

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

Sezione Aerea

**L'evoluzione
del "sistema" EASA**
pagg. 1-2

**Accordo aereo Unione Europea/Stati
Uniti: inizia la seconda fase**
pagg. 1-7

**Il prestito-ponte
ad Alitalia e la tutela
della libera concorrenza comunitaria:
attivata la procedura di verifica
da parte
dell'Unione Europea**
pagg. 1-5

**Le F.T.L. tra la disciplina nazionale e la
normativa Comunitaria EASA/EU OPS 1**
pagg. 1-9

Osservatorio Legislativo
pagg. 11-15

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 15-17

Materiali
pagg. 17-19

Sezione Marittima

Osservatorio Legislativo
pagg. 19-21

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 21-24

Eventi
pagg. 24

L'evoluzione del "sistema" EASA

di Filippo Tomasello*

New EC Regulation 216 of 20 February 2008, gave EASA new responsibilities for air operations, flight crew licensing and safety of third country aircraft. This on one side provided a solid basis to complete the transition from the former JAA; on the other hand it is only one step in the evolution of the EU legislation on aviation safety. During such evolution some of the principles underpinning said Regulation 216, are expected to remain unchanged.

Continua a pagina 2

* ATM/Airport Safety Officer - European Aviation Safety Agency (EASA). The content of the article must be considered as the personal interpretation of the author.

Accordo aereo Unione Europea/Stati Uniti: inizia la seconda fase

di Maria Teresa Lioi*

The European Union and the United States officially got off the "second and last stage" aviation agreement in May 2008. The negotiation, settled to the real accomplishment of the "open aviation area", with particular reference to the transatlantic aviation, aims to obtain the reciprocal removal of limits on the ownership of airlines by investors from the European Union and the United States and the further liberalization of the air traffic's rights. Already through the EU-US Air Transport Agreement dated March 30 2008, which represents the "first stage", the parties opened up services between the EU and the United States by recognizing the reciprocal access to domestic markets without any charges or bid's restrictions.

Continua a pagina 7

* Enac - Direzione Trasporto Aereo

Il prestito-ponte ad Alitalia e la tutela della libera concorrenza comunitaria: attivata la procedura di verifica da parte dell'Unione Europea

di Consuelo Mangiardi*

The European Commission started to inquire into the loan of 300 million euros that the Italian government granted to Alitalia since this loan may constitute an illegal state aid. The Commission checks state aid to ensure it does not distort competition. Alitalia could be dragged to court if the Commission concludes that the 300m euro loan represents state aid.

Continua a pagina 5

* Avvocato - Consulente Enac

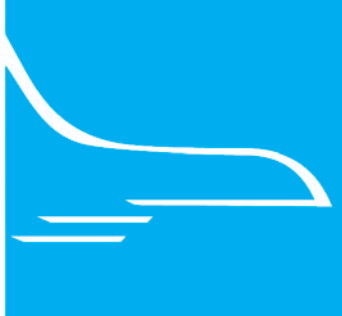
Le F.T.L. tra la disciplina nazionale e la normativa comunitaria EASA/EU OPS 1

di Giovanni Esposito*

The article focuses on the Reform of the Flying Time Limitations introduced in the European Union by the Parliament and Council Regulation (CE) No 1899/2006 of 12 December 2006, in particular by its Addendum III, that's going to come in force including the discipline of the Subpart Q of the EASA/EU OPS 1, concerning the flying time rules and limitations. In particular, the new European discipline is compared with the current Italian Enac Regulation of the FTL, in order to highlight the principal aspects of the Italian law that will have to be modified to make it suitable to the new European discipline.

Continua a pagina 9

* Avvocato in Milano



Continua dalla prima pagina
**(L'evoluzione
 del "sistema" EASA)**

Sommario

Il nuovo Regolamento CE 216 del 20 Febbraio 2008, conferisce ad EASA nuove responsabilità per le operazioni di volo, per i brevetti dei piloti e per la safety dei velivoli extra-comunitari. Ciò da una parte fornisce una solida base per completare la transizione dal precedente sistema JAA; dall'altra è solo un passo nell'evoluzione della legislazione comunitaria per la safety aeronautica. Durante questa evoluzione è presumibile che alcuni dei principi che sottendono il Regolamento 216, rimangano invariati.

Nel numero 1/2008 dell'"Aviation & Maritime Journal", il dr. Pietro Nisi ha presentato il nuovo regolamento comunitario 216 del 20 febbraio 2008 che estende le competenze dell'Agenzia Europea per la "Safety" Aeronautica (EASA) alle operazioni di volo, ai brevetti dei piloti ed alla sicurezza del

DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

COMITATO DIRETTIVO:

Stephan Hobe, Pietro Manzini,
 Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon,
 Franco Persiani, Alfredo Roma,
 Mario Sebastiani, Greta Tellarini,
 Stefano Zunarelli,
 Francesca De Crescenzo

HANNO COLLABORATO:

Giovanni Esposito, Maria Teresa Lioi,
 Consuelo Mangiardi, Filippo Tomasello

REDAZIONE:

Filippo Maria Andreani, Pietro Nisi,
 Annalisa Pracucci, 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

trasporto aereo sul territorio comunitario, da parte di operatori non-comunitari. Scopo di queste note è quindi chiarire il processo di transizione dalle precedenti Joint Aviation Authorities (JAA) all'EASA, evidenziare alcuni principi del nuovo regolamento che si applicano a tutti i domini aeronautici e possibilmente fornire qualche informazione su quanto accadrà nel medio termine, nella comunità europea, nel settore della **regolamentazione** della "safety" aeronautica.

Va infatti ricordato che tutti coloro che svolgono mansioni in aviazione sono responsabili per la safety per la loro parte: da coloro che eseguono i più umili compiti di ground handling intorno agli aeroplani, a chi si occupa delle condizioni e manutenzione dell'air side aeroportuale, fino alle più complesse professioni dei piloti di grossi aerei intercontinentali o dei controllori radar del traffico aereo. Il compito di EASA e degli altri "regolatori" (in Italia l'ENAC) non è quindi occuparsi di "safety", ma solo di "safety regulation". Da una parte infatti il "safety management" è compito delle organizzazioni operative (operatori di volo, operatori aeroportuali, fornitori dei servizi della navigazione aerea). Dall'altra la safety regulation comprende tre e solo tre attività:

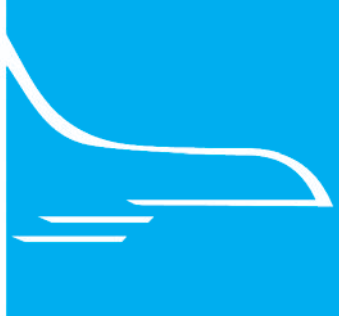
- Definizione ed adozione delle regole (rulemaking);
- Rilascio di certificazioni e supervisione continua dei prodotti/organizzazioni certificate;
- Standardizzazione dei certificatori.

Orbene, negli ormai lontani anni '60 del XX secolo, i regolatori aeronautici francese ed inglese, alle prese con il progetto congiunto per il supersonico Concorde, compresero che un'armonizzazione delle rispettive regole e

pratiche sarebbe stata opportuna. Il bisogno fu acuito dalla successiva nascita della franco-tedesca Airbus (1970) e ciò portò prima ad un accordo (1979) fra tredici autorità aeronautiche nazionali su norme comuni, cioè "Joint Aviation Regulations (JARs), poi ad un accordo sulle procedure per dimostrare l'aeronavigabilità (1987) ed infine all'accordo di Cipro (11 settembre 1990) che costituì le Joint Aviation Authorities (JAA). Le JAA si sono occupate di aeronavigabilità, operazioni di volo e brevetti dei piloti; mai di safety aeroportuale o dei servizi della navigazione aerea. Per cui pur avendo fatto molto, non hanno mai agito in un'ottica di "sistema totale". Nei campi coperti le JAA hanno comunque prodotto eccellenti documenti, ma tuttavia, a parte l'approccio regolamentare frazionato ai vari domini aeronautici sopra richiamato, nessun documento JAA (come del resto ICAO od EUROCONTROL) aveva forza legale. Con l'entrata in vigore del Regolamento CE 1592 del 15 luglio 2002, le responsabilità per l'aeronavigabilità sono state quindi trasferite dal legislatore europeo ad EASA, inserendo le proposte di quest'ultima in un solido quadro legislativo che porta all'adozione di norme (Regolamenti della Commissione) direttamente in forza negli Stati membri. Anche i rimanenti domini coperti dal JAA (cioè operazioni ed equipaggi di volo) hanno subito la stessa sorte con il Regolamento 216 del 20 Febbraio 2008, entrato in vigore venti giorni dopo la pubblicazione: cioè l'11 marzo 2008.

Ancora pochi giorni dopo, il 19 marzo 2008 a Parigi, i Direttori Generali (DGAC) della Conferenza Europea dell'Aviazione Civile (ECAC) hanno deliberato di terminare le attività regolamentari delle JAA. In particolare i DGAC hanno deciso che:

... Continua



Continua ...

- L'ufficio di collegamento (« Liaison Office ») di Colonia, co-ubicato con EASA, sarà chiuso entro il 30 giugno 2009;
- Parallelamente si attende che gli Stati denunciino unilateralmente gli accordi di Cipro, sulla base di una Risoluzione adottata dalla Sessione Plenaria Speciale dell'ECAC, risoluzione che presumibilmente verrà adottata nel corso del 2008;
- Il centro di formazione (JAA TO) di Hoofddorp sarà invece trasformato in una società di diritto olandese e continuerà la propria attività.

L'EASA da parte sua ha affermato che all'inizio del 2009 istituirà essa stessa una funzione di collegamento con gli Stati JAA non ancora parte del "sistema" EASA¹, onde favorirne la loro futura associazione.

In conclusione la transizione dalle JAA ad EASA sarà terminata entro il 2009; da allora il metodo "comunitario" (basato su decisioni prese a maggioranza, dopo consultazione dell'intera società e non solo delle amministrazioni, sotto il controllo del legislatore europeo della Commissione) sostituirà pienamente il metodo intergovernativo delle JAA per la safety aeronautica ... solo però nei domini trattati dalle JAA. Nel 2009 la safety regulation degli aeroporti sarà infatti ancora materia nazionale, mentre quella dei servizi della navigazione aerea sarà trattata si

¹ Nel maggio 2008 fanno parte del sistema EASA i 27 Stati dell'Unione Europea, più Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera. Sulla base dell'accordo sull' "European Common Aviation Area" (ECAA) il sistema sarà esteso in pratica a tutta l'area balcanica. La funzione di collegamento riguarda quindi solo cinque Stati già membri del JAA: Armenia, Azerbaïjan, Georgia, Monaco ed Ucraina.

a livello comunitario, ma nell'ambito del "Cielo Unico", le cui priorità sono capacità, efficienza economica ed organizzazione dei servizi. Il Gruppo di Alto Livello istituito dal Vice Presidente della Commissione Europea Jacques Barrot nel settembre 2006, circa un anno dopo ha però presentato il suo rapporto finale, dove, fra l'altro, si raccomandava un approccio "orizzontale" e non frammentato per la safety regulation aeronautica centrato sul "sistema" EASA (cioè l'Agenzia di Colonia e le Autorità Nazionali che rilasciano la maggioranza delle certificazioni ed eseguono la sorveglianza a livello locale). Questa è stata la base della Comunicazione 845 della Commissione Europea del 20 Dicembre 2007, che appunto preconizzava non solo la riforma del "Cielo Unico" ma l'estensione di EASA a tutti i domini aeronautici, cioè oltre il perimetro entro cui avevano operato le JAA.

Lungo questa strada l'EASA ha quindi pubblicato la sua Opinione 03 del 6 dicembre 2007 per la safety ed interoperabilità degli aerodromi, proponendo che quelli aperti all'uso pubblico rientrino nelle competenze comunitarie. E poi l'Opinione 01 del 15 aprile 2008 per la safety dell'Air Traffic Management (ATM) e dei servizi della navigazione aerea (ANS). Deve notarsi che mentre EUROCONTROL sembra aver posto l'enfasi solo su ATM (cioè servizi e controllo del traffico aereo, gestione dello spazio aereo e gestione dei flussi di traffico), EASA è convinta che vada ragionevolmente regolamentata anche la sicurezza delle in-

formazioni aeronautiche (compresi i dati digitali caricati nei calcolatori di bordo), nonché dei segnali per la navigazione e per le comunicazioni, sia che tali servizi siano erogati dai fornitori "di bandiera" (in Italia l'ENAV S.p.A.) che da altri soggetti. In particolare altri soggetti, sovente operatori aeroportuali, possono altresì erogare servizi di informazione (AFIS) ovvero di gestione dei movimenti sui piazzali (apron management service). EASA inoltre, nella Opinione 01, ha proposto di regolamentare meglio le fasi di progettazione, costruzione e manutenzione dei sistemi ATM/ANS, che nel "Cielo Unico" non sembrano compiutamente definite.

Questa seconda estensione delle competenze EASA sarà presumibilmente attuata, ovviamente se il legislatore sarà di concorde avviso, modificando pochi articoli del Regolamento CE 216/2008 ed ivi aggiungendo un ridottissimo numero di nuovi articoli. La struttura ed i principi generali del Regolamento 216 rimarranno quindi invariati. Su alcuni di tali principi si desidera qui richiamare l'attenzione del lettore.

In primo luogo, rispetto al Regolamento 1592/2002, una nuova lettera (f) è stata aggiunta all'articolo 2.2 (obiettivi aggiuntivi) nel Regolamento 216/2008. Ivi il legislatore incarica EASA di contribuire altresì alla creazione di un "level playing field" per la competizione nel mercato interno dell'Unione. Tale inclusione non è banale e può forse essere vista da due prospettive:

- Alla fine della seconda guerra mondiale, quando nel 1944 nacque l'ICAO, le maggiori compagnie di trasporto aereo, in tutta Europa e non

... Continua





Continua ...

solo nell'allora Unione Sovietica, appartenevano ai governi, mentre statale era la gestione degli aeroporti e dei servizi della navigazione aerea (addirittura militare in molti casi). L'evoluzione sociale, economica e legislativa nel nostro continente ha già portato all'emergere di numerose società private, od agenti in regime di diritto privato, non solo per il trasporto aereo commerciale (es. le cosiddette "low cost" che hanno avuto giustamente un grande successo di mercato), ma anche per le gestioni aeroportuali ed i servizi ATM/ANS (es. trasformazione dell'ENAV in S.p.A.). Il legislatore quindi preconizza che il processo di liberalizzazione andrà avanti ed incarica EASA di assicurare che le regole ed i processi di sicurezza non distorcano la concorrenza;

- Il legislatore inoltre vede "liberalizzazione" e "regolamentazione" come due binari paralleli, entrambi necessari per offrire ai cittadini servizi dal miglior possibile rapporto qualità/prezzo, ma ovviamente sufficientemente sicuri.

Nell'articolo 3 del detto nuovo Regolamento 216, vengono poi introdotte cinque nuove definizioni. La più importante, ad avviso di chi scrive, è la lettera (i) che definisce operazione "commerciale" qualunque operazione di volo condotta a fronte di un corrispettivo economico. Tale definizione quindi va oltre il trasporto aereo commerciale (di posta, passeggeri o merci) includendo il lavoro aereo, anche se condotto da velivoli civili senza pilota a bordo (UAS = Unmanned Aerial System). EASA quindi potrà proporre norme di attuazione anche per il lavoro

aereo e, nel caso degli UAS civili sopra i 150 Kg di peso, non solo per la loro aeronavigabilità ma anche per le loro operazioni (e per le persone che, dal suolo, controllano il volo dell'UAS).

Gli articoli 7, 8 e 9 del regolamento 216/2008 estendono infatti le competenze di EASA rispettivamente ai brevetti dei piloti (e questioni associate come gli istituti di formazione, i centri aero-medici ed i simulatori di volo), alle operazioni di volo (tutte: di trasporto aereo commerciale, di lavoro aereo commerciale e di aviazione generale) ed ai velivoli dei "paesi terzi". In questo contesto deve essere notata la volontà del legislatore di "semplificare" le norme in funzione del rischio sociale connesso ad una certa attività. La società infatti percepisce ben diversamente un incidente fatale occorso ad un piccolo velivolo col solo pilota privato a bordo, che non la catastrofe di un grosso velivolo di linea con passeggeri paganti a bordo. E' quindi in corso uno sforzo per semplificare le norme per i privati e le piccole e medie imprese. L'articolo 7.7 introduce ad esempio il concetto di pilota da "diporto" (leisure pilot) che pone le basi per un più agevole accesso ad esempio al pilotaggio di aeromobili (con un singolo motore a pistoncini) sotto le due tonnellate di peso e per operazioni non-commerciali. Lungo la stessa linea di semplificazione, l'articolo 8.1 obbliga tutti gli operatori di volo a rispettare i requisiti essenziali allegati al Regolamento, ma il paragrafo 8.2 impone un certificato solo agli operatori commerciali. Mentre gli operatori

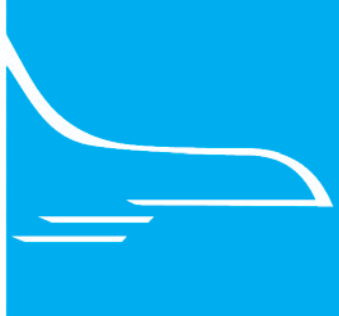
non-commerciali di aeromobili "complessi" (es. business jets) vengono assoggettati (art. 8.3) non ad un processo di certificazione, ma solo all'obbligo di sottoscrivere una dichiarazione di rispetto delle norme applicabili. Il processo della "dichiarazione" comporta ovviamente costi minori.

L'articolo 9.1 impone ai velivoli registrati in Stati extra-comunitari e parimenti gestiti da operatori esteri, di conformarsi non solo ai requisiti ICAO, ma anche ad eventuali requisiti aggiuntivi europei. Ad esempio l'Annesso 10 dell'ICAO standardizza la modulazione ed i protocolli da utilizzare per le comunicazioni dati fra calcolatori di bordo e di terra, tramite il sistema VHF Digital Link (VDL) Modo 2. Ma l'Annesso 10 non obbliga ad avere a bordo un tale sistema. Qualora norme di attuazione del "Cielo Unico" dovessero invece renderlo obbligatorio nello spazio aereo continentale, il detto articolo 9.1 del Regolamento 216/2008 offre la base legale per imporre l'obbligo, simultaneamente in tutti gli Stati comunitari, anche a velivoli registrati in Stati esteri. In più, a differenza dei meccanismi del "Cielo Unico" o di EUROCONTROL, sarà EASA a verificare sempre il rispetto dell'obbligo, prima dell'autorizzazione preventiva necessaria ai sensi dell'articolo 23.1(b).

L'articolo 10 del Regolamento 216/2008 obbliga poi gli Stati, senza bisogno di ulteriori procedure per definire accordi bilaterali o multilaterali (come è invece il caso nel "Cielo Unico"), al "collective oversight" che copre non solo aeromobili extra-comunitari, ma qualunque velivolo comunitario, quando operi fuori del suo Stato di registrazione. E' questo certamente

... Continua





Continua ...

un forte strumento per costruire la reciproca fiducia necessaria per il mutuo riconoscimento delle certificazioni. Strumento necessario anche a fronte del sempre più vasto allargamento dei confini dell'Unione. Queste disposizioni per il "collective oversight" saranno probabilmente utili quando, dopo la seconda estensione, EASA dovrà assumere il dovere di sorveglianza su sistemi ANS come EGNOS o Galileo, le cui infrastrutture sono distribuite attraverso un certo numero di Stati diversi.

E sempre per meglio costruire la reciproca fiducia, il nuovo articolo 11.2 dà alla Commissione la facoltà di richiedere limitazioni o sospensioni di certificati, dopo aver analizzato il caso di sua iniziativa o su richiesta di uno Stato membro o di EASA. Questa disposizione ovviamente rende molto più efficaci le ispezioni di standardizzazione condotte dall'Agenzia.

Il nuovo articolo 13 chiarisce poi che le "entità qualificate" possono essere organizzazioni diverse dalle autorità aeronautiche nazionali, che anche queste ultime possono servirsene, ma che a tal fine è necessario che le dette entità soddisfino i requisiti di cui al nuovo Annesso V.

Il Regolamento 216/2008 poi finalmente introduce alcuni elementi della cosiddetta "just culture" nel diritto europeo facendo obbligo ad EASA di non divulgare informazioni sugli autori dei rapporti volontari di sicurezza che essa dovesse ricevere (articolo 16.1) ed introducendo una norma "anti-mobbing" (articolo 16.3).

Tutte le norme sopra richiamate, per così dire "orizzontali" (ossia applicabi-

li in linea di principio ad operazioni aeree, operazioni aeroportuali ed ATM/ANS), oltre che le sanzioni di cui all'articolo 25, sempre del Regolamento 216/2008, rimarranno presumibilmente in vigore anche dopo la seconda estensione del "sistema" EASA ad aerodromi ed ATM/ANS. La proposta legislativa su tale seconda estensione, basata sul rapporto finale del Gruppo di Alto Livello (luglio 2007), sulla Comunicazione della Commissione n. 845 (dicembre 2007) e sulle Opinioni di EASA n. 03 (dicembre 2007) e n. 01 (aprile 2008) potrebbe essere adottata dalla Commissione Europea nel corso dell'estate del 2008. E presumibilmente approvata dal legislatore nel 2010.

Come si è accennato sopra, EASA ha dunque una visione "orizzontale" del sistema "totale" dell'aviazione civile, per cui le normative ad esempio applicabili al management delle organizzazioni ed ai processi da applicare da parte delle autorità nazionali, che saranno adottate a seguito della prima estensione, avranno poi effetto anche dopo la seconda, nei domini aeroportuale ed ATM/ANS. Si raccomanda quindi a tutti gli "stakeholders" aeronautici italiani (ossia non solo operatori di volo ma anche operatori aeroportuali ed ATM/ANS) di seguire con attenzione il sito EASA² dove vengono pubblicate le Notice of Proposed Amendment (NPA), in quanto nel secondo semestre del 2008 sono previste due NPA di norme "orizzontali": una appunto per i sistemi di manage-

ment degli operatori (si noti che EASA non parla di un "safety management" separato da altri sistemi organizzativi, ma di sistema di management che include la "safety") ed un'altra per i processi da seguire da parte delle autorità (cioè ENAC). Questa ultima serie di norme sarà ovviamente quella che offrirà una più solida base alle ispezioni EASA per la standardizzazione dei certificatori.

² www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_npa.php

Continua dalla prima pagina

(Il prestito-ponte ad Alitalia e la tutela della libera concorrenza comunitaria: attivata la procedura di verifica da parte dell'Unione Europea)

La Commissione Europea, su proposta del neocommissario ai Trasporti, Antonio Tajani, ha deciso di aprire un'indagine formale sul prestito da 300 milioni di euro concesso dal Governo ad Alitalia con decreto legge n. 80/08.

La procedura, che ha preso il via mercoledì 11 giugno e che potrebbe durare fino a un massimo di 18 mesi, è destinata ad accertare se l'intervento pubblico in favore di Alitalia costituisce un aiuto di Stato compatibile con le norme UE sul Mercato Unico Europeo. I motivi che hanno determinato l'avvio dell'iter procedurale sono molteplici e possono essere così sintetizzati:

1) Incompatibilità del prestito con il mercato comune. Art. 87 (ex 92) del Trattato istitutivo delle Comunità Europee.

Secondo gli analisti della UE, il prestito-ponte concesso alla compagnia costituisce un aiuto di Stato poiché "confe-

... Continua





Continua ...

risce ad Alitalia un vantaggio economico di cui essa è l'unica beneficiaria, falsando o minacciando di falsare la concorrenza all'interno del mercato comune, poiché riguarda una sola impresa che si trova in una situazione di concorrenza con le altre compagnie aeree". Inoltre, la misura in questione non rientra nelle ipotesi di compatibilità previste, in quanto non determinata da circostanze eccezionali, imprevedibili e indipendenti dalla volontà dell'impresa (calamità naturali; perturbazione grave dell'economia italiana etc.).

Al riguardo, è necessario analizzare la disciplina relativa al divieto di aiuti di Stato contenuta nella Parte II, Titolo V, Capo III del Trattato istitutivo delle Comunità Europee.

In particolare, l'art. 87 (ex 92) stabilisce: *"salvo le deroghe contemplate dal Trattato stesso, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidono sugli scambi fra gli Stati membri, gli aiuti concessi da Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza"*.

Obiettivo della norma comunitaria è impedire che, mediante un'ingerenza in settori di economia o nei confronti di talune imprese, gli Stati membri possano ostacolare la libera concorrenza, falsandone le regole e recando un danno al regime degli scambi.

Pertanto, in sede di interpretazione della norma citata, la Commissione Europea ha specificato che un provvedimento configura un aiuto incompatibile con il mercato comune se risponde alle seguenti condizioni: a) arreca un vantaggio all'impresa interessata; b) è concesso da uno Stato o

mediante risorse statali; c) ha carattere specifico, cioè favorisce solamente talune imprese; d) incide sugli scambi tra Stati membri.

Orbene, tali condizioni cumulative (poiché l'assenza di una di esse esclude l'applicazione dell'art. 87) sono, secondo la Commissione UE, tutte integrate nel caso Alitalia.

2) Mancata notifica alla Commissione UE del D.L. n. 80/08.

La Commissione ritiene che l'Italia abbia agito in violazione dell'art. 88, paragrafo 3, del Trattato, poiché non ha notificato in via preventiva il decreto legge di concessione del prestito.

Infatti, a norma del citato art. 88 (ex 93), i progetti diretti a istituire o modificare aiuti sono comunicati alla Commissione, in tempo perché presenti le sue osservazioni.

Di fatto, gli Stati possono procedere alla concessione di aiuti anche senza un preventivo assenso della Commissione che, proprio per questo motivo, ha il potere di verificare in qualsiasi momento se una determinata operazione ha natura di aiuto di Stato o meno.

Tuttavia - stante l'importanza della comunicazione al fine di consentire un esame preventivo sulla compatibilità dell'aiuto, tale da evitare che lo Stato erogante sia costretto, in futuro, a rimuoverlo - la notifica è espressamente consigliata dalla stessa Commissione in recenti comunicazioni e raccomandazioni agli Stati membri.

3) Inadeguatezza del tasso di interesse applicato rispetto alle normali condizioni di mercato.

I tecnici della UE hanno, inoltre, ritenuto eccessivamente basso il tasso di interesse applicato al prestito. E', infatti, compito della Commissione stabilire se i prestiti siano stati ottenuti alle norma-

li condizioni di mercato, cioè verificare se il saggio di interesse richiesto dallo Stato è lo stesso che, a parità di condizioni, richiederebbe una banca.

Orbene, il tasso di interesse applicato al prestito-ponte è quello indicato nella comunicazione della Commissione Europea sulla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (2008/C14/02), maggiorato dell'1%.

Tuttavia, la UE dubita della legittimità dell'operazione, ritenendo poco probabile che "data la situazione finanziaria gravemente compromessa, un qualsiasi investitore privato avrebbe accettato di concedere prestiti ad Alitalia e, a maggior ragione, un prestito il cui importo venga imputato in conto capitale e che, pertanto, nell'ipotesi di liquidazione della compagnia, sarebbe rimborsato solo dopo che sono stati soddisfatti tutti gli altri creditori".

4) Mancanza di un piano di risanamento industriale.

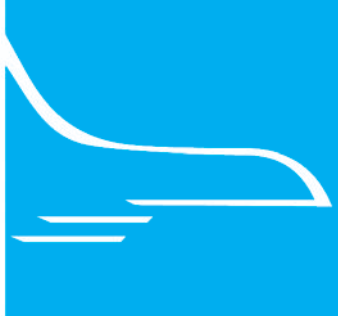
L'assenza di un piano industriale rafforza l'ipotesi dell'illegittimità del prestito.

Secondo la Giurisprudenza Comunitaria, infatti, gli incentivi alle imprese in difficoltà, per essere considerati compatibili con il mercato comune, devono accompagnare un piano di ristrutturazione coerente, che deve essere presentato alla Commissione Europea con le necessarie precisazioni.

Nel caso Alitalia, invece, non sussistono né il piano, né le motivazioni, ma solo l'affermazione secondo cui il contributo, considerate le ragioni di necessità e urgenza, dovrebbe garantire la continuità del servizio a favore degli utenti.

Dal momento di apertura della proce-

... Continua



Continua ...

dura in esame, il Governo italiano avrà 30 giorni di tempo per inoltrare alla Commissione UE le proprie osservazioni generali sul dossier.

Il giudizio definitivo dovrebbe essere espresso da quest'ultima per metà ottobre. Entro tale termine, si potrebbero vagliare delle soluzioni concertate finalizzate a modificare la caratteristica di "aiuto di Stato" del prestito ponte e rendere lo stesso compatibile con le norme comunitarie.

Nel caso in cui, invece, un accordo in tal senso non dovesse essere raggiunto, i 300 milioni di euro concessi alla compagnia di bandiera italiana dovrebbero essere restituiti.

In conclusione, l'unica possibilità per il Governo di ottenere il via libera comunitario al prestito è quella di individuare e comunicare alla Commissione Europea, entro ottobre, la cordata di imprenditori interessati a rilevare interamente Alitalia.

Continua dalla prima pagina

(Accordo aereo Unione Europea/Stati Uniti: inizia la seconda fase)

Si sono aperti ufficialmente a Brdo, Slovenia, il 15 maggio 2008 i negoziati tra l'Unione Europea e gli Stati Uniti d'America per il raggiungimento della seconda ed ultima fase dell'intesa transatlantica, la più ambiziosa mai registrata nel settore del trasporto aereo.

Come sottolineato da Mr Zoltan Kazatsay della Commissione Europea la conclusione della prima fase è stata una "maratona" e non uno "sprint", ma grazie agli sforzi profusi congiuntamente dai 27 Stati Membri dell'Unione Europea e dagli Stati Uniti nel-

l'arco di circa quattro anni e a seguito di 11 tornate negoziali il primo Accordo è stato firmato il 30 aprile 2007 ed è entrato in vigore il 30 marzo scorso.

Ad oggi sono state riconosciute tutte le compagnie degli Stati Membri in qualità di vettori comunitari e ciascuna di esse può operare collegamenti da qualsiasi scalo in Europa verso ogni punto negli Stati Uniti senza restrizioni tariffarie o di capacità offerta con diritti di quinta libertà. E' stato altresì garantito l'accesso al programma statunitense "Fly America" ed ampliata la possibilità di stipulare accordi di carattere commerciale (code sharing, wet leasing etc.). Sono stati nondimeno assicurati diritti più ampi nell'area del franchising e del branding dei servizi aerei, la possibilità di ottenimento della cosiddetta antitrust immunity volta allo sviluppo delle alleanze e diritti, seppur ancora limitati, nel settore della proprietà sostanziale, degli investimenti e del controllo di compagnie statunitensi a favore degli investitori europei.

Nell'arco di poco più di un mese dall'entrata in vigore dell'accordo tutto questo ha già comportato un incremento dell'8% dei voli tra l'Unione Europea e gli Usa nella stagione estiva 2008 rispetto all'anno precedente, l'effettuazione di collegamenti da Paesi diversi da quello di origine (ad esempio Air France che collega Heathrow a Los Angeles), la creazione del vettore Open Skies, sussidiario di British Airways, che volerà dal mese di giugno da Parigi a New York, e in ambito italiano nuovi voli di Air One che ha stipulato un accordo di pro rata con United Airlines alla luce del quale potrà proseguire con un'unica tariffa da Boston e Chicago verso Los Angeles, San Francisco e Las Vegas.

E' stata garantita l'antitrust immunity alle alleanze Skyteam (KLM/Air France/Northwest/Delta/Alitalia/Czech) e Oneworld (Iberia/Finnair/Malev/American Airlines). Sotto il profilo degli investimenti il Gruppo Virgin è entrato con il 25% in Virgin America nel maggio 2007 e la Lufthansa ha il 19% di interessi nella JetBlue dal febbraio 2008.

Si prevede che nei prossimi cinque anni saranno trasportati 25 milioni di passeggeri in più, con un beneficio economico che si aggira intorno ai 12 miliardi di euro, nonché la creazione di 80.000 posti di lavoro negli USA e in Europa.

In definitiva l'accordo vigente va oltre gli elementi contenuti negli open skies tradizionali, ma l'obiettivo rimane quello dell'attuazione concreta di una "open aviation area".

In tale prospettiva l'articolo 21 dell'intesa aveva già definito e condiviso l'obiettivo di continuare ad aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità sulle due sponde dell'Atlantico agevolando gli investimenti, rafforzando l'intero sistema e delineando un quadro che incitasse anche altri Paesi terzi ad aprire i propri mercati (come sta già accadendo con il Canada).

L'agenda di questa seconda fase è pertanto densa di impegni che le Parti si accingono ad assumere con fiducia ed entusiasmo, come ribadito anche nell'intervento del capo delegazione statunitense John Byerly sia allo European Aviation Club che in sede di apertura del "second stage".

In particolare viene delineato l'interesse prioritario di:

- Ulteriore liberalizzazione dei diritti di traffico (cabotaggio compreso);

... Continua



Continua ...

- Possibilità supplementari per gli investimenti stranieri (oggi negli USA non possono eccedere il 25% dei capitali);
- Impatto delle misure ambientali e dei vincoli infrastrutturali sull'esercizio dei diritti di traffico;
- Ulteriore accesso ai trasporti aerei finanziati dallo Stato;
- Fornitura di aeromobili con equipaggio (cosiddetto wet lease, no-lease).

Il funzionamento dell'accordo e la ricerca di soluzioni comuni per le problematiche da questo sollevate vengono già oggi monitorate dal Comitato Congiunto che in futuro sarà verosimilmente investito di maggiori poteri.

Il cammino si presenta difficile, soprattutto sotto il profilo della convergenza normativa, ma come affermato dalla compianta Loyola de Palacio in occasione della ricorrenza della stipula della Convenzione di Chicago il 6 dicembre 1999 "we don't need to have the same policies on these issues, but we need to have convergence on the policies".

Avendo partecipato ai lavori in qualità di delegata italiana devo sottolineare che siamo ancora lontani dall'individuazione di soluzioni concrete in alcuni settori chiave della Open Aviation Area. E già previsto dall'attuale accordo, ad esempio, l'articolato che disciplina la safety e la security che non sarà modificato nella formulazione, ma che necessita di una maggiore convergenza normativa e regolamentare per renderne agevole l'applicazione pratica. Nell'esperienza pregressa le misure unilaterali adottate dagli USA sono risultate penalizzanti in più di un occa-

sione tanto per le compagnie aeree quanto per le società di gestione aeroportuale. Un esempio di successo italiano è costituito dall'apertura del nuovo Terminal 5 all'aeroporto di Fiumicino che ha fatto registrare ampia soddisfazione da parte delle Autorità statunitensi. Uno dei principali obiettivi della seconda fase dell'accordo è quello di giungere ad una velocizzazione delle procedure di controllo (cosiddetto one stop security).

Alla luce delle affermazioni del capo delegazione John Byerly va inoltre evidenziato che la parte americana ha già ottenuto una serie di possibilità ritenute da essa prioritarie, quali l'accesso senza limitazioni agli aeroporti di Shannon (Irlanda) ed Heathrow (Regno Unito) ed è convinta di aver già risolto con la stipula della prima intesa le violazioni di cui alla sentenza della Corte di Giustizia del 2002. Rimangono invece attuali, e possono quindi essere considerate interessanti in prospettiva dell'auspicata liberalizzazione, le lamentele statunitensi sulla mancata concessione di diritti di settima libertà cargo (facoltà assentita ai vettori comunitari dei Paesi che la contemplavano nel proprio accordo bilaterale) nonché la mancata rimozione dei vincoli relativi all'accesso su aeroporti comunitari non aperti al traffico internazionale (il Memorandum registra l'impegno della controparte a rispettare i criteri di ripartizione del traffico sui sistemi aeroportuali).

Da qui la necessità di assumere un atteggiamento doverosamente cauto sulla tempistica di realizzazione degli

obiettivi per il raggiungimento della vera open aviation area.

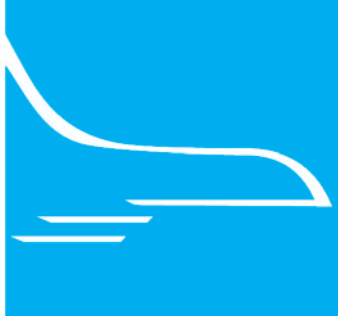
La criticità di fondo emersa nel corso dell'incontro, seppur minimizzata dal capo delegazione europeo Daniel Calleja, consiste nelle previsioni contenute nella stesura del nuovo Regolamento comunitario per la prestazione di servizi nel trasporto aereo che emenda ed unifica il cosiddetto terzo pacchetto di liberalizzazione comunitaria del 1992 (Regolamenti 2407, 2408 e 2409). Gli statunitensi stanno già lavorando sia al Department of Transport che alla Federal Aviation Administration per l'armonizzazione delle normative, ma soprattutto in tema di noleggio (leasing with crew) le due regolamentazioni sono diametralmente opposte.

Anche in tema di investimenti, connessi peraltro all'acquisizione di diritti di cabotaggio all'interno degli Stati Uniti e dei singoli Paesi membri dell'Unione Europea, la controparte continua a mantenere un atteggiamento restrittivo, comportando l'emendamento delle norme vigenti un vero e proprio stravolgimento della normativa locale in materia. Attualmente in America il controllo effettivo delle imprese da parte di investitori stranieri è vietato, e la partecipazione azionaria non può eccedere il 25%, e già nel dicembre 2006 il DOT ha rigettato una proposta di ampliamento. La questione costituirà oggetto di maggiori approfondimenti nell'ottica degli accordi multilaterali CRAF (Civil Reserve Air Fleet) e MAFIA (Multilateral Agreement on Foreign Investment in Aviation).

Un ulteriore problema chiave che la parte statunitense intende affrontare è quello sulle limitazioni ambientali, con particolare riguardo alla normativa sul rumore laddove sarà ricercato

... Continua





Continua ...

un approccio bilanciato tra le regole sancite dall'ICAO e quelle della Direttiva 2002/30/CE del 26 marzo 2002, individuando soluzioni alternative alle misure restrittive con una più accurata analisi costi/benefici.

La prossima tornata negoziale si terrà a Washington alla fine di settembre o al più tardi nella prima settimana di ottobre. Nel mese di gennaio 2009, dopo le elezioni americane e il periodo transitorio, saranno definite più dettagliatamente tanto le linee guida politiche quanto la tempistica per la realizzazione degli obiettivi.

Da ambo le Parti va registrato un approccio aperto, collaborativo ed amichevole di cui ci auguriamo di poter raccogliere i frutti in un futuro non troppo lontano.

Continua dalla prima pagina
(Le F.T.L. tra la disciplina nazionale e la normativa Comunitaria EASA/EU OPS 1)

Lo stato di attuazione delle F.T.L. comunitarie nelle EASA/EU OPS 1 Subpart Q.

È ben nota agli operatori del settore la difficoltà con cui, in ambito comunitario, si è tentato negli ultimi anni di implementare la normativa Jar con una disciplina delle *Flying Time Limitations* che potesse trovare applicazione in tutti gli Stati aderenti alla Joint Aviation Authority.

Dal primo tentativo di armonizzazione comunitaria delle regole sui tempi e limiti di volo e di riposo, operato dalla Commissione europea agli inizi degli Anni Novanta, tentativo poi ripreso dalla JAA Committee, si giunse all'ap-

provazione della disciplina uniforme Jar OPS 1 priva però della "Subpart Q", che rimase *reserved* nelle versioni ufficiali della normativa sino a pochi anni or sono, quando finalmente anche tale regolamentazione assunse una versione (quasi) ufficiale.

Oggi, infatti, essa è contenuta nel Regolamento CE del Parlamento e del Consiglio n. 1899 del 12.12.2006, il cui allegato III ricomprende anche la disciplina del capo Q sui tempi e limiti di volo: tuttavia l'art. 1, punto 10, nel novellare il vecchio Regolamento n. 3922/91, stabilisce espressamente che gli Stati membri possono adottare o mantenere in vigore norme autonome sui tempi e limiti di volo e di servizio, espressamente in deroga alle disposizioni più pregnanti del capo Q dell'Allegato III, «*fino a che non siano state stabilite norme comunitarie basate sulla conoscenza scientifica e sulla migliore prassi*».

Per l'effetto, attualmente la Commissione è in procinto di modificare ulteriormente lo schema di FTL, sulla scorta di una ricerca medico-scientifica finalizzata a migliorarne il contenuto in termini di sicurezza: tale ricerca, che dovrebbe essere in fase di ultimazione, è tuttavia destinata a proseguire per l'approfondimento di svariati aspetti medici fino al 16 gennaio 2009. Successivamente a tale *deadline*, dunque, si prevede che la Commissione procederà ad introdurre nuove modifiche alla suddetta normativa, in armonia con i futuri risultati di tali indagini scientifiche.

In ogni caso, i tratti salienti della disciplina destinata a divenire effettivamente obbligatoria in ambito JAA possono essere enucleati sin d'ora, mediante l'analisi del testo riportato

nell'allegato III del recente Regolamento (OPS 1.1090 – 1135): ad una prima lettura, esso si rivela di non facile interpretazione, dal momento che si compone di un'ampia serie di regole di dettaglio, ma nel contempo è privo di un significativo numero di definizioni e concetti che gli operatori del settore avrebbero invece auspicato di ritrovare in una concezione moderna di FTL, quale una più dettagliata modulazione del Flying Duty Period (FDP) in relazione all'orario di partenza e al numero di tratte, un limite massimo di FDP per ogni periodo di 12 mesi, non solo basato sull'anno solare, nonché un limite massimo di Duty Period (DP) anche bisettimanale (14 giorni), oltre che per 7 e 28 giorni, tutte norme, queste, tradizionalmente presenti nei migliori sistemi europei quale quello anglosassone (C.A.A., Cap. 371, 4th. Ed. Jan.2004).

La corrispondente normativa italiana a confronto con le EASA/EU OPS 1 Subpart Q.

Stante l'imminente entrata in vigore del Capo Q delle Jar-Ops1, ci sembra importante tentare sin d'ora di mettere a confronto le nuove regole europee, attualmente in procinto di divenire operative, con l'attuale normativa italiana, contenuta da ultimo nel Regolamento Enac approvato il 19 dicembre 2006 relativo al Trasporto Pubblico dei Velivoli (ediz. 5, con la quale, dopo le vicende subite nel biennio precedente anche a seguito delle note iniziative giudiziarie, sono state reintrodotte anche le norme applicabili al personale navigante di cabina), e nella relativa Circolare applicativa OPV – 20 del 16 luglio 2007.

... Continua



Continua ...

Per iniziare dai limiti cumulativi dei tempi di volo e dei periodi di servizio, è noto che le norme Jar OPS 1.1100 stabiliscono che l'operatore non potrà assegnare al membro d'equipaggio più di 190 ore di servizio in un periodo di 28 giorni consecutivi, in modo tra l'altro che le ore vengano distribuite il più omogeneamente possibile in tale periodo; la corrispondente normativa Enac per l'Italia sancisce invece attualmente un limite di 200 ore nel medesimo periodo (art. 6.1.2), limite che pertanto è destinato ad essere rivisto a seguito dell'entrata in vigore della normativa europea. Per di più, l'attuale disciplina italiana non richiede nemmeno un'omogenea distribuzione delle ore di servizio nel periodo di 28 giorni, ma soltanto nel corso dell'anno, e tale mancata previsione dovrà essere parimenti adeguata in sede di armonizzazione alla normativa J.A.A.

Sempre con riferimento al periodo di servizio, la normativa Enac esclude attualmente dal PSV (periodo di servizio di volo, corrispondente al FDP) le operazioni post-volo dopo l'ultima tratta, conteggiandole solo come periodo di servizio (DP) ai fini della determinazione del successivo periodo di riposo; la suddetta tratta post-volo viene invece computata nel FDP dalla normativa europea, senza contare che le emanande Jar-Ops stabiliscono un PSV giornaliero massimo di base di 13 ore, con ulteriori riduzioni basate sul numero di tratte effettuate, e con la facoltà di estensione di un'ora soltanto qualora non vengano effettuate 6 o più tratte, mentre l'attuale limite italiano base è di 14 ore (art. 7.3 Reg. Enac), con un numero massimo di tratte programmabili pari a 6.

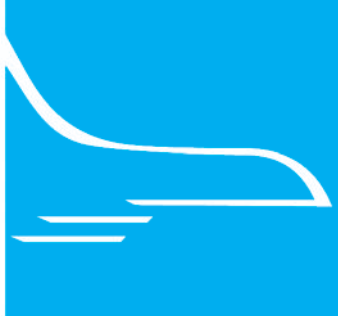
Quanto poi alla definizione di *Giorno singolo libero dal servizio*, l'ultima versione della Subpart Q stabilisce che esso deve includere due notti locali consecutive (OPS 1.1095, 1.10), con un minimo di 30 ore (punto 1.9), e con un periodo minimo di riposo ogni 7 giorni di 36 ore comprensive di 2 notti locali. Il nostro Regolamento Enac prevede invece che il giorno singolo libero da servizio possa essere composto non solo da due notti locali consecutive, ma in alternativa anche da un periodo non inferiore a 33 ore che comprenda almeno una (sola) notte locale (art. 2.3), ciò incidendo sulla predisposizione dei turni con effetti concreti del tutto diversi, che gli operatori del settore sperimentano quotidianamente; anche il riposo minimo di 36 ore, in Italia, può ricomprendere soltanto una notte locale, e non due (art. 9.1.6), sia pure mantenendo fermo l'intervallo massimo di 168 ore tra i due periodi di riposo (limite quest'ultimo eguale a quello novello comunitario). Senza contare che la normativa italiana richiede che tale riposo sia goduto *prevalentemente* – ma non esclusivamente – presso la sede di servizio, e che invece la normativa europea, che nulla specifica in merito, dovrebbe essere letta nel senso che tale riposo settimanale debba necessariamente essere goduto presso la base di servizio, e non in luogo diverso.

Sempre in tema di riposo, la normativa europea non prevede la deroga al riposo minimo, che nel regolamento italiano può essere invece «*ridotto fino ad 8 ore se il precedente PSV è minore o uguale ad 8 ore*» (art. 9.1.5.; cfr. Jar-OPS 1.1110, che ammette invece solo una deroga espressamente autorizzata dall'Autorità, qualora l'operatore dimostri che essa sia comun-

que idonea a garantire un equivalente livello di sicurezza).

Potremmo proseguire e citare ulteriori casi in cui la normativa italiana si rivela più permissiva di quella che, a breve, dovrebbe entrare in vigore nello spazio J.A.A. europeo, ma gli esempi sopra descritti dovrebbero essere sufficienti a sottolineare che, nel prossimo futuro, l'Italia sembra destinata a dover rivedere la propria normativa sulle FTL in vari punti che, se ad una persona non versata nel settore possono apparire quali meri dettagli, in realtà sono destinati a mutare profondamente le regole e modalità di predisposizione dei turni di servizio del personale navigante da parte delle Compagnie italiane.

A fronte di tale situazione italiana, può essere invece interessante notare che, nel Regno Unito, il *Parliamentary Advisory Council for Transport Safety* e le principali associazioni sindacali professionali di Piloti ed Assistenti di Volo hanno da tempo denunciato che, al contrario, l'emananda normativa europea si dimostra alquanto più elastica di quella anglosassone (UK's CAP 371 – 4th Edition) in numerosi aspetti essenziali, quali i limiti massimi di DP e FDP, i riposi e istituti simili, e che l'introduzione della Subpart Q nell'attuale versione potrebbe addirittura comportare tentativi degli operatori UK di disapplicare le più rigide regole interne, in vigore ormai da decenni per la limitazione della fatica operativa e per garantire elevati standard di sicurezza.



OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Alessio Quaranta*

REGOLAMENTO (CE) N. 482/2008 DELLA COMMISSIONE DEL 30 MAGGIO 2008 CHE ISTITUISCE UN SISTEMA DI GARANZIA DELLA SICUREZZA DEL SOFTWARE OBBLIGATORIO PER I FORNITORI DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA E RECANTE MODIFICA DELL'ALLEGATO II DEL REGOLAMENTO (CE) N. 2096/2005

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 141 del 31/05/2008)

Con questo regolamento la Commissione Europea introduce alcuni requisiti per definire un sistema di garanzia di sicurezza del software utilizzato dai fornitori di servizi di traffico aereo, di gestione dello spazio e dei flussi di traffico, nonché da quelli che forniscono servizi di comunicazione e sorveglianza.

L'obiettivo consiste nel mettere in atto un sistema di gestione della sicurezza e dei requisiti di sicurezza volto a perseguire la riduzione dei rischi con particolare riferimento alle modifiche; in tale contesto è emersa la opportunità che i fornitori dei servizi di navigazione aerea attuino un sistema di garanzia di sicurezza, focalizzato in modo specifico sugli aspetti legati ai programmi informatici.

In altri termini, al fine di assicurare quanto sopra, i sistemi funzionali contenenti software devono raggiungere un livello tale da ridurre al minimo i rischi collegati all'uso di detti software all'interno dei sistemi

delle rete europea di gestione del traffico aereo.

Per far ciò, il Regolamento della Commissione della una serie di specifiche tecniche sia nell'ambito dei requisiti generali di sicurezza sia nell'ambito dei requisiti applicabili al sistema di garanzia della sicurezza del software e delle sua modifiche.

Il Regolamento è entrato in vigore il 20 giugno di quest'anno e sarà applicabile a cavallo tra il 1° gennaio 20069 ed il 1° luglio 2010, a seconda delle specifiche.

DIRETTIVA 2008/49/CE DELLA COMMISSIONE DEL 16 APRILE 2008 RECANTE MODIFICA DELL'ALLEGATO II DELLA DIRETTIVA 2004/36/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO PER QUANTO RIGUARDA I CRITERI PER L'EFFETTUAZIONE DELLE ISPEZIONI A TERRA SUGLI AEROMOBILI CHE UTILIZZANO AEROPORTI COMUNITARI

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 109 del 19 aprile 2008)

Se con il Regolamento 351/2008 la Commissione ha inteso individuare criteri per definire le priorità in tema di ispezioni a terra di aeromobili, con la presente Direttiva il legislatore comunitario detta nuove norme in ordine ai criteri comuni per lo svolgimento delle ispezioni stesse.

In particolare, è stato ritenuto opportuno completare il programma SAFA con misure volte a garantire norme armonizzate per l'esecuzione delle ispezioni a terra, sotto forma di un apposito manuale.

Infatti, va detto, che l'allegato II alla Direttiva 2004/36 conteneva solo criteri di natura generale, visto che al momento della sua adozione JAA

pubblicava ed aggiornava periodicamente le procedure e gli orientamenti tecnici dettagliati, che poi venivano attuati su base volontaria dagli Stati che partecipavano al programma SAFA.

A seguito del trasferimento del programma SAFA alla Comunità, tenuto conto della sempre maggiore importanza data dalla Commissione alle risultanze delle ispezioni a terra ai fini dell'inserimento di un operatore nella cosiddetta "black list", si è ritenuto necessario procedere alla formulazione di una specifica manualistica relativa alle modalità di espletamento delle ispezioni svolte nell'ambito del programma SAFA, secondo le modalità elencate in allegato alla Direttiva di cui in epigrafe.

Tali elementi riguardano sia le istruzioni generali e le qualifiche di cui gli ispettori devono esser in possesso sia le procedure di ispezioni vere e proprie, la categorizzazione dei rilievi nonché le azioni di follow-up da adottare; seguono, poi, due moduli l'uno relativo alla relazione della ispezione a terra e che contiene una vera e propria check list delle attività svolte, l'altro concernente un attestato di ispezione.

La Direttiva è entrata in vigore il 20 aprile 2008 e gli stati hanno sei mesi di tempo per conformarsi alle sue prescrizioni.

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO RELATIVO ALL'APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 81, PARAGRAFO 3 DEL TRATTATO A TALUNE CATEGORIE DI ACCORDI E PRATICHE CONCORDATE NEL SETTORE DEI TRASPORTI AEREI

(Bruxelles, 17/6/2008 COM(2008)

... Continua

* Dirigente ENAC – Direttore Ufficio di Presidenza



Continua ...

367 definitivo)

Scopo della presente proposta è quello di codificare il Regolamento (CEE) n. 3976/87 del Consiglio del 14 dicembre 1987 relativo alla applicazione del trattato UE ad alcuni accordi e pratiche concordate nel settore del trasporto aereo (immunità antitrust).

La necessità di tale intervento deriva dal fatto che disposizioni normative che hanno nel corso del tempo subito molteplici modifiche, spesso in senso sostanziale, divengono di difficile reperimento e lettura, sia nella loro forma originaria che in quella modificata.

Per ovviare a ciò, la Comunità, al fine di garantire che la normativa comunitaria sia il più possibile semplice, chiara, comprensibile e soprattutto accessibile da parte del comune cittadino, ha stabilito di procedere alla codificazione di tutti gli atti legislativi che hanno subito dieci interventi di modifica, auspicando che i relativi servizi della Commissione procedano alla codificazione dei testi di legge anche ad intervalli più brevi.

In tal senso, il nuovo Regolamento sostituisce i vari regolamenti che incorpora, assicurando in pieno la sostanza degli atti oggetto di codificazione altro non operando se non una riunione apportando unicamente le modifiche formali necessarie ai fini dell'opera di codificazione.

Allo stato non sono prevedibili i tempi di approvazione del regolamento che, comunque, dovrebbero essere brevi atteso che non necessita di so-

stanziale negoziazione in seno al Consiglio.

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RECANTE MODIFICA DEI REGOLAMENTI (CE) N. 549/2004, (CE) N. 550/2004, (CE) N. 551/2004 E (CE) N. 552/2004 AL FINE DI MIGLIORARE IL FUNZIONAMENTO E LA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA AERONAUTICO EUROPEO
(Bruxelles, 25/6/2008 COM(2008) 388 definitivo)

Con i quattro regolamenti comunitari di cui in epigrafe il legislatore europeo ha inteso creare una solida base giuridica per un sistema di gestione del traffico aereo che fosse privo di discontinuità, ma anche interoperabile e sicuro.

Al fine di completare tale costruzione, con la presente proposta si vuole adottare ulteriori provvedimenti a livello comunitario per migliorare il funzionamento del sistema aeronautico europeo in settori critici, quali la sicurezza, la capacità, l'efficacia delle operazioni di volo, la redditività e l'impatto ambientale.

In tal senso, per migliorare l'efficienza della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea è necessario stabilire un quadro per la definizione, la realizzazione ed il rispetto di obiettivi prestazionali vin-

colanti nei settori sopra citati in sintonia con la politica dell'ICAO, così come è indispensabile prevedere un meccanismo adeguato di resoconto, di esame, di valutazione e di diffusione dei dati sulle prestazioni dei sistemi di gestione del traffico aereo come anche incentivi e provvedimenti dissuasivi adeguati per favorire il conseguimento di detti obiettivi.

Tale esigenza è stata più volte rappresentata dall'industria, dagli Stati membri e da tutti i soggetti interessati, tanto che nel novembre del 2006 è stato istituito un Gruppo di alto livello con il compito di proporre la semplificazione ed il miglioramento dell'efficacia del quadro normativo per l'aviazione in Europa; tale Gruppo ha presentato nel luglio dello scorso anno una relazione contenente una serie di raccomandazioni sulle modalità con cui migliorare il funzionamento e la gestione del sistema aeronautico europeo.

Sulla base di tale impostazione la Commissione Europea ha compiuto alcuni approfondimenti che hanno portato alla presente proposta di modifica dei quattro regolamenti sul cielo unico inserendo una serie di cambiamenti volti a raggiungere i seguenti obiettivi:

- Gestione della rete europea del traffico aereo progettata e realizzata con particolare attenzione alla efficienza, alla sicurezza ed alla sostenibilità ecologica dell'intera rete di trasporto aereo;
- Realizzazione di una struttura dello spazio aereo comune armonizzata in termini di rotte, organizza-

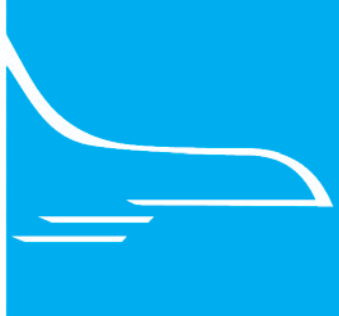
• SCUOLA DI VOLO JAR FTO
• LAVORO AEREO - MONITORAGGIO E SERVIZI PER L'AMBIENTE
• CENTRO MANUTENZIONI AEROMOBILI JAR 145
• DEPOSITO COMMERCIALE E FISCALE CARBURANTI AVIO

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



Continua ...

- zione presente e futura dello spazio aereo basata su principi comuni, progressiva attuazione del piano di modernizzazione della gestione del traffico aereo. Ottimizzazione dell'uso di risorse limitate;
- Disponibilità di informazioni aeronautiche moderne, complete, di elevata qualità e disponibili in tempo utile, la cui mancanza nuoce alla sicurezza ed impedisce agli utenti dello spazio aereo di fruire delle stesse condizioni di accesso allo spazio aereo comunitario;
 - Conferimento alla Commissione del potere di adattare le misure di progresso tecnico o operativo e di definire i criteri e le procedure di base per l'esercizio di talune funzioni di gestione della rete.

Allo stato non sono preventivabili i tempi di approvazione, essendo il regolamento sottoposto alla procedura di codecisione di Parlamento e Consiglio.

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 216/2008 PER QUANTO RIGUARDA GLI AEROPORTI, LA GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO E I SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA E ABROGA LA DIRETTIVA 2006/23/CE DEL CONSIGLIO
(Bruxelles, 25/6/2008 COM(2008) 390 definitivo)

Con il regolamento 216/2008 le funzioni dell'EASA sono state estese alle operazioni di volo, alle licenze ai piloti e, nei limiti fissati dalla Convenzione ICAO, alla sicurezza degli aeromobili dei Paesi terzi; in particolare, sono state incluse le funzioni relative

alle ispezioni di standardizzazione e la sorveglianza della sicurezza, con responsabilità individuate per le ispezioni a terra.

In tale contesto, allo scopo di mantenere e migliorare i già ottimi livelli di sicurezza, per ridurre derivanti dall'aumento del traffico aereo e della conseguente congestione, la Comunità ritiene necessario estendere ulteriormente le competenze dell'EASA anche agli aeroporti, alla gestione del traffico aereo e ai servizi di navigazione aerea.

Per far ciò la Commissione ha individuato lo strumento regolamentare quale più idoneo a raggiungere lo scopo trattandosi di attribuire ad EASA nuovi compiti e poteri in settori quali la elaborazione della normativa, le ispezioni di standardizzazione ed, in misura limitata, la certificazione.

In particolare, per quanto riguarda la sicurezza degli aeroporti, l'obiettivo consiste nell'assicurare che i requisiti essenziali e le relative norme di attuazione in materia di aeroporti siano basate sulle corrispondenti norme ICAO, inserendo, inoltre, per quanto concerne le attrezzature aeroportuali, anche requisiti aggiuntivi e procedure volte ad evitare la duplicazione di normative vigenti.

Per quanto concerne la gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea (ATM/ANS), si tratta di coordinare queste nuove norme con quelle sul cielo unico europeo e le relative norme di attuazione; in questo senso, lo scopo dichiarato consiste nel far sì che le future norme di attuazione emanate da EASA si basino sulle vigenti disposizioni del cielo unico europeo, in particolare sulle

norme di sicurezza di Eurocontrol da essa recepite; a tale scopo saranno messi a punto meccanismi transitori per assicurare la continuità delle approvazioni già concesse in conformità alle norme sul cielo unico europeo.

Tanto premesso, la proposta di modifica regolamentare prevede una serie di emendamenti al Regolamento di cui in epigrafe in base ai principi esposti ed è corredata da allegati tecnici relativi ai nuovi settore che vengono regolamentati.

Allo stato non sono preventivabili i tempi di approvazione, essendo il regolamento sottoposto alla procedura di codecisione di Parlamento e Consiglio.

REGOLAMENTO (CE) N. 300/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DELL'11 MARZO 2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE E CHE ABROGA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2320/2002
(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 97 del 9 aprile 2008)

L'iniziativa di rivedere la regolamentazione in tema di security si basa sull'esperienza acquisita a seguito di quasi sei anni di applicazione del Regolamento 2320/2002 sulla sicurezza dell'aviazione civile.

Detto Regolamento era stato rapidamente emanato all'indomani degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001, come pronta risposta della Comunità al fenomeno ed in tal senso ha dato luogo ad una serie di difficoltà di carattere applicativo che oggi necessitano di essere chiarite,

... Continua



Continua ...

semplificate ed armonizzate allo scopo di assicurare una generale maggiore garanzia di sicurezza nell'aviazione civile.

Il Regolamento in vigore, infatti, si è dimostrato in questi anni fin troppo dettagliato e per certi aspetti impraticabile dal punto di vista della sua applicazione tecnica, ed al fine di pervenire ad una reale semplificazione del sistema, è stato intendimento del legislatore comunitario di riformulare le norme attuali con principi di carattere generale per lasciare alla legislazione di dettaglio previsioni particolari.

Inoltre, l'esperienza pratica ha dimostrato la assoluta necessità di pervenire rapidamente ad un maggior grado di armonizzazione di quello attuale in un settore così delicato come quello in argomento; la stessa industria (compagnie aeree, spedizionieri, e produttori di apparati) ha più volte a gran voce sollecitato un intervento legislativo in tal senso.

Un chiaro esempio è dato dalla sicurezza nel trasporto di merci, che ha dato luogo a 25 differenti interpretazioni negli Stati membri con 25 differenti applicazioni che hanno vanificato non solo il principio di armonizzazione delle regole, ma hanno anche comportato effetti distorsivi della concorrenza con conseguente impossibilità per l'industria di beneficiare degli effetti del mercato unico.

Il nuovo Regolamento, dunque, mira a dare migliore chiarezza e certezza legale ad un sistema che non può fare a meno di un certo grado di flessibilità necessario per prevenire e per

reagire prontamente, da un punto di vista normativo, ad eventi causati da atti di terrorismo nel settore aeronautico.

Resta, comunque, la preoccupazione di non rendere troppo conoscibili al grande pubblico quelle che sono le misure adottate per la garanzia della sicurezza, al fine di evitare che dette informazioni possano essere di ausilio per potenziali attacchi terroristici; in tal senso, le norme di dettaglio che riguardano aspetti operativi saranno definite in atti legislativi di implementazione del nuovo Regolamento e non saranno pubblicate.

Tanto premesso, gli articoli 1, 2 e 3 riguardano rispettivamente gli obiettivi delle nuove norme, gli scopi che con essi si vogliono raggiungere e le definizioni.

L'articolo 4 si riferisce alla definizione di misure comuni nella Comunità, comprese quelle che saranno le norme di dettaglio contenute nella normativa applicativa.

L'articolo 5 concerne la distribuzione dei costi connessi alla implementazione delle misure di sicurezza, prevedendo anche la possibilità per gli Stati di ricorrere ad una apposita tassazione.

L'articolo 6 definisce la possibilità per gli Stati membri di applicare misure più rigide di sicurezza, mentre il 7 chiarisce la procedura da seguire in caso uno Stato terzo abbia differenti misure.

REGOLAMENTO (CE) N. 351/2008 DELLA COMMISSIONE DEL 16 APRILE 2008 RECANTE MODALITÀ DI ESECUZIONE DELLA DIRETTIVA 2004/36/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVAMENTE ALLA DEFINIZIONE DELLE PRIORITÀ PER LE ISPEZIONI A TERRA DEGLI AEROMO-

BILI CHE UTILIZZANO AEROPORTI COMUNITARI

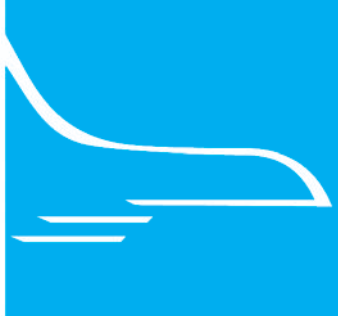
(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 109 del 19 aprile 2008)

Con tale regolamento la Commissione Europea detta norme di principio sulla definizione delle priorità per le ispezioni a terra che gli stati devono effettuare ai sensi della Direttiva 2004/36, al fine di ottimizzare le limitate risorse che gli stati hanno a loro disposizione e dando precedenza a quegli operatori e aeromobili che hanno maggiori probabilità di presentare carenze nel settore della sicurezza.

In tale senso, il regolamento individua cinque categorie di soggetti potenzialmente pericolosi cui dare la priorità nelle ispezioni a terra:

- Soggetti che costituiscono una minaccia potenziale per la sicurezza sulla base di analisi effettuate periodicamente dall'EASA;
- Soggetti individuati sulla base di un parere del comitato per la sicurezza previsto dal regolamento 2111/2005 (black list), che indica la necessità di ulteriori accertamenti di rispondenza ai requisiti di sicurezza per determinati operatori;
- Soggetti individuati sulla base delle informazioni fornite alla Commissione dagli Stati e dall'EASA;
- Gli aeromobili gestiti nella Comunità da operatori che figurano nell'allegato B ai sensi del regolamento 2111/2005;
- Gli aeromobili gestiti da altri operatori certificati nello stesso Stato di un qualsiasi operatore che figura simultaneamente nell'elenco comunitario di cui sopra.

... Continua



Continua ...

In effetti, con tale intervento normativo vengono ad essere armonizzati a livello europeo i criteri per definire le priorità nello svolgimento di una attività, quella ispettiva, che risulta essenziale affinché un sistema complesso quale è quello dell'aviazione civile possa correttamente funzionare.

Il regolamento, infine, prevede che l'EASA e gli Stati si scambino ogni quattro mesi informazioni sull'elenco dei soggetti individuati sulla base dei cinque parametri descritti, ciò al fine di dare effettività e contenuto ai principi di collaborazione tra gli organismi coinvolti nella materia. Il regolamento è entrato in vigore il 20 aprile 2008.

REGOLAMENTO (CE) N. 358/2008 DELLA COMMISSIONE DEL 22 APRILE 2008 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 622/2003 CHE STABILISCE TALUNE MISURE DI APPLICAZIONE DELLE NORME DI BASE COMUNI SULLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 111 del 23 aprile 2008)

Prosegue l'intervento della Commissione Europea nell'introdurre norme di dettaglio a tutela della sicurezza dell'aviazione, intesa in termini di security.

Con tale ultimo regolamento vengono sopresse le precedenti norme sulle dimensioni del bagaglio a mano che il passeggero può portare a bordo dell'aeromobile, che sarebbero dovute entrare in vigore il 6 maggio scorso.

In definitiva, allo stato attuale, nulla viene innovato ed i passeggeri po-

tranno continuare a portare a bordo bagagli delle dimensioni complessive non superiori a 115 centimetri.

Il regolamento è entrato in vigore il 5 maggio 2008.

REGOLAMENTO UE N. 593/2008 SULLA NORMATIVA APPLICABILE ALLE OBBLIGAZIONI CONTRATTUALI (ROMA I)

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 177/6 del 4 luglio 2008)

Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea è stato recentemente pubblicato il regolamento in commento, emanato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio il 17 giugno scorso.

Si tratta di un testo in cui è contenuta la normativa applicabile a tutte le obbligazioni contrattuali in materia civile e commerciale, e che si caratterizza per il principio fondamentale che attribuisce alle parti contrattuali di diversa nazionalità la possibilità scegliere la legge applicabile al proprio contratto.

Particolare rilevanza assume, con riferimento alla materia esaminata dalla presente rivista, la disciplina contenuta all'art. 6 relativa ai contratti conclusi dai consumatori fra i quali meritano menzione quelli concernenti i viaggi, le vacanze ed i circuiti tutto compreso.

Stando al contenuto dell'art. 1 dall'ambito di applicazione del regolamento è esclusa la materia fiscale, doganale e amministrativa, le alle obbligazioni derivanti dai rapporti di famiglia e dai rapporti patrimoniali tra coniugi (oltre alle ulteriori e specifiche ipotesi elencate nell'articolo).

Il regolamento troverà applicazione ai contratti conclusi successivamente al 17 dicembre 2009. A partire da questa data, infatti, la nuova norma-

tiva andrà a sostituire la Convenzione di Roma del 1980 che attualmente regola i contratti internazionali; non sarà tuttavia applicata in paesi quali la Gran Bretagna e la Danimarca, ma rimarrà comunque aperta a nuove future adesioni.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

*a cura di Pietro Nisi**

IL TAR DEL LAZIO CONFERMA IL PROVVEDIMENTO ENAC CHE ESCLUDE MYAIR DAI COLLEGAMENTI CON LA SARDEGNA SOGGETTI AD ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO.

(TAR Lazio, sezione terza, ordinanza del 15 maggio 2008)

Con un ordinanza del 15 maggio 2008, il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, respingendo il ricorso presentato dalla compagnia My Air, ha confermato il provvedimento emanato dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile che aveva negato alla compagnia suindicata l'esercizio delle rotte con la Sardegna.

Ad avviso dei giudici amministrativi, infatti, i collegamenti da e per la Sardegna, soggetti a specifici oneri di servizio pubblico, possono essere commercializzati solo dalla compagnia Meridiana che risulta essere il vettore assegnatario delle rotte onerate sarde.

È stato pertanto prontamente comunicato, da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, che la compagnia aerea My Wy Airlines, attiva commercialmente con il marchio My Air non potrà esercitare per la prossi-

... Continua



Continua ...

ma stagione estiva le tratte Olbia-Bologna e Cagliari-Bologna e viceversa.

Non risulterebbero infatti rispettati dal vettore in questione le specifiche condizioni richieste dal decreto ministeriale di riferimento, già commentato sulla presente rivista, che impone il rispetto di particolari requisiti per ottenere la gestione dei collegamenti soggetti ad oneri di servizio pubblico.

STRAGE DI LINATE: LA CASSAZIONE SI PRONUNCIA SULL'INSUSSISTENZA DI UNA POSIZIONE DI GARANZIA IN CAPO AL DI-

RETTORE DELL'AEROPORTO

(Sentenza n. 22614 del 20 febbraio 2008, sezione IV Penale, depositata il 6 giugno 2008)

Nella motivazioni della sentenza n. 22614 con cui la Suprema Corte nel febbraio scorso ha confermato il giudizio di appello nel processo relativo alla strage di Linate, sono emersi aspetti interessanti che meritano di essere brevemente esaminati nella presente rivista, nella consapevolezza di non poter adeguatamente approfondire gli argomenti e le possibili riflessioni di natura penalistica che non rientrano nel nostro campo di analisi.

In particolare, i giudici della IV Sezio-

ne hanno rilevato come la dimissione e la mancata sostituzione del vecchio radar ASMI dell'aeroporto lombardo abbia comportato un'evidente indebolimento del sistema di sicurezza complessivamente considerato, "privo di un supporto tecnico fondamentale e determinante" che avrebbe potuto "con assoluta verosimiglianza" evitare la tragica collisione.

La Suprema Corte ha quindi confermato quanto già emerso in sede d'appello in relazione alla evidenti carenze tecnico strutturali dell'aeroporto alle quali è da ricondurre la violenta collisione nella quale l'8 ottobre del 2001 persero la vita 118 persone.

Oltre che sulla rilevanza delle carenze strutturali suindicate, la Corte si è pronunciata sulla posizione di garanzia del direttore dell'aeroporto ed ha ribadito che gli obblighi inerenti ad una posizione di garanzia si caratterizzano, rispetto agli altri obblighi di agire, perché determinati dalla previa attribuzione normativa al garante dello specifico potere di impedire eventi offensivi di beni altrui.

Da questo punto di vista è stato rilevato che, con riguardo al periodo successivo all'entrata in vigore del d. lgs. n. 250 del 1997, ma precedente all'intervento del d. lgs. n. 96 del 2005 (che ne ha definitivamente eliminato la figura), non è possibile desumere la sussistenza in capo al direttore di aeroporto, in quanto tale, di una posizione di garanzia comportante l'obbligo di regolare e vigilare sui movimenti degli aeromobili nell'aeroporto.

La Corte ha pertanto confutato la tesi secondo cui in mancanza di una espressa previsione normativa in tal

senso, al direttore dell'aeroporto fosse attribuito l'obbligo di rendere stazioni impositive nei confronti dell'ENAV ovvero di sostituirsi al medesimo in caso di inadempienza o ritardo da parte di tale ente nella predisposizione dei presidi necessari per la gestione in sicurezza del traffico a terra.

In relazioni ai tragici eventi occorsi, quindi, è stata esclusa da parte dei giudici della IV Sezione la sussistenza di una posizione di garanzia in capo al direttore dell'aeroporto.

SULLA INCOMPATIBILITÀ CON IL MERCATO COMUNE DEGLI AIUTI DI STATO PER I DANNI CONSEGUENTI ALL'11 SETTEMBRE 2001: IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO ANNULLA PARZIALMENTE UNA DECISIONE DELLA COMMISSIONE.

(Sentenza del Tribunale di primo grado del 25 giugno 2008, nella causa T-268/2006)

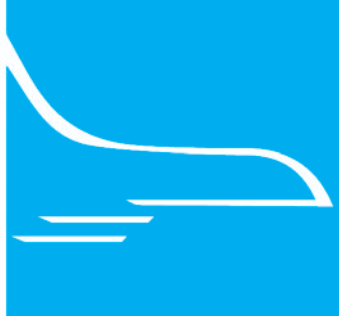
La sentenza in commento si riferisce alla decisione adottata nel 2006 dalla Commissione UE in relazione agli aiuti di Stato concessi dalle autorità elleniche alla compagnia Olympiaki Aeroporia Ypiresies, per far fronte alle ripercussioni sull'industria del trasporto aereo in seguito agli attentati dell'11 settembre 2001. Si trattava di una decisione che aveva considerato parzialmente incompatibili con il mercato comune alcuni degli aiuti di Stato concessi dalle autorità elleniche sul presupposto che i danni asseritamente subiti dalla indicata compagnia in seguito agli attentati terroristici, fossero solo indirettamente ad essi riconducibili.

Il Tribunale, nella pronuncia in esame ha precisato che non solo gli attenta-

... Continua

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 ...

ti in se, ma la stessa chiusura dello spazio aereo americano hanno rappresentato un evento eccezionale. Pertanto un aiuto inteso ad indenizzare un danno sorto dopo il 14 settembre 2001, ma che presenta un nesso diretto di causalità con l'evento eccezionale deve essere dichiarato compatibile con il mercato comune. Peraltro, ad avviso del Tribunale, l'esistenza di un nesso diretto tra l'evento eccezionale ed il danno cagionato non presuppone la loro simultaneità.

Alla luce di quanto esposto, quindi, l'organo giurisdizionale comunitario ha parzialmente annullato la decisione della Commissione sulla incompatibilità degli aiuti di stato ricevuti dalla compagnia Olymпиaki.

IL TAR DEL LAZIO BOCCIA GLI AUMENTI DECISI DALL'ENAC ACCOGLIENDO DUE RICORSI AIR FRANCE

Con le sentenze in commento, depositate la scorsa settimana, il TAR del Lazio ha accolto due ricorsi della compagnia Air France con i quali è stata contestata la competenza dell'Enac ad approvare gli aumenti riconosciuti agli aeroporti per le infrastrutture centralizzate. Più precisamente, ad avviso dei giudici amministrativi, il compito di vigilanza affidato all'Enac in materia tariffaria non implica l'attribuzione all'Ente in questione di un potere di approvazione dei maggiori compensi richiesti dal gestore, che dovrebbero invece essere deliberati con apposito decreto ministeriale del Ministero delle Infrastrutture, di concerto con quello dell'Economia.

Si attende sul punto la parola definitiva del Consiglio di Stato innanzi al quale saranno impugnate le sentenze.

MATERIALI

IL SINGLE EUROPEAN SKY II: VERSO UN SISTEMA PIÙ EFFICIENTE E SICURO DEL TRASPORTO AEREO

A breve distanza dall'approvazione del quadro di misure che ha istituito il *single European Sky* (SES I) la Commissione europea ha ritenuto necessario effettuare un'analisi dei primi risultati raggiunti dall'importante innovazione avvenuta nel settore della navigazione aerea. Tale analisi ha evidenziato che i regolamenti del 2004 non hanno avuto gli effetti sperati. La Commissione sottolinea che uno degli obiettivi più importanti delle norme del SES I, ovvero la creazione dei blocchi di spazio funzionali indipendentemente dai confini nazionali, ha incontrato numerosi ostacoli di carattere politico ed economico.

Il controllo del traffico aereo, a parere della Commissione, viene erroneamente identificato con il principio di sovranità, con la conseguenza che gli Stati membri sono restii a rinunciare al controllo del proprio spazio aereo.

Inoltre, la frammentazione dei centri di controllo (sessanta in Europa contro i venti degli Stati Uniti) è a tutt'oggi causata dall'esistenza di tecnologie non sincronizzate che comportano elevati costi sia per la loro manutenzione, sia per la loro attuale incapacità ad essere interoperabili. Questa inefficienza costa al sistema una somma ingente, calcolata in un miliardo di Euro all'anno.

Tali constatazioni, unite alla persistente incapacità delle infrastrutture aeroportuali di far fronte all'aumento delle domande di trasporto aereo (28.000 voli giornalieri, per 4.700 aerei commerciali), ha indotto la Commissione ad adottare un nuovo pacchetto di misure destinato a modificare i regolamenti del 2004, denominato *single European sky II* (SES II).

Tali misure sono rappresentate dalla proposta di un nuovo regolamento comunitario destinato a modificare i reg. (CE) n. 549/550/551/552/2004 al fine di accrescere le *performance* e la sostenibilità del sistema dell'aviazione civile europea e dalla proposta di un nuovo regolamento destinato a modificare il reg. (CE) n. 216/2008 nel campo degli aerodromi, della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea e che abroga la Direttiva 06/23/EEC.

Questa iniziativa è stata presentata dalla Commissione europea con la comunicazione del 25 Giugno 2008 con la quale l'istituzione comunitaria ha anticipato il nuovo pacchetto di misure per il *single European sky*¹.

Nella propria proposta, la Commis-

¹ Com(2008) 389/2 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni: "*Single European Sky II: towards more sustainable and better performing aviation*". La Comunicazione accompagna la proposta COM(2008) 388, 2008/0127 (COD) di: *Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system (presented by the Commission)*; Brussels, nonché la proposta COM(2008) 390, 2008/0128 (COD) di: *Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Council Directive 06/23/EEC*.



Continua ...

sione ha ritenuto di accelerare la realizzazione del *single European sky* fissando degli obiettivi qualificati che andranno a costituire i futuri quattro pilastri del SES II.

Con il primo pilastro (*regulating performance*) la Commissione intende rafforzare gli strumenti esistenti sul *single European sky* e fornire un efficace quadro regolatorio, capace di individuare nuovi obiettivi di efficienza vincolanti per i fornitori dei servizi; prevede inoltre la gestione della rete europea per garantire la convergenza tra le reti nazionali.

Il secondo pilastro (*single safety framework*) mira a conseguire uno sviluppo armonico delle regole relative alla sicurezza e introduce strumenti volti a garantire la loro effettiva implementazione, a fronte di un continuo sviluppo del traffico aereo in Europa che ha portato a congestioni dello spazio aereo e a limitazioni di capacità degli aeroporti.

In tale pilastro la Commissione propone di estendere le competenze dell'EASA, per le questioni relative alla sicurezza anche alle attività svolte in ambito aeroportuale (*safety of aerodromes*) dall'*Air Traffic Management(ATM)/Air Navigation Services ANS*). In particolare, la Commissione ritiene che estendere il campo di applicazione del reg. (CE) 216/2008, e dunque ampliare le competenze di EASA, rappresenti il modo più indicato per applicare le regole comuni alla sicurezza degli aerodromi, alla gestione del traffico aereo (ATM) e ai servizi di navigazio-

* Assegnista di ricerca in diritto della navigazione aerea – Università di Bologna

ne aerea (ANS), in quanto all'EASA verranno attribuiti nuovi compiti in queste aree, in particolare sulla regolamentazione, sugli standard ispettivi e, sebbene in misura minore, sulla certificazione. Per quanto riguarda la sicurezza degli aeroporti, l'intenzione è quella di assicurarsi che i requisiti essenziali e le relative norme di attuazione, le attrezzature di aeroporto, l'organizzazione, le operazioni e il personale siano basate sui principali standard ICAO. Inoltre, nel caso di attrezzature di aeroporto, saranno aggiunte procedure e requisiti al fine di evitare duplicazioni nelle regole esistenti, sia che si tratti di una *"New Approach Directive"* o di una regola di attuazione del *"Single European Sky"* (SES). Infine, si farà uso, in modo appropriato, di standard emessi da un ente di standardizzazione riconosciuto come ISO, CEN, CENELEC, ETSI o EUROCAE.

Per quanto concerne ATM/ATS, sarà necessario coordinare correttamente i requisiti essenziali e le regole di attuazione con le norme e relative regole del SES. L'obiettivo è di assicurarsi che le future regole dell'EASA siano basate sulle attuali norme del SES. A questo fine verrà creato un meccanismo transitorio per mantenere in vigore le approvazioni già concesse in base alle norme SES. Questo pilastro, inoltre, prevede l'adozione di regole di sicurezza nell'ambito del *single European sky*.

Con il terzo pilastro (*new technologies*) si affronta il tema delle nuove tecnologie. La Commissione non si riferisce soltanto alla necessità di sostituire sistemi oramai obsoleti e non interoperabili, ma propone l'adozione di tecnologie d'avanguardia capa-

ci di consentire l'interazione tra l'aeromobile ed i centri di controllo del traffico aereo e capaci, altresì, di aumentare l'efficienza, riducendo, al contempo, i costi.

La realizzazione del programma SESAR (*Single European Sky Air Traffic Management Research*) contribuirà a raggiungere tali obiettivi. In particolare il futuro utilizzo dei sistemi di navigazione satellitare permetterà di abbandonare il rigido sistema di navigazione basato sulle radio-assistenze di terra e di utilizzare il sistema del *"free routing"*. Questo permetterà di ridurre i tempi di volo e, conseguentemente, consentirà la riduzione dei costi per volo dal 7 all'11 % ed avrà l'ulteriore beneficio di ridurre in Europa l'emissione annuale di CO2 di 5 milioni di tonnellate, con ulteriori effetti positivi sull'inquinamento acustico.

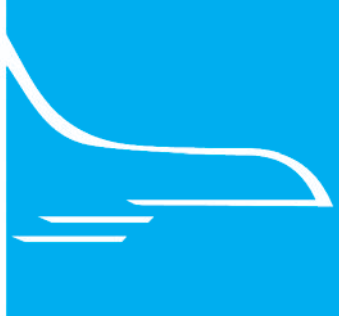
Il quarto pilastro (*managing capacity on the ground*) affronterà il problema dell'assoluta necessità di investimenti nelle infrastrutture aeroportuali per far fronte alla continua domanda di traffico aereo, investimenti che devono procedere di pari passo con quelli suggeriti per l'aumento di capacità dell'*Air Traffic Management*.

Infine la Commissione suggerisce di aumentare l'intermodalità nel trasporto di persone mediante l'utilizzo di treni ad alta velocità per raggiungere una piena complementarietà con i diversi sistemi di trasporto.

Pietro Nisi

PUBBLICITÀ INGANNEVOLE: LE BIGLIETTERIE AEREE ON LINE INFRANGONO I PRINCIPI POSTI A TUTELA DEI CONSUMATORI

... Continua



Continua ...

(MEMO/08/287 della Commissione UE dell'8 Maggio 2008)

Il Memorandum in commento contiene i primi risultati dell'indagine sulla trasparenza nella vendita on line dei biglietti aerei, denominata "Sweep" (indagine a tappeto), condotta dalla Commissione Europea con l'ausilio di 16 Autorità nazionali competenti per la tutela dei consumatori. L'operazione si incentra su tre elementi fondamentali che le compagnie aeree, i motori di ricerca e i tour operator on line devono osservare al fine di preservare i consumatori dal rischio di essere ingannati.

In primo luogo, la trasparenza ("Clear Pricing") impone che il prezzo pubblicizzato nella schermata iniziale del sito sia onnicomprensivo di ogni onere addizionale, così, ad esempio, spese legate alla prenotazione o all'uso di carte di credito non possono essere aggiunte in una fase successiva alla prenotazione ma devono essere indicate chiaramente sin dall'inizio.

Le condizioni dell'offerta e, in particolare, ogni limitazione relativa alla disponibilità ("Availability") vanno indicate chiaramente. È diffusa, infatti, la pratica di attrarre il consumatore con offerte vantaggiose ma con un numero limitato di posti, chiaramente non indicato, per indurlo ad avviare il processo di prenotazione.

Da ultimo, i termini contrattuali generali ("Fair Contract Terms") devono essere chiaramente indicati, facilmente accessibili, equi e disponibili nella lingua del consumatore. Ad esempio, è stata definita iniqua ("Unfair Practices") la pratica di introdurre la clausola assicurativa col-

legata all'offerta senza dare possibilità di scelta al consumatore, come meglio si preciserà tra breve.

I primi risultati dell'indagine, iniziata nel Settembre 2007, che ha coinvolto 386 siti web che vendono biglietti aerei, evidenziano irregolarità nel 35% dei casi, ovvero in 137 siti.

L'irregolarità maggiormente riscontrata (79 siti su 137) riguarda la indicazione non trasparente dei prezzi. Nella maggior parte dei casi esaminati, infatti, le irregolarità riscontrate concernono la previsione degli oneri addizionali solo in una fase successiva alla prenotazione. Tale sistema consiste nel dividere il prezzo finale in varie voci così che l'acquirente, attratto dall'apparente economicità del prezzo iniziale, procede al pagamento nella convinzione di aver acquistato un volo economico. Solo durante l'ultima fase dell'operazione in cui è richiesta la conferma di pagamento, il totale da saldare appare diverso rispetto a quello che era il prezzo iniziale e risulta essere comprensivo di costi aggiuntivi quali, ad esempio, tasse aeroportuali, tasse relative al bagaglio a mano o alla prenotazione con carta di credito.

Per quanto riguarda, invece, le condizioni generali di contratto la più frequente irregolarità riscontrata dalle Autorità riguarda l'utilizzo di box precostituiti con servizi addizionali quali, ad esempio, l'assicurazione sul viaggio, collegati al biglietto aereo che si sta acquistando. In questi casi l'acquirente dovrebbe controllare attentamente quali servizi sono stati inseriti automaticamente nella tabella riassuntiva dell'acquisto del suo biglietto e deselezionare le caselle che si riferiscono a servizi ai quali non è interessato.

Dall'analisi del rapporto reso noto dalla Commissione emergono, tuttavia, alcune note positive.

I siti web oggetto di indagine in Austria, Grecia e Cipro, infatti, non presentano alcun tipo di irregolarità. In Belgio, invece, su 48 siti sottoposti ad indagine 30 non risultano in linea con i principi a tutela del consumatore. In Italia su 11 siti web oggetto di indagine 3 hanno presentato elementi di contrasto con la disciplina a tutela dei consumatori e grazie alla moral suasion dell'Autorità Antitrust hanno successivamente corretto le informazioni poco trasparenti.

Rosamaria Berloco

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Greta Tellarini

PARERI MOTIVATI DELLA COMMISSIONE UE INVIATI ALL'ITALIA IL 3.4.2008 IN MERITO AL RICONOSCIMENTO DEI CERTIFICATI RILASCIATI DAGLI STATI MEMBRI ALLA GENTE DI MARE, AL CONTROLLO DELLO STATO DI APPRODO E ALLA NORMATIVA IN MATERIA DI AUTRASPORTO.

Serie di richiami per l'Italia da parte della Commissione Europea dello scorso 3 aprile 2008, quando il nostro paese è stato in più occasioni ripreso dagli organi Comunitari a causa dei gravi e frequenti ritardi che ormai abitualmente caratterizzano il recepimento delle direttive CE all'interno dell'ordinamento italiano.

Un primo parere motivato – ultima fase della procedura prima che inter-

... Continua

MCCANICA AERONAUTICA S.p.A.



venga la denuncia alla Corte di Giustizia – è stato infatti inviato dalla Commissione Europea all'Italia e all'Estonia per non aver ottemperato all'obbligo di adottare norme nazionali in materia di reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati ai marittimi dagli Stati membri.

La Commissione ha così deciso di procedere nei confronti di Estonia e Italia per non avere recepito integralmente nel diritto nazionale la direttiva n. 45 adottata nel 2005 che riguarda appunto il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare. Estonia e Italia avrebbero infatti dovuto recepire la direttiva entro lo scorso 20 ottobre 2007.

La Commissione Europea ha altresì inviato all'Italia un ulteriore parere motivato per non avere adeguatamente recepito nel diritto nazionale la legislazione sul controllo dello Stato di approdo (direttiva n. 21 del 1995 successivamente modificata anche a seguito del naufragio della petroliera *Erika*). Tale direttiva ha lo scopo di ridurre la presenza nelle acque comunitarie di navi al di sotto delle norme, promuovendo l'applicazione della legislazione internazionale e comunitaria in materia di sicurezza marittima, fissando criteri comuni per il controllo delle navi negli Stati di approdo e armonizzando le procedure di ispezione e fermo.

Le Commissioni hanno inoltre deciso di procedere al deferimento presso la Corte di Giustizia Europea di Italia, Grecia, Lussemburgo e Portogallo per violazione della normativa sociale dell'UE nel campo dell'autotrasporto. I quattro Stati comunitari hanno infatti omesso di comunicare i rispettivi provvedimenti nazionali che

danno attuazione alla direttiva n. 22 del 2006 relativa alla normativa sociale europea nell'ambito dei trasporti su strada, che avrebbe invece dovuto essere recepita entro 1.4.2007.

La direttiva dispone che il numero dei controlli che ciascuno Stato membro organizza per garantire l'osservanza delle disposizioni in materia sociale (tempi di guida e periodi di riposo) debbano aumentare gradualmente dall'attuale 1% dei giorni di lavoro effettivo al 2% nel 2008 e al 3% nel 2010. Un ulteriore requisito prescritto dalla direttiva consiste nell'organizzazione, almeno sei volte l'anno, di controlli concertati da parte delle autorità competenti di ciascuno Stato; la direttiva prescrive inoltre un coordinamento e una cooperazione migliori tra le autorità preposte ai controlli, l'organizzazione di programmi di formazione comuni, livelli standard di strumentazione e, inoltre, lo sviluppo di sistemi elettronici per lo scambio di informazioni.

DECISIONE DI RIGETTO DA PARTE DEL CONSIGLIO EUROPEO DELL'8.4.2008, IN MERITO ALLA PROPOSTA DI DIRETTIVA SULLA RESPONSABILITÀ CIVILE E LE GARANZIE FINANZIARIE DEGLI ARMATORI .

Il Consiglio Europeo ha deciso di rigettare la proposta di direttiva della Commissione Europea relativa alla responsabilità civile degli armatori in caso di danni causati a terzi e all'obbligatorietà per gli armatori della stipula di una copertura assicurativa e, come minimo, della sottoscrizione di una garanzia finanziaria al fine di salvaguardare gli interessi delle vittime di inquinamenti causati dalle navi.

Tale proposta fa parte della serie di

misure in materia di sicurezza marittima meglio noto come pacchetto "*Erika III*".

Nella stessa seduta, il Consiglio Europeo non ha inoltre raggiunto la maggioranza qualificata degli Stati membri neppure sulla proposta di direttiva della Commissione relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, avente l'obiettivo di assicurare l'applicazione delle regole sulla sicurezza marittima in vigore e di fare così in modo che gli Stati membri assolvano ai propri obblighi quali Stati di bandiera secondo quanto previsto dalle convenzioni dell'IMO sulla sicurezza marittima e sulla prevenzione degli inquinamenti causati dalle navi.

PARERE MOTIVATO DELLA COMMISSIONE UE INVIATO ALL'ITALIA IL 5.6.2008 IN MERITO AL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO MARITTIMO.

Ancora un richiamo per l'Italia da parte della Commissione Europea, che ha recentemente inviato al nostro paese un parere motivato in cui si sottolinea il non corretto recepimento nel diritto nazionale italiano della legislazione UE, e in particolare della direttiva n. 59 del 2002, in merito al sistema di monitoraggio del traffico marittimo nelle acque comunitarie.

La Commissione ha sottolineato come la direttiva in questione, che è parte integrante del secondo pacchetto marittimo adottato dopo l'incidente della petroliera *Erika*, istituisca l'obbligo di notifica alle autorità marittime, in particolare per le navi che trasportano merci pericolose o inquinanti.

La direttiva prevede altresì il monito-



raggio delle navi pericolose e l'intervento in caso di incidenti in mare. In questo contesto si vuole imporre agli Stati membri l'obbligo di predisporre piani per l'assistenza alle navi in difficoltà che si trovano nelle loro acque costiere.

Tra le ragioni per le quali la Commissione ritiene che la legislazione italiana non abbia recepito correttamente la direttiva figura il campo di applicazione ridotto di alcune disposizioni (ad esempio, l'esenzione degli armatori e delle navi di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate dagli obblighi della direttiva). La Commissione nutre inoltre seri dubbi sulle disposizioni della legislazione italiana in merito all'obbligo di installare sulle navi i "Voyage Data Recorders" (dispositivi di registrazione dei dati di navigazione). La Commissione ha rilevato come le autorità italiane abbiano recentemente adottato un testo che consente loro di apportare le necessarie misure correttive, ma come tali misure non sono state tuttavia ancora notificate alla Commissione.

La Commissione Europea ha inviato pareri motivati, oltre che all'Italia, anche a Finlandia, Cipro, Repubblica Ceca e Regno Unito. Quello spedito alla Finlandia riguarda il non adeguato recepimento nella legislazione nazionale della direttiva n. 91 del 1995 in materia di attività di *Port State Control*, che prevede l'ispezione delle navi estere nei porti nazionali al fine di verificare se sono conformi alle normative internazionali.

Per quanto concerne invece i pareri inviati alle autorità di Cipro, Repubblica Ceca e Regno Unito, riguardano la mancata adozione nella legislazione nazionale della direttiva n. 45

del 2005, relativa al mutuo riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri ai marittimi.

APPROVAZIONE IN SEDE IMO, IN DATA 8.4.2008, DELLE NUOVE NORME PER RIDURRE LE EMISSIONI INQUINANTI DELLE NAVI.

Come ampiamente annunciato, il *Marine Environment Protection Committee* (MEPC) dell'*International Maritime Organization* (IMO) ha approvato, lo scorso 8 aprile, gli emendamenti all'annesso VI della convenzione Marpol, che hanno l'obiettivo di ridurre ulteriormente le emissioni nocive delle navi.

È prevista innanzitutto una progressiva diminuzione del contenuto di anidride solforosa nel combustibile utilizzato dalle navi dall'attuale 4,50% al 3,50% all'1.1.2012, per poi arrivare allo 0,50% all'1.1.2020. Inoltre il tenore massimo di zolfo consentito nelle aree SECA (*Sulphur Emission Control Areas*) scenderà dall'attuale 1,50% all'1,00% al 1.3.2010; tale limite sarà poi ulteriormente ridotto allo 0,10% al 1.1.2015.

Inoltre l'annesso VI emendato consentirà anche l'individuazione di una *Emission Control Area* per le emissioni di anidride solforosa e di particolato o di ossidi di azoto, oppure di tutti e tre i tipi di emissioni sulla base di una proposta che dovrà essere approvata dall'IMO se verrà dimostrata la sua necessità per prevenire, ridurre o controllare uno o tutti e tre i tipi di emissioni inquinanti delle navi. L'IMO ha ricordato che nell'attuale annesso VI sono individuate due aree SECA, cioè il Mar Baltico e il Mare del Nord (incluso il Canale della Manica).

Il *World Shipping Council* (WSC) ha accolto con favore le misure approvate dal MEPC dell'IMO ed ha sottolineato come, con le nuove norme, l'*International Maritime Organization* abbia ottenuto due risultati importanti: innanzitutto la definizione di un nuovo regime che sarà efficace dal punto di vista ambientale e, in secondo luogo, il superamento attraverso talpe regime uniforme di una situazione di confusione che deriverebbe dalle diverse iniziative dei governi nazionali o locali adottate nel tentativo di definire normative su questo tema.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di Nicola Ridolfi

SULLA VALIDITÀ DELLA DIRETTIVA CE N. 35/2005 SULL'INQUINAMENTO PROVOCATO DALLE NAVI

(Sentenza della Corte di Giustizia Europea del 3.6.2008)

Attraverso la sentenza in oggetto la Corte di Giustizia Europea ha respinto il ricorso relativo all'attuazione nel Regno Unito della direttiva CE n. 35/2005 relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di conseguenti sanzioni, presentato alla *High Court of Justice (England & Wales)* da alcune organizzazioni del settore del trasporto marittimo capeggiate dall'*International Association of Independent Tanker Owners* (Intertanko).

Nel ricorso le organizzazioni del trasporto marittimo, invece, sostengono che due disposizioni della direttiva

... Continua



Continua ...

va non rispettano, sotto diversi profili, alcune norme contenute nella convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (convenzione di Montego Bay) e nella convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (convenzione Marpol), in quanto tali disposizioni istituiscono un regime di responsabilità più restrittivo per gli scarichi accidentali.

La Corte ha invece sancito come tale direttiva debba rimanere valida, e come la validità di talune sue disposizioni – in particolare quelle che stabiliscono un regime di responsabilità per gli scarichi accidentali – non possa essere valutata né alla luce della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (convenzione di Montego Bay) né alla luce della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (convenzione Marpol).

Nella sentenza in esame, la Corte di Giustizia ha sottolineato che le istituzioni comunitarie sono vincolate dagli accordi internazionali conclusi dalla Comunità, i quali prevalgono sugli atti di diritto comunitario, e che, di conseguenza, l'inosservanza delle norme internazionali può incidere sulla validità stessa di una direttiva.

La Corte ha inoltre elencato le condizioni in presenza delle quali è autorizzata a verificare la validità di una disposizione comunitaria rispetto a un trattato internazionale: da una parte è necessario che la Comunità sia vincolata da quest'ultimo e, dall'altra, che la natura e la struttura di tale trattato non ostino all'esame della validità da parte della Corte. Per quanto concerne la Convenzio-

ne Marpol, la Corte ha rilevato che la Comunità non ne è parte contraente, e la mera circostanza che la direttiva incorpori talune norme contenute nel testo internazionale non è di per sé sufficiente affinché la Corte possa sindacare la legittimità di tale direttiva alla luce della convenzione.

Riguardo alla Convenzione di Montego Bay, essa è stata invece sottoscritta e approvata con una decisione comunitaria, il che implica che detta Convenzione è certamente vincolante per la Comunità. Tuttavia, la Corte rileva come tale convenzione non stabilisca disposizioni destinate ad applicarsi direttamente ed immediatamente ai singoli, non conferendo così a questi ultimi diritti e libertà che possano essere invocati nei confronti degli Stati, indipendentemente dal comportamento dello Stato di bandiera della nave.

Di conseguenza, sono proprio la natura e la struttura stesse di tale convenzione che non consentono alla Corte di valutare la validità di un atto comunitario alla luce di quest'ultima.

SULL'APPLICABILITÀ AL VERSAMENTO IN MARE DI IDROCARBURI DEL NOTO PRINCIPIO "CHI INQUINA PAGA", CON CONSEGUENTE RINVIO ALL'AUTORITÀ GIUDIZIARIA FRANCESE DEL PRONUNCIAMENTO SUL PAGAMENTO DEI DANNI CAUSATI DALL'AFFONDAMENTO DELL'ERIKÀ

(Sentenza della Corte di Giustizia Europea del 24.6.2008)

La Corte di giustizia europea ha stabilito, con una recentissima sentenza emessa a Lussemburgo in merito al naufragio della petroliera "Erika", che il principio "chi inquina paga" deve trovare applicazione, in base al-

la direttiva UE in materia di rifiuti, anche al versamento accidentale in mare di idrocarburi.

La Corte ha stabilito, inoltre, che, sempre sulla base del principio "chi inquina paga", responsabile del danno ambientale possa essere, oltre al proprietario della nave, anche la società noleggiatrice, se si dimostra che quest'ultima non agito in modo da prevenire il rischio d'inquinamento (scegliendo ad esempio un'imbarcazione inadeguata): alla luce di tali motivazioni la Corte di Giustizia Europea ritiene quindi che potrebbe essere il gruppo petrolifero francese Total a doversi fare carico dei danni causati dall'affondamento della petroliera *Erika*, avvenuto nel 1999, ma che in merito sarà l'autorità giudiziaria nazionale a doversi pronunciare.

La Corte ha ricordato che l'italiana Enel aveva concluso un contratto con la Total International relativo alla fornitura di olio pesante dal porto di Dunkerque a quello di Milazzo. Per tale trasporto la società francese, che aveva acquisito il carico dalla consociata Total Raffinage Distribution (diventata poi Total France), aveva noleggiato la petroliera *Erika*, battente bandiera maltese. A seguito dell'affondamento della nave, avvenuto al largo delle coste bretoni, che aveva causato un inquinamento del litorale francese, il Comune di Mesquer aveva convenuto in giudizio, ai sensi della direttiva europea sui rifiuti del 15 luglio 1975 modificata dalla decisione della Commissione UE n. 350 del 1996, le imprese del gruppo Total per il rimborso delle spese sostenute a fronte delle operazioni di pulitura e bonifica del suo territorio costiero.

Nel corso del procedimento sono tuttavia nate problematiche interpre-



Continua ...

tative in merito al concetto stesso di "rifiuti" ai sensi della direttiva, così come in merito a chi, di fatto, dovesse effettivamente sopportare il costo del loro smaltimento.

Per dirimere la vicenda la Corte di Cassazione francese aveva chiesto lumi alla Corte di Giustizia europea sull'interpretazione delle disposizioni comunitarie applicabili. Innanzitutto il tribunale francese aveva chiesto alla Corte lussemburghese se l'olio pesante sversato in mare a seguito a un naufragio debba essere qualificato come rifiuto ai sensi della direttiva. La Corte di Giustizia ha stabilito che l'olio pesante trasportato dalla nave non costituisce un rifiuto nei limiti in cui esso è sfruttato o commercializzato a condizioni economicamente vantaggiose e può essere effettivamente utilizzato come combustibile senza necessitare di preliminari operazioni di trasformazione, ma che, tuttavia, "gli idrocarburi sversati nel caso di un naufragio che risultino miscelati ad acqua nonché a sedimenti e che vadano alla deriva lungo le coste di uno Stato membro fino a raggiungerle, costituiscono sostanze che il loro detentore non aveva l'intenzione di produrre e delle quali egli si disfa, ancorché involontariamente, in occasione del loro trasporto, cosicché devono essere qualificate come rifiuti ai sensi della direttiva".

Inoltre la Corte di Cassazione francese aveva chiesto alla Corte di Giustizia delle comunità europee se, nel caso del naufragio di una petroliera, il produttore dell'olio pesante sversato in mare e/o colui che lo ha venduto e ha noleggiato la nave che trasportava tale sostanza possano essere tenuti a farsi carico del costo con-

nesso allo smaltimento dei rifiuti così generati, anche qualora la sostanza sversata in mare fosse trasportata da terzi, in particolare da un vettore marittimo. La Corte di Giustizia ha sottolineato innanzitutto che, "nelle circostanze del caso di specie, la direttiva sui rifiuti prevede che, conformemente al principio 'chi inquina paga', tale costo debba essere sostenuto dai 'precedenti detentori' o dal 'produttore del prodotto causa dei rifiuti' ed ha osservato che, "in occasione di un naufragio, il proprietario della nave che trasporta idrocarburi ne è in possesso immediatamente prima che divengano rifiuti. Pertanto, il proprietario della nave può essere considerato come colui che ha prodotto tali rifiuti ed essere qualificato per ciò stesso come "detentore" ai sensi della direttiva".

"Tuttavia - ha precisato la Corte Europea - il giudice nazionale, alla luce degli elementi la cui valutazione è di sua esclusiva competenza, può considerare che colui che ha venduto idrocarburi e noleggiato la nave che li ha trasportati ha "prodotto rifiuti", qualora constati che detto venditore-noleggiatore ha contribuito al rischio che si verificasse l'inquinamento determinato dal naufragio, in particolare se si è astenuto dall'adottare provvedimenti diretti a prevenire un tale evento, come quelli relativi alla scelta della nave".

La Corte reputa, a tale riguardo, che la direttiva sui rifiuti non osti a che gli Stati membri, in applicazione delle convenzioni sulla responsabilità civile e FIPOL, prevedano limiti e/o esclusioni di responsabilità a favore del proprietario della nave e del noleggiatore nonché l'istituzione di un fondo come il Fondo internazionale per il risarcimento dei danni dovuti a

inquinamento da idrocarburi (FIPOL). Tuttavia, se i costi di smaltimento dei rifiuti non sono o non possono essere assunti dal FIPOL e, in applicazione dei limiti e/o delle esclusioni di responsabilità vigenti, il diritto nazionale di uno Stato membro, compreso quello derivante da convenzioni internazionali, impedisce che tali costi possano essere sostenuti dal proprietario della nave e dal noleggiatore di quest'ultima, sebbene tali soggetti debbano essere considerati come "detentori", un siffatto diritto nazionale dovrà allora consentire che i costi in questione siano sopportati dal "produttore del prodotto causa dei rifiuti" così sversati.

Nondimeno, e sempre conformemente al principio "chi inquina paga", il produttore potrà essere tenuto a farsi carico di tali costi solo se, mediante la sua attività, ha contribuito al rischio che si verificasse l'inquinamento prodotto dal naufragio della nave.

Come è noto, l'affondamento della petroliera *Erika* nel dicembre 1999 ebbe un immediatamente un fortissimo impatto sull'attenzione internazionale nei confronti dei problemi in materia di inquinamento, e portò all'approvazione di due pacchetti legislativi comunitari (l'*Erika 1* e l'*Erika 2*) che hanno reso molto più stringenti le condizioni del trasporto marittimo di sostanze inquinanti (per esempio imponendo il doppio scafo) e i controlli obbligatori da parte delle autorità competenti per prevenire incidenti.

Ora, il fatto che, secondo la sentenza, si possa applicare in questa vicenda la definizione di "rifiuti" dell'omonima direttiva Ue, applicandola al gasolio sversato in mare (e quindi inutilizzabile), costituisce un'interes-



Continua ...

sante incursione in una delicata materia, quella della responsabilità per gli incidenti in mare delle petroliere, che è regolamentata - in modo manifestamente inadeguato - dalle convenzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

Da anni la Commissione europea, una buona parte dei paesi dell'Ue e le Ong ambientaliste vorrebbero riformare il regime attuale (convenzione CLC), che attribuisce al proprietario della nave tutta la responsabilità in caso di incidenti (e del conseguente inquinamento marino), ma che poi limita la responsabilità stessa con condizioni che rendono quasi impossibile ottenere il risarcimento dei danni. Per riparare il danno ambientale, d'altra parte, esiste un fondo apposito (FIPOL), regolamentato anch'esso da una convenzione sotto l'egida dell'IMO, che è stato anche aumentato negli anni recenti, ma che rischia di essere insufficiente in caso di disastro grave.

L'applicazione della definizione di "rifiuti" prevista dal diritto comunitario permette di imporre alle società petrolifere (il "fabbricante") l'assunzione dell'onere finanziario costituito dal costo di smaltimento degli idrocarburi (i "rifiuti") causati dal naufragio di una petroliera, il che rappresenta un significativo passo avanti verso un più adeguato regime risarcitorio dei danni causati da inquinamento.

SULLA QUANTIFICAZIONE DEL RISARCIMENTO CHE EXXON DOVRÀ VERSARE PER L'INQUINAMENTO CAUSATO DALL'AFFONDAMENTO DELLA PETROLIERA EXXON VALDEZ NEL 1989

(Sentenza della Corte Suprema USA del 26.6.2008)

Attraverso la sentenza in oggetto, la Corte Suprema degli Stati Uniti ha sorprendentemente ridotto ad un quinto la cifra che il gruppo petrolifero Exxon dovrà risarcire per i danni causati dall'affondamento della petroliera *Exxon Valdez*, avvenuto il 24 marzo 1989 nelle acque dell'Alaska, diminuendola da due 2,5 miliardi di dollari a 500 milioni di dollari.

Come noto, l'incidente aveva provocato lo sversamento di circa 11 milioni di galloni di greggio e l'inquinamento di oltre 1.200 miglia di costa, causando quello che è considerato il più grave inquinamento mai avvenuto negli Stati Uniti.

Nel 1994 un tribunale dell'Alaska aveva deciso che il gruppo Exxon avrebbe dovuto versare risarcimenti per complessivi cinque miliardi di dollari, cifra che successivamente era stata ridotta a 4,5 miliardi di dollari e poi decurtata ulteriormente in appello a 2,5 miliardi di dollari.

L'ammontare del risarcimento - come si legge nella sentenza recentemente emessa dalla Corte Suprema - è stato stabilito sulla base del calcolo della Corte Distrettuale, che aveva

valutato i danni 507,5 milioni di dollari, riducendo così ad un quinto la cifra dei risarcimenti stabilita dalla Corte d'appello a favore dei circa 32.000 pescatori e abitanti dell'Alaska danneggiati dall'inquinamento.

Secondo la Corte Suprema, il risarcimento richiesto alla Exxon era infatti da considerarsi eccessivo in riferimento al diritto marittimo, dal momento che, in circostanze come questa, esso dovrebbe essere limitato ad un importo uguale all'entità dei danni.

Il ragionamento che è stato alla base della decisione presa dalla Corte, secondo cui il risarcimento deve essere calcolato in proporzione dei danni materialmente cagionati, può in parte risultare condivisibile, ma certo è che, in situazioni quale quella in esame, l'entità dei danni diretti e immediati - e come tale risarcibili - rischia di costituire solo una minima parte del danno effettivamente provocato, posto che l'affondamento della petroliera *Exxon Valdez* ha avuto conseguenze indirette e mediate di portata forse anche superiore al danno economico-materiale che si è potuto quantificare nei mesi successivi alla verifica del sinistro.

EVENTI

ROMA 12 SETTEMBRE 2008

Casa del Cinema, Sala Kodak, Largo Marcello Mastroianni 1

Conferenza su *"Le politiche di sviluppo del trasporto aereo nei recenti interventi comunitari."*

Il giorno 12 settembre si terrà una conferenza a Roma su *"Le politiche di sviluppo del trasporto aereo nei recenti interventi comunitari"*, organizzato dall'Università di Bologna in collaborazione con la rivista Air Press.

La conferenza vedrà la presenza di Vito Riggio (Presidente ENAC) e di Bruno Nieddu (Presidente ENAV), e gli interventi di Daniel Calleja (Direttore del trasporto aereo della Commissione Europea), Ulrich Schulte-Strathaus (Segretario Generale AEA) e Olivier Jankovec (Direttore Generale ACI EUROPE).