcune grandi società petrolifere, finite nel mirino del Garante per un'intesa restrittiva della concorrenza nei rifornimenti di Jet Fuel, ovvero i rifornimenti aeroportuali.

Le società finite sotto inchiesta, avrebbero, ad avviso del Garante, posto in essere un vero e proprio «cartello», generando un «peggioramento delle condizioni economiche praticate dalle compagnie aeree».

Per l'Autorità, infatti, l'intesa ha avuto per oggetto ed effetto la ripartizione del mercato e l'impedimento all'accesso di nuovi operatori, compresi i vettori aerei intenzionati ad intraprendere l'autofornitura.

In particolare, per aggiudicarsi i rifornimenti aeroportuali, le diverse società petrolifere interessate dall'istruttoria avrebbero posto in essere un capillare coordinamento, non esitando ad adottare «reciproci comportamenti punitivi a fronte di tentativi di cambiare l'assetto del mercato».

In base alla delibera dell'Autorità, quindi, le imprese interessate dal provvedimento, dovranno cessare i comportamenti sanzionati, consentendo anche ad altri soggetti, l'accesso al mercato del jet fuel. Nel dettaglio, le società sanzionate sono Eni, per 117 milioni; Esso, per 66,69 milioni, Kuwait, per 46,8 milioni; Shell per 53,32 milioni e Shell lav per 3,14 milioni; Tamoil per 19,62 milioni e Total per 8,86 milioni.

Ad avviso del Garante, inoltre, le suindicate società avrebbero realizzato l'intesa sanzionata mediante un continuo scambio di informazioni attuato anche tramite l'attività delle imprese comuni Hub S.r.l., Par S.r.l., Ram S.r.l., Rai S.r.l.

(già Raf S.r.l.), Disma S.p.A. e Seram S.p.A, che svolgono attività di stoccaggio e messa a bordo del carburante.

Pertanto ad avviso dell'Autorità, le società petrolifere interessate dal provvedimento dovranno porre in essere entro breve, iniziative volte ad eliminare la compresenza di più società petrolifere nel capitale sociale delle imprese comuni e nel contempo idonee a determinare «nuove modalità di conduzione delle imprese, tali da eliminare la funzione da queste svolta di veicolo di scambio di informazioni tra le imprese madri».

Il provvedimento dell'Autorità è stato accolto con favore ed entusiasmo dalle principali organizzazioni a difesa dei consumatori, in particolare Adusbef e Federconsumatori, che si sono già dette pronte a costituirsi in giudizio in caso di ricorso al Tar; eventualità, quest'ultima, tutt'altro che remota. La Esso infatti, una delle sei compagnie petrolifere finite nel mirino dell'Autorità e tra quelle maggiormente sanzionate, ha già annunciato il ricorso contro la decisione del Garante.

Sarà, pertanto, compito delle giustizie amministrative porre la parola definitiva su questa intricata vicenda.

Continua dalla prima pagina

(Vecchi e nuovi problemi interpretativi...)

about some provisions of EEC Rule n. 3577/1992.

On 6th April 2006 the Court consi-

... Continua



Continua ...

dered paragraph 3, interpretation regarding the deferment to the host State's law of coasters with more 650 gross ton that carry out cabotage with islands.

In its judgement dated 9th March 2006 n. 323/03 the Court clarified a new interpretative issue (never dealt with before), that of the paragraph 2, which concerns the fundamental problem of the limits of the law.

Nella primavera del 2006, a nemmeno un mese di distanza, sono state pronunciate dalla Corte di Giustizia CE due sentenze in materia di cabotaggio marittimo nelle quali sono stati affrontati problemi interpretativi di alcune disposizioni del Reg. CEE n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992 «concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo)».

Il Regolamento, come è noto, ha statuito, a decorrere dal 1° gennaio 1993, la libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo negli Stati membri da parte di armatori che impiegano navi battenti bandiera comunitaria (art. 1).

L'apertura alle regole di mercato per il cabotaggio marittimo è avvenuta tardivamente ciò in quanto ha risentito delle difficoltà di raggiungere un accordo tra i paesi del Nord Europa, di impostazione maggiorm.ore delle navi nazionali. Ne è derivato un approccio di compromesso, basato, come principio generale, su una liberalizzazione del mercato che peraltro incontra varie deroghe stante, ad esempio, la possibilità accordata agli Stati

membri ospitanti di imporre obblighi di pubblico servizio o di concludere contratti di servizio pubblico per garantire servizi regolari da, tra e verso le isole (art. 4), nonché di pretendere l'applicazione della legge di bandiera per le questioni relative all'equipaggio nel caso in cui la nave straniera svolga cabotaggi continentali oppure cabotaggi con le isole preceduti o susseguiti da un viaggio internazionale se si tratta di una nave da carico di oltre 650 tonnellate lorde (art. 3).

Considerati i diversi interessi in gioco delle compagnie di navigazione comunitarie, in genere desiderose di penetrare in nuovi mercati, nonché quelli di vari Stati membri, volti a cercare di difendere le storiche posizioni di privilegio delle proprie compagnie di bandiera, non stupisce che il Reg. CEE n. 3577/92 abbia dato adito a varie controversie, alimentate da una formulazione non sempre chiara e precisa delle disposizioni in esso contenute.

Allo scopo di facilitare la lettura del Regolamento, la Commissione CE, in data 22 dicembre 2003, ha pubblicato una Comunicazione sull'interpretazione del testo normativo comunitario che si è già avuto occasione in altra sede di illustrare (v. *News Letter*, 2004, n. 1). L'intento chiarificatore della Commissione sembra peraltro essere stato solo in parte realizzato visto che, come si è accennato, ancora di recente la Corte di Giustizia CE si è pronunciata relativamente ad alcune disposizioni del Regolamento comunitario, affrontando sia questioni, che la Commissione aveva già avuto occasione di prendere in esame nella sua Comunicazione del 2003, sia questioni nuove.

Con **sentenza del 9 marzo 2006, C. 323/03**, la Corte di Giustizia, su ricorso della Commissione, ha valutato se sussista o meno una violazione del Reg. CEE n. 3577/92 da parte del Regno di Spagna per aver attribuito in concessione i servizi di trasporto marittimo tra porti situati nella «ria» di Vigo ad un solo operatore per un periodo di venti anni, rinnovabile per dieci, assoggettando ad obblighi di servizio pubblico i trasporti regolari tra porti ubicati lungo le sponde dell'estuario ed i servizi di trasporto stagionali con le isole della stessa ria. Prima di esaminare le censure della Commissione, la Corte di Giustizia ha dovuto accertare se il Reg. CEE n. 3577/92 trovi applicazione nel caso di specie. Infatti, secondo il governo spagnolo, il trasporto all'interno dell'estuario di Vigo non è né un trasporto marittimo, né un trasporto tra porti, condizioni queste indispensabili affinché il Regolamento possa venire in rilievo come risulta dall'art. 2, par. 1, lett. b), secondo cui cabotaggio marittimo deve intendersi «il trasporto *via mare* di passeggeri o merci fra i *porti* situati sul continente ... di un solo e medesimo Stato membro» (c.d. cabotaggio continentale), nonché «il trasporto *via mare* di passeggeri o merci fra *porti* situati sul continente o su una o più isole di un solo e medesimo Stato membro» o «*porti* situati sulle isole di un solo e medesimo Stato membro» (c.d. cabotaggio con le isole). Ad avviso del Governo spagnolo, in primo luogo il Reg. CEE n. 3577/92 disciplina solo i trasporti marittimi che si svolgono nel mare territoriale e non nelle acque marittime interne quali quelle del-

... Continua



Continua ...

l'estuario di Vigo. Secondariamente esso regola il trasporto marittimo tra porti e non tra accosti all'interno di una stessa zona portuale o tra moli con capacità di approdo limitata.

Nel risolvere la questione che non consta avere precedenti, la Corte di Giustizia si è basata non tanto sul dato testuale della norma, quanto sugli obiettivi perseguiti nel Regolamento. Ritenuto che scopo principale del legislatore comunitario consista nel pervenire ad una vasta liberalizzazione dei servizi marittimi di cabotaggio, la Corte ha affermato che il Reg. CEE n. 3577/92 non ha inteso restringere la sua applicabilità ai soli trasporti marittimi che si svolgono nel mare territoriale in quanto l'esclusione dei trasporti, tra porti situati in acque interne, pregiudicherebbe la liberalizzazione di importati servizi di collegamento marittimo. Sempre basandosi sulle finalità perseguite, la Corte di Giustizia ha abbracciato una nozione ampia di porto tale da comprendere «le infrastrutture, ancorché di esigua importanza, la cui funzione sia di consentire l'imbarco e lo sbarco delle merci o dei passeggeri trasportati via mare».

Venendo alla prima censura, la Corte non ha avuto dubbi sul fatto che l'attribuzione di una concessione ventennale, rinnovabile per dieci anni, ad un solo operatore per lo svolgimento dei servizi di trasporto marittimo tra i porti ubicati lungo le sponde dell'estuario di Vigo comporti un'ingiustificata restrizione alla libera prestazione dei servizi marittimi. Lo stesso dicasi per i servizi con le isole.

La conclusione appare conforme al

dettato del Reg. CEE n. 3577/92 che consente, quale deroga al principio della libera prestazione dei servizi marittimi, la sola possibilità per uno Stato membro di «concludere contratti di servizio pubblico o di imporre obblighi di servizio pubblico come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole» (art. 4).

Non si tratta, a ben vedere, di un problema nuovo. L'art. 4 Reg. CEE n. 3577/92, nella sua sinteticità, aveva infatti già in precedenza dato origine a problemi interpretativi tanto che la Commissione, nella Comunicazione del 2003, ha voluto precisare che l'esclusiva può essere ammessa, attraverso la stipulazione di un contratto, solo se strettamente necessaria, ossia se «può essere considerata l'unico strumento adeguato per soddisfare le esigenze essenziali di trasporto, se concessa per un periodo di tempo limitato» (che, ad avviso della stessa Commissione, non può superare i 6 anni) e se attribuita «sulla base di una procedura di aggiudicazione aperta, equa e non discriminatoria in tutta la Comunità». In caso contrario la Commissione, facendo proprie le conclusioni a cui era in precedenza pervenuta la Corte di Giustizia nella sentenza 20 febbraio 2001, C. 205/99, ha ritenuto possibile per uno Stato membro «imporre taluni obblighi di servizio pubblico a tutti gli operatori della stessa rotta parallelamente a un contratto di servizio pubblico concluso con un operatore», consentendo così un certo margine di concorrenza nell'espletamento del servizio.

L'interpretazione dell'art. 4 Reg. CEE n. 3577/92 è stata oggetto

anche della seconda censura esaminata dalla Corte di Giustizia nella sentenza del 9 marzo 2006. Nella fattispecie si è trattato, tra l'altro, di stabilire se la norma in questione possa trovare applicazione con riferimento a servizi marittimi diversi da quelli con o tra le isole ciò in quanto nel caso specifico sono venuti in rilievo i servizi di cabotaggio continentale tra porti ubicati lungo le sponde dell'estuario di Vigo. Sul punto la Corte di Giustizia appare pragmatica. Essa infatti non ha cercato di risolvere il quesito fornendo un principio valevole in generale, ma si è limitata ad affermare che, anche «supponendo» che la norma in esame possa eccezionalmente applicarsi a servizi di trasporto marittimo diversi da quelli con le isole, non sussistono le condizioni perché ciò possa giustificarsi nel caso specifico, visto che, oltre ai collegamenti via mare, esiste una rete stradale che rende facilmente accessibili i collegamenti nell'estuario.

Il problema degli estuari era stato affrontato anche dalla Commissione nella sua Comunicazione del 2003. Partendo dal presupposto che i servizi marittimi nei «lunghi» estuari e nei fiordi possono causare questioni analoghe a quelle con o tra le isole, la Commissione ha riconosciuto che ad essi «possano» applicarsi le disposizioni del Reg. CEE n. 3577/92 se i collegamenti in tali estuari o fiordi «comportano deviazioni di circa 100 km su strada». Sembra peraltro più corretto il ragionamento della Corte di Giustizia fondato non sulla distanza, ma sulla presenza o meno di effettivi collegamenti alternativi in presenza dei quali non appare giustificata

... Continua



Continua ...

l'imposizione di oneri di pubblico servizio per i trasporti marittimi.

Nella successiva **sentenza del 6 aprile 2006, C. 457/04**, la Corte di Giustizia ha affrontato un diverso problema interpretativo, oggetto di analisi anche da parte della Commissione.

La norma, che in questo caso è venuta in rilievo, è l'art. 3 Reg. CEE n. 3577/92 che, al par. 3, introduce una deroga al principio contemplato nel par. 2 secondo cui, per le navi che effettuano il cabotaggio con le isole, tutte le questioni relative all'equipaggio sono di competenza dello Stato ospitante. Ai sensi dell'art. 3, par. 3, infatti, «... per le navi da carico di oltre 650 tonnellate lorde che effettuano il cabotaggio con le isole, quando il viaggio in questione segue o precede un viaggio in provenienza da o diretto verso un altro Stato, tutte le questioni relative all'equipaggio sono di competenza dello Stato in cui la nave è registrata (Stato di bandiera)».

Finalità del rinvio alla legge dello Stato ospitante, operato dall'art. 3, par. 2, è quella di garantire una corretta concorrenza tra gli armatori che svolgono servizi di cabotaggio con le isole. Infatti, poiché la disciplina relativa agli equipaggi appare fortemente differenziata nei vari Stati membri, comportando per gli armatori, a seconda del paese in cui la nave è stata registrata, costi di esercizio anche notevolmente diversi, applicando a tutte le navi la legge dello Stato ospitante si è inteso fare in modo che gli armatori comunitari, che intendono svolgere cabotaggi insulari in qualsiasi Stato membro, vengano posti in posizione paritaria.

Tuttavia, in presenza di un viaggio insulare di cabotaggio, preceduto o susseguito da un viaggio internazionale, può risultare complesso per l'armatore, che applica nella tratta internazionale la legge dello Stato di bandiera, dover far riferimento alla legge dello Stato ospitante nella tratta di cabotaggio in quanto ciò normalmente comporta, ad esempio, l'obbligo di sostituire i membri dell'equipaggio che non rispettano determinati requisiti di nazionalità richiesti dalla legge dello Stato ospitante. Si comprende pertanto la possibilità, accordata dall'art. 3, par. 3, Reg. CEE n. 3577/92, per le navi da carico di oltre 650 tonnellate lorde, di applicare la legge dello Stato di bandiera anche nella tratta di cabotaggio insulare svolta in modo occasionale.

In relazione a questa disposizione può sollevarsi il quesito se essa trovi applicazione anche allorquando la tratta internazionale venga effettuata da una nave che viaggia in zavorra. Tale problema si è concretamente posto nel nostro paese. La Capitaneria di porto di Siracusa, con provvedimento del 6 dicembre 2001, aveva negato ad una nave cisterna di nazionalità greca, noleggiata dalla Agip Petroli, di svolgere un viaggio occasionale di cabotaggio insulare tra i porti siciliani di Magnisi e Gela poiché, avendo a bordo marittimi filippini, non rispettava quanto disposto dalla legge italiana in materia di composizione degli equipaggi. La Capitaneria – sulla base della Circolare dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 31 gennaio 2000 secondo cui la legge di bandiera non può trovare applicazione nel caso di viaggi in zavorra in quanto è indispensa-

bile che «il viaggio che segue o precede il viaggio di cabotaggio sia funzionalmente e commercialmente autonomo» – aveva ritenuto che la nave dovesse rispettare la legge italiana, essendo irrilevante la circostanza che essa, a seguito della tratta interna, compisse una tratta internazionale in quanto quest'ultima veniva effettuata, appunto, senza carico a bordo.

La Commissione CE, nella sua Comunicazione del 2003, sembra aver sostanzialmente aderito all'impostazione della circolare ministeriale. Dopo aver dichiarato come, a suo avviso, la legge dello Stato di bandiera debba trovare applicazione solo quando il viaggio internazionale, che segue o precede quello insulare interno, viene svolto con carico a bordo, ha peraltro lasciato un margine di apertura nei confronti dei viaggi internazionali in zavorra, affermando che le norme dello Stato di bandiera possono venir in rilievo nell'evenienza di un cabotaggio insulare preceduto o susseguito da un viaggio internazionale «funzionalmente e commercialmente autonomo», il che si verifica quando si è in presenza di un viaggio internazionale in zavorra «sufficientemente breve e secondario». Così argomentando la Commissione pare non aver valutato che proprio i viaggi internazionali in zavorra brevi potrebbero essere indice del tentativo, operato

... Continua

DIESEL
DIESEL JET →

NEW DIESEL EVOLUTION

DIESEL JET SRL – sede leg. Via Fontanelle 44
Aeroporto L. Ridolfi – base op. Via Guarini 5/7
47100 FORLÌ – P. I. Codice Fiscale n. 03342070400



Continua ...

da un armatore, di raggiungere il disposto di cui all'art. 3, par. 2, Reg. CEE n. 3577/92 (secondo cui, come si è visto, nei viaggi di cabotaggio con le isole per le questioni relative all'equipaggio deve applicarsi la legge dello Stato ospitante). L'armatore, infatti, potrebbe avere convenienza ad effettuare viaggi internazionali fittizi in modo da poter invocare l'art. 3, par. 3, Reg. CEE n. 3577/92 con conseguente applicazione della legge dello Stato di bandiera.

Tornando alla controversia tra la Agip Petroli e la Capitaneria del porto di Siracusa, il T.A.R. Sicilia, sez. Catania – innanzi al quale l'Agip Petroli aveva fatto ricorso – con ordinanza del 12 ottobre 2004 ha sospeso il processo, rimettendo alla Corte di Giustizia CE la questione pregiudiziale circa la corretta interpretazione dell'art. 3, par. 3, Reg. CEE n. 3577/92.

La Corte di Giustizia, nella sentenza del 6 aprile 2006, basandosi su un'interpretazione letterale di tale articolo, dopo aver constatato che esso non contiene alcuna definizione di viaggio ed alcun elemento che faccia supporre che il legislatore comunitario abbia voluto considerare solo i viaggi con carico a bordo, ha concluso che, in linea di principio, la legge dello Stato di bandiera trova applicazione nel caso di cabotaggio con le isole a cui è connesso un viaggio in provenienza da, o diretto verso, un altro Stato, indipendentemente dalla presenza di un carico a bordo. Tuttavia, secondo la Corte, non possono essere ammessi viaggi internazionali in zavorra intrapresi abusivamente al solo scopo di raggiungere le norme del Regola-

mento, il che deve risultare da «un insieme di elementi oggettivi», il cui concreto accertamento, a mio parere, può risultare operazione non semplice.

In conclusione, le due recenti sentenze della Corte di Giustizia CE dimostrano come, anche a seguito della Comunicazione della Commissione del 2003, i problemi interpretativi del Reg. CEE n. 3577/92 risultino tutt'altro che risolti. Infatti, non solo la Corte di Giustizia si è trovata a doversi pronunciare su aspetti già esaminati dalla Commissione, ma ha affrontato anche nuove questioni.

In effetti, i diversi interessi in gioco degli Stati ospitanti e degli armatori comunitari, la formulazione talvolta troppo sintetica e quindi poco chiara di alcune rilevanti disposizioni del Regolamento comunitario, la posizione pragmatica e pertanto vaga della Commissione nella Comunicazione del 2003 e della stessa Corte di Giustizia rendono assai complesso individuare principi interpretativi validi in assoluto e sembrano costituire «ingredienti» adatti a sollevare ulteriori problemi, rendendo complessa un'uniforme interpretazione ed applicazione del Regolamento comunitario negli Stati membri e rischiando di incidere negativamente sull'effettivo dispiegarsi della libera concorrenza.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Greta Tellarini

**REGOLAMENTO (CE) N. 336/2006
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 15 FEBBRAIO 2006 SULL'ATTUAZIONE NELLA COMUNITÀ DEL**

CODICE INTERNAZIONALE DI GESTIONE DELLA SICUREZZA CHE ABROGA IL REGOLAMENTO (CE) N. 3051/95 DEL CONSIGLIO

(Pubblicato sulla gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L 64/1 del 4.3.2006)

Il codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) è stato adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel 1993 ed è diventato progressivamente obbligatorio per la maggior parte delle navi che effettuano viaggi internazionali dopo l'inserimento del Capitolo IX «Gestione della sicurezza delle navi», adottato il 24 maggio 1994 nella Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS). Il codice ISM è stato emendato dall'IMO mediante la Risoluzione MSC.104 (73) adottata il 5 dicembre 2000. Le linee guida per l'attuazione del codice ISM da parte delle amministrazioni sono state adottate con la Risoluzione IMO A:788(19) del 23 novembre 1995. Tali linee guida sono state emendate dalla Risoluzione A.913(22) del 29 novembre 2001.

Il 1° luglio 1998 il codice ISM è diventato obbligatorio ai sensi delle disposizioni del Capitolo IX della Convenzione SOLAS per le società di navigazione che gestiscono navi da passeggeri (comprese unità veloci da passeggeri), petroliere chimichiere, gasiere, portarinfuse e unità veloci da carico pari o superiori a 500 tonnellate di stazza lorda in viaggi internazionali. Il 1° luglio 2002 il codice ISM è diventato obbligatorio per le società di navi-

... Continua



Continua ...

gazione che gestiscono altre navi da carico e unità mobili di perforazione offshore pari o superiori a 500 tonnellate di stazza lorda in viaggi internazionali.

Scopo del presente regolamento è il rafforzamento della gestione della sicurezza, dell'esercizio in sicurezza delle navi di cui all'art. 3 paragrafo 1 e della prevenzione dell'inquinamento da esse prodotto, assicurando la conformità al codice ISM da parte delle società che le gestiscono, mediante l'istituzione, l'attuazione e il corretto mantenimento da parte delle società dei sistemi di gestione della sicurezza sia a bordo sia a terra ed il controllo di tali attività da parte delle amministrazioni dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo (art. 1).

Il presente regolamento si applica a determinati tipi di navi e alle società che le gestiscono; in particolare, si applica alle navi da carico e navi da passeggeri battenti bandiera di uno Stato membro, che effettuano viaggi internazionali; alle navi da carico e navi da passeggeri che effettuano esclusivamente viaggi nazionali, indipendentemente dalla bandiera; alle navi da carico e navi da passeggeri che operano da o verso porti degli Stati membri, in servizio di linea marittimo, indipendentemente dalla bandiera; alle piattaforme mobili di perforazione che operano sotto l'autorità di uno Stato membro (art. 3).

Gli Stati membri provvedono affinché tutte le società che gestiscono navi rientranti nell'ambito di applicazione del presente regolamento ottemperino alle disposizioni del presente regolamento. Se uno Sta-

to membro giudica difficoltosa nella pratica l'osservanza da parte delle società di specifiche disposizioni della parte A del codice ISM per determinate navi o categorie di navi impiegate esclusivamente in viaggi nazionali di uno Stato membro, può derogare in tutto o in parte a tali disposizioni adottando misure che garantiscano un equivalente raggiungimento degli obiettivi del codice. Per tali navi e società lo Stato membro può stabilire procedure alternative di certificazione e di verifica (art. 7).

Gli Stati membri devono stabilire le norme concernenti le sanzioni applicabili alle infrazioni alle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

DECISIONE N. 167/2006/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 18 GENNAIO 2006 RIGUARDANTE LE ATTIVITÀ DI TALUNI PAESI TERZI NEL SETTORE DELLA NAVIGAZIONE MERCANTILE

(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. L33/18 del 4.2.2006)

Ritenendo opportuno prevedere la possibilità di prendere a livello comunitario le misure necessarie per l'applicazione congiunta da parte degli Stati membri di contromisure nei confronti delle attività di taluni paesi terzi nel settore della navigazione mercantile, Il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione Europea hanno adottato la presente decisione.

Ogni Stato membro prende tutte le misure necessarie per istituire un

sistema che gli consenta di raccogliere informazioni sulle attività delle flotte di paesi terzi le cui pratiche sono pregiudizievoli agli interessi marittimi degli Stati membri ed in particolare quando tali attività hanno una incidenza negativa sulla competitività delle flotte degli Stati membri negli scambi marittimi internazionali. Tale sistema deve permettere a ciascuno Stato membro di raccogliere, qualora sia necessario per raggiungere i citati obiettivi, informazioni sul livello dei servizi di navigazione offerti, sulla natura, il volume, il valore, l'origine e la destinazione delle merci caricate o scaricate negli Stati membri interessati dalle navi impegnate in tali servizi e sul livello delle tariffe fissate per tali servizi (art. 1).

Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, decide quali sono i paesi terzi, alle cui flotte viene applicato in comune il sistema di informazione. Tale decisione deve specificare il tipo di navigazione mercantile cui si applica il sistema di informazione, la data di introduzione di quest'ultimo, la periodicità delle informazioni, nonché il genere delle informazioni da raccogliere. Ogni Stato membro deve poi comunicare alla Commissione, periodicamente o su richiesta di quest'ultima, tutte le informazioni raccolte con il suo sistema di informazione (art. 2).

Il Consiglio può decidere all'unanimità che gli Stati membri applichino congiuntamente, nei loro rapporti con un paese terzo o un gruppo di paesi terzi, contromisure adeguate previste dalla loro legislazione nazionale (art. 4).

... Continua



Continua ...

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 417/2002 SULLA INTRODUZIONE ACCELERATA DELLE NORME IN MATERIA DI DOPPIO SCAFO O DI TECNOLOGIA EQUIVALENTE PER LE PETROLIERE MONOSCAFO E ABROGA REGOLAMENTO (CE) N. 2978/94 DEL CONSIGLIO (COM-2006 - 111 definitivo)

Il Regolamento (CE) n. 417/2002 introduce norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo allo scopo di ridurre il rischio di inquinamento da idrocarburi. Nel quadro delle iniziative urgenti adottate dopo il naufragio della petroliera Prestige, la Commissione ha adottato il 21 ottobre 2003 il Regolamento (CE) n. 1726/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il citato Regolamento (CE) n. 417/2002.

Contestualmente la Commissione e gli Stati membri si sono impegnati affinché tali norme potessero essere recepite a livello internazionale tramite una modifica della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, quale modificata dal relativo protocollo del 1978 (Marpol 73/78). Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (Comitato MEPC) dell'IMO ha modificato nel dicembre 2003 l'allegato I della Convenzione Marpol in conformità alle misure adottate dall'Unione Europea. Le suddette modifiche contengono deroghe al paragrafo 7 della regola 13G, relativa al calendario di ritiro delle petroliere monoscafo ed ai paragrafi 5, 6 e 7 della regola 13H, relativa al divieto di trasporto

di prodotti petroliferi pesanti in petroliere monoscafo. Secondo il Regolamento (CE) n. 417/2002, come modificato, le navi battenti bandiera di uno Stato membro non possono beneficiare delle deroghe alla regola 13G. Diversamente, una nave battente bandiera di uno Stato membro potrebbe beneficiare delle deroghe previste dalla regola 13H, qualora operi al di fuori dei porti o terminali offshore soggetti alla competenza giurisdizionale comunitaria, pur restando conforme al disposto del Regolamento (CE) n. 417/2002, come modificato.

All'entrata in vigore delle modifiche all'allegato I della Marpol 73/78 in data 5 aprile 2005, la normativa comunitaria ricalca la disciplina internazionale, che ha pertanto carattere vincolante per tutte le navi, indipendentemente dalla bandiera e dal luogo di destinazione della nave, pur lasciando alle petroliere monoscafo battenti bandiera di uno Stato membro e operanti al di fuori dei porti dell'Unione la possibilità di beneficiare delle deroghe alla regola 13H. Tuttavia, quest'ultima disposizione comunitaria non risulta in sintonia con le posizioni politiche espresse in ambito comunitario.

Pertanto, il Regolamento (CE) n. 417/2002 deve essere modificato al fine di garantire coerenza alla politica comunitaria di sicurezza marittima e rispetto degli impegni politici assunti a livello internazionale dagli Stati membri. L'art. 1 della presente proposta di regolamento, che modifica il Regolamento (CE) n. 417/2002, va a modificare l'art. 4.3, al fine di estendere alle navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'Unione l'ambito di applicazione delle norme re-

lative al trasporto di prodotti petroliferi pesanti contenute nel regolamento. Si tratta, quindi, di vietare il trasporto dei prodotti petroliferi pesanti a tutte le petroliere monoscafo battenti bandiera di uno Stato membro, quale che sia la giurisdizione territoriale cui fanno capo i porti, i terminali in mare o la zona marittima in cui operano.

PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO CHE AUTORIZZA GLI STATI MEMBRI A RATIFICARE, NELL'INTERESSE DELLA COMUNITÀ EUROPEA, LA CONVENZIONE CONSOLIDATA SUL LAVORO MARITTIMO DEL 2006 DELL'ORGANIZZAZIONE INTERNAZIONALE DEL LAVORO (COM-2006 - 288 definitivo)

La Convenzione consolidata sul lavoro marittimo dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) è stata adottata lo scorso 23 febbraio 2006 ed intende perseguire l'obiettivo di stabilire norme minime internazionali per l'intero settore che siano semplici, chiare, coerenti, accettabili ed applicabili, in modo da predisporre un codice del lavoro marittimo. La Convenzione intende, altresì, conseguire e mantenere parità di condizioni nel settore marittimo, ponendo rimedio alla scarsa percentuale di ratifica di numerose convenzioni nel settore del lavoro marittimo.

Al fine di risolvere i potenziali conflitti giuridici fra la Convenzione del 2006 e la normativa comunitaria in materia di coordinamento dei regimi di sicurezza sociale, nel testo della Convenzione dell'OIL è stata inserita una clausola di salvaguardia in materia di coordina-

... Continua



Continua ...

mento dei regimi di sicurezza sociale in caso di divergenza in materia fra le disposizioni della Convenzione e le norme comunitarie.

La Commissione europea propone che il Consiglio autorizzi gli Stati membri a ratificare la Convenzione consolidata del 2006 dell'OIL in materia di lavoro marittimo nell'interesse della Comunità (art. 1). Gli Stati membri devono adottare le misure necessarie per depositare gli strumenti di ratifica della Convenzione presso la Direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro entro il 31 dicembre 2008 (art. 2).

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

SULLA NOZIONE DI «VIAGGIO CHE SEGUE O PRECEDE» IL CABOTAGGIO MARITTIMO AI FINI DELL'APPLICAZIONE DEL REG. CEE N. 3577/92

(Corte di Giustizia Europea, sentenza del 6 aprile 2006, C-456/04)

Con una recente pronuncia la Corte di Giustizia Europea si è pronunciata in punto alla interpretazione della nozione di «viaggio che se-

gue o precede» il viaggio di cabotaggio, di cui al Regolamento CEE n. 3577/92 concernente l'applicazione del principio di libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri.

La domanda pregiudiziale innanzi la Corte era stata sollevata nell'ambito di una controversia sorta a seguito di una decisione con cui la Capitaneria di Porto di Siracusa aveva negato ad una nave cisterna battente bandiera greca l'autorizzazione ad effettuare una tratta di cabotaggio insulare tra Magnisi e Gela.

Nel caso di specie, la Agip Petroli noleggiava una nave cisterna battente bandiera greca per l'esecuzione di un trasporto di un carico di petrolio greggio tra Magnisi e Gela. La stessa società noleggiante chiedeva l'applicazione della normativa dello Stato di bandiera, ovvero la Repubblica ellenica, in luogo di quella dello Stato ospitante, ovvero l'Italia, per quanto le questioni relative all'equipaggio. Tale richiesta veniva motivata in base all'art. 3, punto 3, del Regolamento CEE sopra citato, secondo cui «a decorrere dal 1° gennaio 1999, per le navi da carico di oltre 650 tonnellate lorde che effettuano il cabotaggio con le isole, quando il viaggio in questione segue o precede un viaggio in provenienza da o diretto verso un altro Stato, tutte le questioni relative all'equipaggio

sono di competenza dello Stato in cui la nave è registrata (Stato di bandiera)». Infatti, la nave greca, dopo l'esecuzione del cabotaggio insulare, avrebbe dovuto intraprendere un successivo

viaggio diretto all'estero senza carico a bordo.

La Capitaneria di Porto di Siracusa negava l'autorizzazione ad effettuare detto cabotaggio insulare, posto che la nave greca portava a bordo equipaggio di nazionalità filippina in violazione della normativa interna, di cui all'art. 318 cod. nav., che prescrive l'arruolamento di cittadini italiani o di altri Paesi appartenenti all'Unione Europea. L'applicazione del diritto dello Stato ospitante, per quanto concerne le questioni relative all'equipaggio, viene motivata dalla Capitaneria di Porto in base al fatto che l'applicazione in via di deroga del diritto dello Stato di bandiera, ex art. 3, punto 3 del citato Regolamento, riguarda solo il caso in cui «il viaggio che segue o precede il viaggio di cabotaggio sia funzionalmente e commercialmente autonomo, cioè con carico a bordo avente come destinazione finale/iniziale un porto estero». Pertanto, la Capitaneria esclude che tale deroga possa trovare applicazione nel caso in cui il viaggio che segue o precede quello di cabotaggio insulare consista in un viaggio in zavorra o con un carico di merci che per quantità o qualità non possono attribuire al viaggio carattere autonomo. In tale ultimo caso trova applicazione il principio generale sancito dall'art. 3, punto 2, del Regolamento citato, secondo cui «per le navi che effettuano il cabotaggio con le isole, tutte le questioni relative all'equipaggio sono di competenza dello Stato in cui la nave effettua un servizio di trasporto marittimo (Stato ospitante)».

In definitiva, la questione pregiudiziale sottoposta all'attenzione

... Continua

**navi e merci
sicure.**

GENERALI MARINE
Assicurazioni in movimento.



Continua ...

della Corte riguarda la corretta interpretazione che deve essere fornita all'espressione «viaggio che segue o precede il viaggio di cabotaggio», ovvero se tale viaggio debba essere funzionalmente e commercialmente autonomo, ovvero con carico a bordo e con destinazione finale/iniziale un porto estero, ovvero se si estenda anche alle ipotesi di viaggio senza carico a bordo.

La Corte di Giustizia aderisce alla linea interpretativa più estesa sulla base di due preliminari osservazioni. In primo luogo, l'art. 3, punto 2, del Regolamento si limita a chiedere che il viaggio di cabotaggio sia preceduto o seguito da un viaggio internazionale, senza fornire alcuna indicazione né sulla nozione di viaggio, né sull'eventuale presenza di carico a bordo delle navi. Di conseguenza occorre ricomprendere qualsiasi viaggio a prescindere dalla presenza di un carico a bordo. In secondo luogo, ad avviso della Corte tale seconda interpretazione risulta conforme all'obiettivo del Regolamento che è quello di attuare la libera prestazione dei servizi nel cabotaggio marittimo alle condizioni e con le deroghe dallo stesso previste.

Tuttavia, la Corte richiama l'attenzione anche sul fatto che l'applicazione della normativa comunitaria non può estendersi fino a legittimare comportamenti abusivi degli operatori economici, vale a dire operazioni realizzate al solo scopo di aggirare le norme previste dal diritto comunitario. Quindi, non possono essere ricompresi nella nozione di viaggio che segue o precede il viaggio di cabotaggio quei viaggi che l'armatore abbia

creato artificialmente, ovvero viaggi in zavorra effettuati abusivamente allo scopo di aggirare le norme previste dal Regolamento. L'accertamento di una pratica abusiva viene demandato al Giudice nazionale al quale spetta il compito di verificare, conformemente alle norme nazionali sull'onere della prova, se gli elementi costitutivi di un comportamento abusivo sussistano nella causa principale. Risulta sintomatico di tale comportamento abusivo del diritto, il fatto che il viaggio internazionale in zavorra consenta all'armatore di fruire delle norme dello Stato bandiera, in spregio di quelle dello Stato ospitante, per tutte le questioni riguardanti l'equipaggio, con conseguenti vantaggi per l'armatore, secondo una valutazione compiuta in base ad elementi oggettivi.

Annalisa Pracucci

CONFLITTO DI ATTRIBUZIONI IN MATERIA DI FUNZIONI LEGISLATIVE E AMMINISTRATIVE

(Corte Costituzionale, sentenza del 10 marzo 2006, n. 90)

La sentenza di seguito annotata affronta il tema della ripartizione di competenze Stato-Regioni in materia di porti e di demanio marittimo dello Stato.

Con ricorso notificato in data 16 maggio 2003, la Regione Campania ha promosso conflitto di attribuzione nei confronti dello Stato, in relazione alla nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna, datata 12

marzo 2003, in quanto con la medesima «*si richiede al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto di Napoli di procedere agli adempimenti amministrativi relativi al rilascio delle concessioni demaniali in ambito portuale, considerando ascritti alla competenza statale, oltre ai porti e alle aree ricomprese nella giurisdizione delle autorità portuali, anche i porti – di qualunque tipo – indicati nel D.P.C.M. 21 dicembre 1995*».

La Regione Campania ha, in conseguenza di ciò, prospettato la violazione degli articoli 114, 117 e 118 della Costituzione - sia in relazione al D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 (Attuazione della delega di cui all'art. 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382), che al D.L. 31 marzo 1988, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59) - nonché del principio di leale collaborazione.

Seguendo il ragionamento della Regione, infatti, seppur la Costituzione non preveda - in materia di porti - una specifica competenza regionale, siffatta competenza è implicitamente attribuita dall'evoluzione legislativa. Pertanto la nota *de qua*, incidendo sull'autonomia delle Regioni, non tiene conto dei nuovi criteri introdotti dalla novella del Titolo V della Costituzione.

Invero, tale riforma - e la conseguente nuova logica dei rapporti tra Stato e Regioni - evidenzia tre elementi che incidono sul riparto delle competenze tra Stato e Regioni, ovvero una potestà legislativa concorrente in materia di porti,

... Continua



Continua ...

il modello di distribuzione delle funzioni amministrative introdotto dal nuovo art. 118 della Costituzione, nonché l'attribuzione in via esclusiva alla competenza legislativa regionale di ambiti materiali (quali il turismo nel caso di specie). A sostegno di tale tesi, la Regione porta le disposizioni che hanno dato luogo al trasferimento delle funzioni amministrative dallo Stato alle Regioni, in particolare il D.P.R. 616/1977 e il D.Lgs. 112/1998. In tale ottica non sussisterebbero dubbi circa la sicura ascrivibilità dei «porti turistici» alla competenza regionale.

Da ultimo, si assume che sarebbe stato comunque violato il principio di leale collaborazione, in quanto la determinazione impugnata avrebbe attribuito allo Stato il potere di individuare «*unilateralmente i porti sottratti all'intervento regionale*», senza passare attraverso forme di collaborazione con la Regione interessata.

L'Avvocatura generale dello Stato, in difesa del Presidente del Consiglio dei ministri, ha opposto la tesi della Regione, richiamando in primo luogo il parere del Consiglio di Stato n. 767 del 2002, in cui si ritiene affermata la permanente valenza del D.P.C.M. 21 dicembre 1995 come strumento per individuare non solo le aree, ma anche i porti di prevalente interesse nazionale e la sentenza della stessa Corte costituzionale n. 511 del 2002 portatrice di elementi chiarificatori nel conflitto tra il D.P.C.M. *de quo* e l'asserita competenza regionale in materia di porti turistici. Altresì, l'Avvocatura portava a ragione della competenza statale in merito il parere del Consiglio di Stato n.

2194 del 2002.

Rilevava, infine, come la competenza dello Stato sia desumibile dall'art. 104, c. 1, lettera s), del D.Lgs. n. 112 del 1998, la cui valenza appare confermata in ragione di quanto stabilito dalla pronuncia della Corte costituzionale n. 282 del 2002, ovvero che nella fase di transizione dal vecchio al nuovo sistema di riparto delle competenze, anche ove si verta in tema di legislazione regionale concorrente, quest'ultima dovrà svolgersi nel rispetto dei principi fondamentali, comunque risultanti dalla legislazione statale già in vigore.

Nella risoluzione della contesa, il Giudice delle leggi ha preliminarmente individuato l'ambito del giudizio per conflitto di attribuzione proposto dalla Regione Campania, inquadrando le censure da questa proposte nell'ambito dei porti turistici, e conseguentemente delineato i tratti essenziali della disciplina di settore rilevante. Ricostruito il quadro normativo con le modifiche subite nel tempo, la Corte ha potuto concentrare la propria attenzione sulla doglianza avanzata dalla Regione, doglianza concernente - come visto sopra - il *vulnus* alle proprie attribuzioni, nella materia *de qua*, operato dall'atto ministeriale impugnato.

La Corte ha dapprima precisato che l'esame non doveva riguardare la normativa e gli atti amministrativi adottati prima della riforma del Titolo V della Costituzione, e pertanto puntualizzato come, per orientamento costante della Corte, il conflitto andasse risolto sulla base dei parametri costituzionali vigenti al momento dell'adozione degli atti in ordine ai quali è stato proposto il ricorso.

In tale ottica, conclude il Giudice delle leggi, il ricorso è fondato e deve trovare accoglimento. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'atto impugnato, non ha infatti tenuto conto del nuovo riparto delle funzioni legislative e amministrative delineato dalla riforma del Titolo V della Parte seconda della Costituzione, essendosi limitato a disporre l'attrazione nella competenza statale dei «porti turistici» solo perché inseriti nel D.P.C.M. 21 dicembre 1995. Il nuovo assetto delle competenze portato dalla legge costituzionale n. 3 del 2001, impedisce pertanto che possa attribuirsi attuale valenza all'inserimento dei «porti turistici» nel D.P.C.M. 21 dicembre 1995 ai fini del riparto delle funzioni amministrative.

La decisione in esame elimina ogni residuo dubbio circa l'attribuzione della competenza amministrativa in materia di porti turistici, e come tale deve essere la benvenuta. Appare infatti chiaro come - a seguito della riforma al Titolo V della Costituzione - la materia «turismo» è attualmente di competenza legislativa residuale, e dunque piena, delle Regioni. Tutto ciò, tuttavia, non esclude che lo Stato possa, in futuro, con la necessaria partecipazione della Regione interessata e in ossequio al principio di leale collaborazione, procedere a riconoscere a taluni porti turistici, per dimensione e importanza, carattere di rilevanza economica internazionale o di preminente interesse nazionale. Tale carattere sarebbe idoneo a giustificare una competenza legislativa ed amministrativa dello Stato su tali porti e sulle connesse aree portuali.

Alessandro Tricoli



MATERIALI

a cura di Greta Tellarini

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE DELL'11 MAGGIO 2006 RIGUARDANTE L'INTERPRETAZIONE DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 3577/92 DEL CONSIGLIO SU CABOTAGGIO MARITTIMO

In data 11 maggio 2006 è stata pubblicata (COM(2006) 196 definitivo) la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, che aggiorna e rettifica la comunicazione riguardante l'interpretazione del Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo).

Nella comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni del 22 dicembre 2003 sulla interpretazione del Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, la Commissione ha trattato diversi temi relativi all'applicazione del regolamento in questione. Stante gli sviluppi del diritto comunitario e l'esigenza avvertita di chiarimento in merito, la Commissione ha ritenuto necessario riconsiderare i temi già trattati nella suddetta comunicazione.

Il punto 5.6. della comunicazione riguarda le procedure semplificate

per il trasporto di merci e passeggeri verso «piccole isole»; con tale definizione si intendono le isole dove il numero annuo totale di passeggeri trasportati via mare da e verso l'isola è inferiore o uguale a circa 100.000 persone.

Il 28 novembre 2005 la Commissione ha adottato la Decisione 2005/842/CE sull'applicazione dell'art. 86, par. 2, del trattato agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale. La decisione stabilisce le condizioni alle quali gli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale devono essere ritenuti compatibili con il mercato comune e considerati esenti dall'obbligo di notifica di cui all'art. 88, par. 3, del trattato. L'art. 2, par. 1, lett. c) della decisione si applica alla compensazione per i collegamenti aerei o marittimi verso le isole con traffico annuale medio non superiore a 300.000 passeggeri nei due esercizi precedenti a quello del conferimento del servizio di interesse economico generale.

La Commissione ritiene che la compensazione per servizi di interesse economico generale nel settore del trasporto marittimo e le procedure di selezione delle imprese incaricate di questi servizi siano strettamente connesse e che quin-

di la stessa soglia di passeggeri debba essere prevista all'art. 2, par. 1, lett. c) della Decisione 2005/842/CE e nel punto 5.6 della comunicazione sul cabotaggio.

Per tali ragioni la Commissione intende applicare una soglia di 300.000 anziché di 100.000 passeggeri all'anno ai fini del punto 5.6 della comunicazione sull'interpretazione del Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio.

La sezione 2.2.2 della comunicazione sull'interpretazione del Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio tratta l'accesso al cabotaggio e le condizioni di immatricolazione delle navi negli Stati membri. Il par. 3 della sezione 2.2.2 riguarda le navi immatricolare a Gibilterra. Il paragrafo suddetto prevede la possibilità di rifiutare l'accesso al cabotaggio alle navi immatricolate a Gibilterra se è accertato che le navi in oggetto non sono effettivamente soggette al trattato e al diritto comunitario derivato.

Dal momento che le norme comunitarie nel settore marittimo sono interamente applicabili alle navi immatricolate a Gibilterra, l'affermazione di cui al summenzionato par. 3 non è corretta e deve quindi essere rettificata. La Commissione segnala pertanto che le navi immatricolate a Gibilterra hanno diritto di accedere al cabotaggio marittimo alle stesse condizioni di qualsiasi altra nave immatricolata in uno Stato membro.