

# 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'impiego operativo del  
sistema Predator da parte  
dell'Aeronautica Militare Italiana**  
pagg. 1-2

**Nuove norme per l'attuazione dei  
programmi GNSS EGNOS e Galileo**  
pagg. 1-4

**Compensation for non pecuniary loss  
aviation accidents under Spanish law**  
pagg. 1-6

**Osservatorio Legislativo**  
pagg. 8-11

**Rassegna Giurisprudenziale**  
pagg. 11-13

**Materiali**  
pagg. 13-17

### Sezione Marittima

**Approvato dal Ministro delle  
infrastrutture e dei trasporti  
l'atteso regolamento di attuazione  
del Codice della nautica da diporto**  
pagg. 17-23

**Materiali**  
pagg. 23-24

## L'impiego operativo del sistema Predator da parte dell'Aeronautica Militare Italiana

di Vincenzo Camporini  
Capo di Stato Maggiore della Difesa

### ABSTRACT

*In the last few decades, the remote piloting systems (Unmanned Aircraft System – UAS) have played a more and more important role and their use has increased substantially in the conflict areas where military contingents are deployed. In 2001, Italy has been the first European Country to provide its air forces with a UAS: the Predator. The Predator is equipped with an infrared electro-optical sensor which allows to perform missions in any light conditions, as well as a Full Motion Video capable to supply ground stations equipped with dedicated terminals (Remotely Operated Video Enhance Receiver – ROVER) with high definition images.*

Continua a pagina 2

## Nuove norme per l'attuazione dei program- mi GNSS EGNOS e Galileo

di Anna Masutti

### ABSTRACT

*The new EU Regulation 683/2008, published on the Official Journal of the EU of 9 July 2008, provides new rules for the future development of Galileo and EGNOS, more specifically on financing, governance aspects and procurement rules. The deployment phase of Galileo will be fully financed by the EU, bringing the total public funding of the programme to 3,4B €. The Commission will be the owner of tangible and intangible assets of the two systems and fully responsible for the overall management of the programmes as the European GNSS Programme Manager. The European Space Agency (ESA) will act as procurement agent for Galileo, subject to the future delegation agreement with the European Community, represented by the Commission.*

Continua a pagina 4

## Compensation for non pecuniary loss in aviation accidents under Spanish law

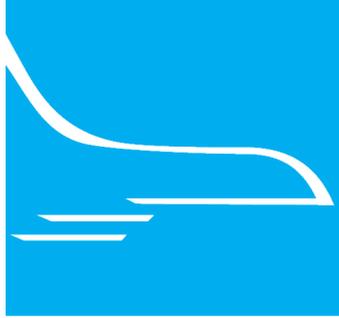
di Rodolfo A. Gonzales-Lebrero\*

One of the problems which air carriers have been, and still are, facing worldwide, is related to the construction of article 17 of the Montreal Convention 1999 on international air transportation, where it is established that air carriers are to be held liable for damage sustained in the event of passengers' death or any other bodily injury damage suffered by passengers, provided the accident which caused the damages so sustained took place on board of the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

Facts and circumstances which are not specifically contemplated or covered by the aforesaid rule of the Montreal Convention, are left to the applicable domestic law which obviously includes the doctrine resulting from the decisions of national courts.

\* LL.B., Ph.D. jur., Lawyer in Madrid

Continua a pagina 6



Continua dalla prima pagina

## L'impiego operativo del sistema Predator da parte dell'Aeronautica Militare Italiana

di Vincenzo Camporini

*Since 2004, the Predator has been used in Iraq with the purpose of increasing the level of protection and security of the Italian contingent engaged in the "Antica Babilonia" mission and preventing possible terrorist attacks to the population.*

*Since June 2007, the Predator has also been deployed in Afghanistan in the framework of ISAF mission for purposes similar to those established for Iraq. Its use was particularly important considering the terrain of the Country and it was decisive for rescuing two Italian kidnapped agents. The Predator, thanks to its integrated function of intelligence, surveillance and recognition, is particularly helpful where multinational forces are deployed in conflict scenarios. In such a*

### 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:

Vincenzo Camporini, Rodolfo A. Gonzales - Lebrero

### REDAZIONE:

Rosamaria Berloco, Silvia Ceccarelli, Pietro Nisi, Irma Padrone, Annalisa Pracucci, Nicola Ridolfi, 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

*situation it is vitally important to collect and distribute information according to a "net-centric" concept (Network Centric Warfare - Network Enabled Capability) to obtain a "battlespace awareness".*

I sistemi a pilotaggio remoto - definiti *Unmanned Aircraft System* (UAS) secondo la dizione anglosassone - nelle ultime decadi hanno assunto un ruolo sempre più importante in tutte le recenti operazioni e le loro ore di volo sono aumentate in maniera esponenziale per la forte richiesta di supporto da parte dei molti utilizzatori schierati nelle aree d'impiego. Allo scopo di consolidare una prima capacità nazionale nel settore *unmanned* - in particolare nello svolgimento di missioni di sorveglianza e ricognizione - nel 2001 la Difesa, grazie alla brillante e lungimirante intuizione dell'AM, ha avviato l'acquisizione del *Predator A*. Tale decisione ha così permesso all'Italia di essere il primo Paese europeo a dotarsi di un sistema di tale categoria.

Il sistema, alla sua entrata in linea, è stato assegnato al ricostituito 28° Gruppo (già Gruppo da ricognizione tattica su velivolo F-104) ed inquadrato nel 32° Stormo di Amendola.

### Sistema Predator e sue componenti

Come tutti i sistemi a pilotaggio remoto il *Predator* è costituito da quattro componenti principali: il velivolo, il *payload*, la stazione di terra (per guida e controllo dell'assetto) ed infine il segmento telecomunicazioni per lo scambio dei dati.

Il *Predator A* è equipaggiato con sensori elettro-ottici ed infrarosso che permettono di effettuare missioni in ogni condizione di luce.

Il velivolo ed i sensori sono comandati

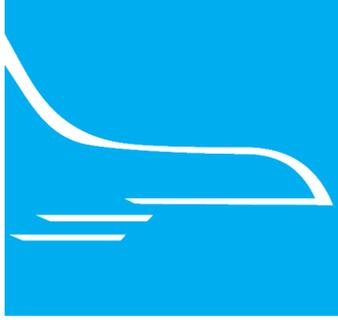
dalla stazione di controllo a terra, composta da un gruppo di sottosistemi e stazioni di lavoro gestite da un equipaggio composto da un pilota, un operatore dei sensori ed un *Mission Monitor* per la gestione specifica della missione. Il segmento telecomunicazioni, attraverso un apposito collegamento, garantisce in tempo reale il comando e controllo dalla stazione di terra al velivolo e, viceversa, il flusso video ed i dati telemetrici. I terminali di collegamento dati possono operare in *Line Of Sight* (LOS) e/o *Beyond Line Of Sight* attraverso l'uso di un satellite; in questo secondo caso l'unico limite operativo è costituito dall'autonomia di carburante.

Il prodotto della missione si identifica nel *Full Motion Video*, ottenuto attraverso i sensori di bordo, che raggiunge la stazione di terra, e da lì successivamente distribuito ai vari utenti attraverso linee dedicate. In aggiunta detto filmato può raggiungere direttamente anche le forze schierate sul terreno che siano dotate di appositi terminali denominati *Remotely Operated Video Enhanced Receiver* (ROVER). Questa capacità permette alle truppe dislocate entro una distanza dal velivolo (LOS) di ricevere in tempo reale il video della zona osservata.

### Impiego operativo in Iraq

Nel 2004 il *Predator* venne inviato in Iraq, con lo specifico scopo di incrementare il livello di protezione e sicurezza del contingente nazionale presente per l'Operazione Antica Babilonia. Venne raggiunto un obiettivo altamente sfidante ed ambizioso. Il 28° Gruppo, infatti, nel 2004, dopo il rientro del personale dai corsi di qualificazione negli USA e la ricezione del si-

... Continua



Continua ...

stema da oltreoceano, nel mese di dicembre, effettuati solo alcuni voli dalla base di Amendola, si è rischierato sulla base di Tallil già a partire dalla fine del mese di gennaio 2005 per avviare l'attività operativa. Ciò ha permesso di accelerare al massimo tutte le tappe per il conseguimento della piena operatività del *Predator* italiano. L'assetto ha operato in Iraq fino all'ottobre 2006 totalizzando più di 1600 ore di volo, ha svolto la maggior parte dell'attività a favore delle nostre truppe effettuando voli di pattugliamento delle aree urbane e delle vie di comunicazione in prossimità di posti di blocco o in concomitanza dei convogli militari; in particolare si cita il supporto dell'assetto per la verifica dell'eventuale presenza di minacce quali, ad esempio, i dispositivi esplosivi improvvisati che rappresentano la minaccia più insidiosa e comune.

Nel contesto operativo del teatro iracheno, caratterizzato dalla presenza di forze non regolari, il *Predator* ha contribuito anche al controllo dei confini territoriali ed alla sorveglianza di assembramenti o sospette attività terroristiche. È stata altresì effettuata una capillare attività di monitoraggio dei punti sensibili, di ricerca di veicoli o materiali, permettendo ad esempio, in certi casi, di scoprire degli importanti depositi di armi e munizioni o contribuire ad interrompere eventuali traffici illeciti.

Il *Predator* però si è rivelato estremamente utile anche per attività non tipicamente militari, in quanto è stato impiegato anche per attività in favore della popolazione civile realizzando, ad esempio, voli di ricognizione per il controllo delle linee elettriche (al fine

di prevenire atti di sabotaggio), il monitoraggio delle elezioni, il controllo della distribuzione di aiuti umanitari o sorveglianza delle attività di ricostruzione. In tale ambito, infatti, si è proceduto anche alla verifica dello stato di avanzamento delle opere finanziate dall'Italia.

### Il *Predator* in Afghanistan

Il *Predator* è impiegato in **Afghanistan** dal giugno 2007 nell'ambito della missione ISAF e svolge un'attività simile a quella effettuata nel teatro iracheno. Il supporto delle missioni di sorveglianza e ricognizione risulta particolarmente importante per le truppe schierate sul terreno, in quanto il territorio e l'ambiente sono particolarmente aspri essendo caratterizzati da rilievi montani di notevole altezza, linee di comunicazione inadeguate e difficoltose oltre che rigide condizioni climatiche.

L'esempio più concreto del contributo dell'assetto alle forze schierate sul terreno è costituito dal noto evento del rapimento di due italiani del settembre 2007, avvenuto in una zona nell'ovest dell'Afghanistan. Il *Predator* infatti ha preso parte, insieme ad altri assetti militari nazionali ed alleati, all'operazione per la liberazione dei due agenti italiani avvenuta il 24 settembre 2007. In tale evento il *Predator* è stato tenuto in volo con continuità riuscendo ad individuare l'area ove erano presenti gli ostaggi, informazione grazie alla quale è potuto partire l'intervento risolutivo.

L'impiego del *Predator* in entrambi i

teatri operativi ha messo in luce il suo elevato grado di efficacia in virtù della sua possibilità di:

- permanere per lunghi periodi nei pressi degli obiettivi ("persistenza");
- non doversi avvicinare eccessivamente alle aree sorvegliate ("presenza non invasiva");
- fornire il flusso video ad alta definizione in tempo reale (tempestività e precisione).

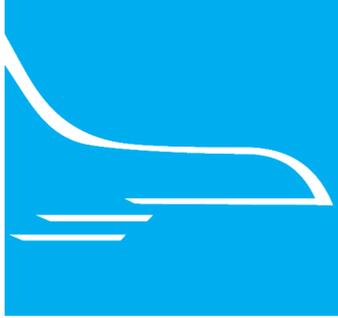
In estrema sintesi l'attività operativa svolta finora dal *Predator* del 28° Gruppo dell'AM ha dimostrato che gli assetti *unmanned* contribuiscono in maniera importante - ed alcuni casi decisiva - alla conoscenza della situazione dell'area di operazioni, zona vasta e complessa dove i collegamenti sono spesso difficili, se non impraticabili, a causa delle difficili condizioni ambientali e climatiche.

### **Predator e integrazione net-centrica**

Il *Predator*, grazie alla sua spiccata versatilità e flessibilità, costituisce un importante elemento della funzione integrata di *Intelligence* Sorveglianza Acquisizione Obiettivi e Ricognizione (conosciuta come *ISTAR* dall'acronimo inglese). Il grado di efficienza ed efficacia delle missioni *ISTAR* aumenta ancora di più se i dati e le informazioni vengono condivisi in rete attraverso l'interconnessione tra pianificatori, decisori ed attuatori. Nell'ambito degli scenari d'impiego moderni, a spinto orientamento interforze e multi-nazionale, è infatti necessario poter disporre di una capacità integrata in grado di raccogliere, gestire e condividere l'informazione acquisita, mediante un robusto sistema di

... Continua

 **AleniaAeronautica**  
Una Società Finmeccanica



Continua ...

Comando, Controllo, Comunicazione, Consultazione ed *Intelligence* (C4I) a carattere "net-centrico". Il concetto *Network Centric Warfare* (NCW)/*Network Enabled Capability* (NEC)\* tende a collegare tutti i mezzi ISTAR disponibili in un'unica rete che consente di raccogliere il maggior numero possibile di informazioni sul campo di battaglia e di distribuirle, oltre che ai centri di Comando e Controllo, anche ai Comandanti sul campo ed alle piattaforme armate per la creazione della *battlespace awareness*. Quindi le informazioni operative possono essere raccolte, elaborate ed integrate da "centri di fusione" e ridistribuite in tempi estremamente ridotti agli utilizzatori, oppure, fatte pervenire direttamente alle piattaforme d'attacco, tramite collegamenti diretti in *data link* (*sensor-to-shooter*), particolarmente utile nel caso di obiettivi mobili.

Il potenziamento delle capacità del *Predator*, e più in generale degli aeromobili a pilotaggio remoto, si deve inquadrare quindi nell'ambito più ampio dell'integrazione "net-centrica" tra sensori ISTAR, valutatori, decisori ed attuatori per sfruttare sinergicamente informazioni e capacità operative allo scopo di conseguire gli effetti desiderati nei moderni scenari operativi.

\* Il concetto di fondo per l'NCW e la NEC è il medesimo. L'NCW statunitense è un approccio più radicale, basato su un'acquisizione di capacità net-centriche rapida e diffusa. Il concetto NEC adottato dalla NATO, di origine britannica, punta ad acquisire le stesse capacità attraverso un'evoluzione graduale e sostenibile.

Continua dalla prima pagina

## Nuove norme per l'attuazione dei programmi GNSS EGNOS e Galileo

di Anna Masutti

Il 9 Luglio scorso è stato finalmente pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'UE il regolamento n. 683/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente il proseguimento dell'attuazione dei programmi europei di navigazione satellitare EGNOS e Galileo.

Il testo di questo regolamento ha avuto una gestazione assai lunga e complessa. La prima proposta è apparsa nell'autunno del 2007, dopo le conclusioni del Consiglio Trasporti del 21-22 giugno e del 1-2 ottobre 2007, ancor prima della decisione finale del Consiglio Trasporti del 29-30 novembre 2007, di procedere al finanziamento dell'intero sistema Galileo con fondi pubblici per 3,4B €.

Dal dicembre 2007 alla fine di marzo 2008 si sono succedute infinite riunioni tra la Commissione, il Parlamento europeo e i rappresentanti dei Paesi membri del Consiglio Trasporti. Si è giunti così a un testo condiviso che il Consiglio Trasporti del 7 aprile 2008 ha approvato e trasmesso al Parlamento europeo.

Occorre innanzitutto osservare che la versione definitiva approvata e pubblicata sulla GUUE non si discosta, nella sostanza, da quella approvata il 7 aprile.



Di fondamentale importanza è l'affermazione, contenuta nei primi considerando, che "i programmi fanno parte dei progetti prioritari inseriti nel programma d'azione di Lisbona e che sono considerati uno dei pilastri del futuro programma spaziale europeo...", a conferma che l'Europa vuole giocare un ruolo mondiale decisivo nello spazio anche attraverso Galileo ed EGNOS.

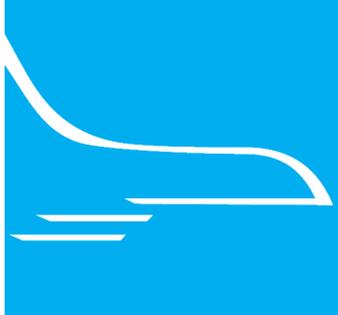
Dopo i diversi considerando, i capitoli del regolamento riguardano: l'oggetto e i principi generali, i contributi e i meccanismi di bilancio, la gestione pubblica dei programmi e le disposizioni finali.

Nei primi articoli del regolamento si definiscono i due sistemi EGNOS e Galileo e, del secondo, le relative fasi: quella di sviluppo e validazione del segnale da concludersi nel 2010; quella anche costitutiva di tutte le infrastrutture spaziali e terrestri, da completare entro il 2013; quella operativa che inizia dopo il 2013.

Si definiscono, poi, le fonti di finanziamento dei due sistemi, soprattutto di Galileo in quanto EGNOS è stato pressoché completato con fondi pubblici e privati, mentre per entrambi si prevede che anche paesi terzi possano partecipare al finanziamento, cosa già avvenuta per Galileo, grazie all'intervento della Cina. Per converso, gli introiti derivanti dalla fase operativa dei sistemi saranno percepiti dalla Comunità; ovviamente, una volta che sia scelto un concessionario per la gestione del sistema, come previsto dopo il 2010, la destinazione di tali introiti dovrebbe essere rivista.

Contrariamente a quanto era stato previsto nella originaria organizzazio-

... Continua



Continua ...

ne del sistema, nella quale si prevedeva che solo la GSA dovesse essere la proprietaria dei due sistemi, ora il regolamento assegna alla Comunità la proprietà di *"tutti i beni materiali e immateriali creati o sviluppati nell'ambito dei programmi"*.

Circa la *"Gestione pubblica dei programmi"*, si stabilisce una rigida ripartizione di competenze tra la Comunità (rappresentata dalla Commissione), la GSA e l'Agencia Spaziale Europea (ESA). Alla Commissione è affidata la *Governance* dei due sistemi, con un ruolo di supervisione sulle attività svolte dalla GSA e dall'ESA. Alla Commissione spettano anche la gestione di tutti gli aspetti legati alla sicurezza intesa, in senso lato, come sicurezza dei paesi dell'UE e la gestione integrata di tutti i rischi legati ai programmi, con lo scopo di monitorarli e atteanuarli. Il regolamento dispone la costituzione di un *"Comitato dei programmi GNSS europei"* (regolato dalla Decisione 1999/468/CE) con lo scopo di assistere la Commissione nella gestione dei programmi GNSS. In effetti, questo Comitato, formato da un rappresentante di ogni Stato membro dell'UE, ha un valore puramente consultivo. Rispetto alla situazione precedente, in cui il processo decisionale era diviso tra Commissione e GSA, ora la proprietaria dei sistemi GNSS è divenuta la Commissione, che ha assunto anche la titolarità della *Governance* degli stessi. L'unico condizionamento a questo potere è rappresentato dal *Galileo Interinstitutional Panel (GIP)*, formato da rappresentanti della Commissione, del Consiglio e del Parlamento, che avrà funzioni di controllo per assicurare la realizzazione del progetto nei tempi stabiliti. Dopo la ne-

gativa esperienza del partenariato pubblico/privato (PPP), il Parlamento europeo ha voluto assegnare con chiarezza alla Commissione la responsabilità di realizzare i due sistemi nei tempi previsti.

Il regolamento ridimensiona il ruolo della GSA rispetto alle competenze che le aveva attribuito il regolamento n. 1321/2004 istitutivo della stessa, confermando tuttavia ad essa la gestione del centro di sicurezza (*Galileo Security Monitoring Centre*). Questo centro sarà costituito da infrastrutture di terra che raccoglieranno dati dai sistemi EGNOS e Galileo, assieme ad altri, come potranno essere quelli forniti dal sistema GMES (osservazioni della terra), con finalità legate alla sicurezza.

A questo centro faranno capo i *Public Regulated Services* di Galileo (PRS), servizi riservati all'uso governativo. Sono stati dunque ridotti i compiti della GSA, ma ne resta uno importantissimo: la gestione del *Galileo Security Monitoring Centre* di cui si è fatto cenno. La GSA provvederà inoltre alla valutazione potenziale del mercato dei servizi GNSS e garantirà che i componenti dei sistemi siano certificati dagli opportuni organismi di certificazione.

L'art. 17 affronta uno dei temi cruciali per la realizzazione del Galileo: quello dei principi per l'aggiudicazione delle gare di appalto che saranno gestite dall'ESA sotto il controllo della Commissione. Naturalmente la ragione es-

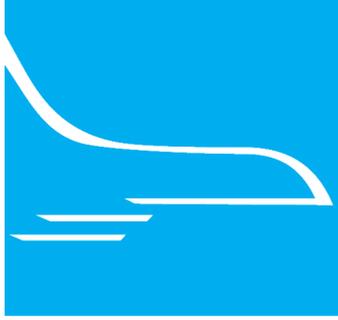
senziale dell'importanza di questo tema è data dall'importo di 3,4B € oggetto delle gare di appalto.

Il tema è stato lungamente dibattuto in sede comunitaria in quanto, come è facilmente comprensibile, i rappresentanti dei singoli Stati membri si sono preoccupati, durante l'esame e la discussione, di difendere le rispettive industrie nazionali in relazione alle loro particolari competenze. La Commissione ha cercato di affermare alcuni principi generali, richiamando le norme comunitarie in materia di appalti pubblici quali, ad esempio, l'accesso aperto e la concorrenza leale lungo tutta la catena di approvvigionamento industriale, le informazioni trasparenti e tempestive per mettere tutti i candidati in condizioni di parità. Al riguardo il regolamento stabilisce la necessità di *"promuovere la partecipazione equilibrata dell'industria a tutti i livelli, in particolare le PMI, in tutti gli Stati membri"* e di *"scongiorare la possibilità di abuso di posizione dominante e impedire la dipendenza a lungo termine da singoli fornitori"*.

L'appalto dell'infrastruttura dovrà essere scisso in sei pacchetti principali di lavoro (supporto all'ingegneria di sistema, completamento dell'infrastruttura di terra per la missione, completamento della infrastruttura di terra per il controllo, satelliti, lanciatori, operazioni); una entità giuridica indipendente o un gruppo rappresentato da una entità giuridica appartenente a tale gruppo, potranno proporsi come committente principale per al massimo due dei sei pacchetti. Inoltre, il regolamento stabilisce che *"...almeno il 40% del valore aggregato delle attività deve essere subappaltato a società"*

... Continua





Continua ...

*non appartenenti ai gruppi cui fanno capo i committenti principali per uno qualsiasi dei pacchetti principali di lavoro...".*

Con questa disposizione il Parlamento ha inteso assicurare una distribuzione bilanciata degli appalti di Galileo tra i paesi dell'UE. Il 19 settembre 2008 la Commissione europea e l'Agenzia Spaziale Europea (ESA) hanno preselezionato 11 candidati su 21 per la messa in orbita dell'intera costellazione (30 satelliti) di Galileo. Thales Alenia Space (Italia) e l'olandese Logica sono state preselezionate per l'ingegneria di sistema; Thales Alenia Space (Francia) e Logica (GB) per le infrastrutture di missione a terra; Astrium (GB) e G-Nav rappresentata da Lockheed-Martin (GB) per le infrastrutture di controllo a terra; le tedesche Astrium e OHB System per il segmento spaziale; la francese Ariane Space per i servizi di lancio; Nav-up rappresentata da Inmarsat (GB), la tedesca DLR e Telespazio per il livello operativo.

I principi esposti nel regolamento troveranno allocazione nella *convenzione pluriennale di delega*, che la Commissione dovrà stipulare con l'ESA, il cui ruolo è appunto quello di agente per conto della Commissione in tutta l'attività di *procurement*, cioè di apertura e gestione delle gare di appalto relative al completamento di tutta la costellazione di Galileo e delle strutture di terra. Tale convenzione è in corso di negoziazione e si pensa non sarà pronta prima del mese di novembre prossimo.

Il considerando (9) del regolamento affianca ai due centri di controllo satellitare di Oberpfaffenhofen e del Fucino il centro per la sicurezza della vita umana di Madrid. Conseguentemente

nella versione definitiva del regolamento non compare più l'affermazione che *"il sistema Galileo è fondato su due centri di controllo (GCC): quello del Fucino (gestito da Telespazio) e quello di Oberpfaffenhofen in Baviera"*. Il centro di Madrid, che doveva essere solo un centro per la *Safety of Life*, cioè principalmente per la navigazione aerea e marittima, viene ora definito dal *considerando* (9), se rispetterà certe condizioni, un centro di controllo *"pienamente qualificato dal punto di vista operativo in quanto centro di controllo satellitare Galileo"*. Secondo l'opinione di alcuni esperti del settore, tale decisione riduce il ruolo dei due centri del Fucino e di Oberpfaffenhofen, mentre la presenza di tre centri uguali potrebbe creare problemi operativi.

A completamento di questa breve analisi va dato atto che il regolamento pone finalmente la Commissione nella condizione di poter realizzare i sistemi GNSS europei. L'aspetto finanziario è stato, infatti, risolto. Tuttavia, se non verranno rispettati i tempi previsti, il possibile aumento dei costi di realizzazione potrebbe portare a nuove difficili situazioni di tensione tra i paesi membri spesso contrari, in particolare la Germania, a rivedere i budget comunitari in aumento.

L'altro tema che solleva qualche dubbio è quello della *governance*. La Commissione è responsabile della *governance*, e molti si chiedono se al suo interno abbia le competenze e le professionalità necessarie per portare a termine i programmi GNSS, controllando l'attività della GSA e dell'ESA. Il trasferimento, in corso di esame, di personale dalla GSA alla Commissione, o l'assunzione di professionalità esterne, stanno infatti creando qualche problema.

Continua dalla prima pagina  
**Compensation for non pecuniary loss in aviation accidents under Spanish law**

di Rodolfo A. Gonzales-Lebrero

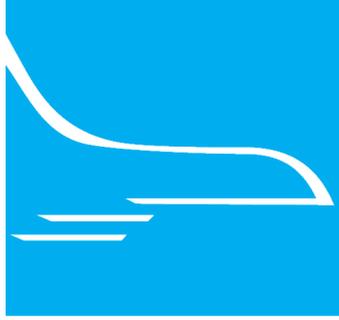
At first, it would be important to find out if physical or bodily damages also involve the so-called "mental injuries" or "moral or non-pecuniary damages". In case there are no physical or bodily damages, it should be known if such moral or non-pecuniary damages should be compensated or not. The basic purpose behind these comments is to examine this subject in the light of Spanish law (basically a written and codified law as in all civil law countries) and Spanish courts' decisions (basically those of the Spanish Supreme Court).

The first remark to be made is that there are no Spanish judgments published on this subject as far as aviation cases are concerned, even though many decisions have been rendered in connection with similar cases of another nature. Consequently, it would be correct to assume that it is very likely that Spanish courts will not depart, where it concerns aviation cases, from their continuous doctrine as applied in cases of another nature.

In general, damages can result from contract or tort, and while it is true that in contract the duties result, in principle at least, from what the parties themselves have agreed to, in tort it is said that duties result from the law, many contractual obligations are left to legislation, to the applicable domestic body of rules or international conventions.

The principle *alterum non laedere*, al-

... Continua



Continua ...

though mainly linked to the law of torts, can also be referred to in contractual obligations. The current position of Spanish courts in this regard, without ignoring the essential differences between contract and tort, consider that actions seeking damages for breach of contract are not incompatible with the law of torts.

Where it concerns the carriage of passengers by air, the contractual obligations are usually mentioned in the ticket (general conditions of carriage), in which the parties also refer to the Montreal System if the carriage falls within its framework or, as the case may be, to the national applicable law. Within the framework of the European Union, it is to be mentioned that Regulation (EC) n° 2027/1997, of 9<sup>th</sup> October 1997, as amended by Regulation (EC) n° 889/2002, of 13<sup>th</sup> May 2002, has incorporated, with minor changes, the Montreal Convention of 1999, as far as the liability of European Union air carriers is concerned.

Under Spanish law, damages that are to be compensated have to be those that no person is supposed to put up with. Damages must be "true", in the sense that their existence cannot be challenged and that they are able to be assessed and measured, irrespective of whether they have arisen simultaneously with the occurrence of the event ("present damages") or at a later stage ("future damages") but as a direct consequence of and in relationship with such event.

Damages are classified, *inter alia*, in two categories: pecuniary damages and non-pecuniary damages. This is the logical consequence of the classification of subjective rights in two

big groups, namely, rights related to property and rights related to personality.

In accordance with the Spanish Supreme Court, moral or non-pecuniary damages are to be compensated. This principle is applicable, not only to those damages which are measurable from an economic point of view, but also to those strictly non-pecuniary (*strictu sensu* moral damages), such as anxiety, anguish, restlessness, dishonour, insult, sadness, melancholia, emotional distress or nervous breakdown, provided they are the result of a wrongful event, either a civil or criminal wrong in tort or a civil injury which is a consequence of a breach of contractual duties by either of the parties to the contract.

Pecuniary damages and non-pecuniary ones which are measurable from an economic point of view, must be pleaded and proved by the claimant before the courts in terms of their actual existence and their economical value, notwithstanding putting into evidence their relationship with the event said to have caused them.

In no case compensation can be a source of illegal or undue income.

*Strictu sensu* non-pecuniary damages must also be pleaded and proved by the claimant before the courts as far as their actual existence and their relationship with the event said to have caused them are concerned, but Spanish courts are less severe in this case, the compensation being left to the discretion of the said courts following common sense, rational guidelines, a strict logic and high technique. Courts tend to avoid sentimental reasons, although sympathy for morally meritorious claimants is sometimes judicially expressed, while

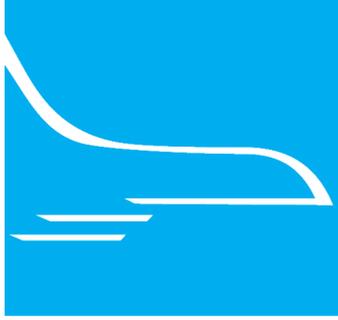
courts acknowledge at the same time the difficulties to properly assess and determine the pecuniary value of these moral damages which, by nature, cannot be appraised with utmost accuracy.

At the root of the Spanish Supreme Court's attitude in supporting the granting of compensation for non-pecuniary damages, article 43 of the Spanish Constitution is to be found, this rule being the one which recognizes the right of all inhabitants to the protection of their health. The word "health" is construed not only as the soundness of the body as such, but also in relation to moral and spiritual welfare.

On the basis of the foregoing comments, it can be stated that Spanish Courts would agree, where it concerns claims for damages in aviation accidents, to award damages for pecuniary losses and non-pecuniary losses (measurable from an economic point of view), as long as they have been pleaded and proved, and also for non-pecuniary losses which are impossible to measure from an economic point of view, as long as they have been pleaded. Compensation in this case however would be assessed on an arbitrary basis by the courts.

Mental suffering can occur irrespective of its being accompanied by injuries to the body. In this respect it is to be stressed that in Spain, the text of article 17 of the Montreal Convention 1999 is intended to refer to "bodily injury". For this reason one must conclude that mental injuries (whichever their extent) fall within a set rule of law, provided they are based on the usual course of events in air transportation, and there is a

... Continua



Continua ...

causal connection between the cause of the injuries and the concept of accident indicated in the Convention, construed following a rather liberal pattern.

It must be stated that Spanish Courts have been rather generous in the awarding of damages for non-pecuniary losses in general. Although in some particular cases such generosity has been mitigated whenever there was a contributory negligence on the part of the claimant or when there was a blame causing the loss on both parties.

Regarding automobile accidents, Spanish law has determined the basis for the measurement of damages in the fashion of scales which take into account the consequences of the event (death, injuries), the age and level of income of the victim, the family structure and so on. The resulting compensation covers both pecuniary and non-pecuniary losses. In this respect it is to be stated that although the scales are usually applied, the Spanish Supreme Court decided, on 27th March 1997, that they are not "untouchable", and that even if they are useful tools for measuring damages, courts have the duty to award higher amounts of money whenever the compensation awarded following the scales is not enough to cover the actual value of the losses, when pleaded and proved. Acting otherwise would lead to an infringement of article 14 (equal protection of law) and article 15 (right to life and to physical wellbeing) of the Spanish Constitution.

In Spain, in aviation claims subject to the Montreal Convention 1999, phys-

ical or bodily damages also involve the so-called "mental injuries" or "moral or non-pecuniary damages".

It is also to be stated that in Spain, in aviation claims subject to the Montreal Convention 1999, even if there are no bodily injuries, non-pecuniary damages of any kind are to be compensated, provided they are pleaded and proved and they have been caused in the usual course of events in air transportation, and there is a causal connection between the cause of the injuries and the concept of accident indicated in the Convention, construed following a rather liberal pattern.

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di *Silvia Ceccarelli*\*

### DECRETO LEGISLATIVO N. 118 DEL 30 MAGGIO 2008 - ATTUAZIONE DELLA DI- RETTIVA 2006/23/CE RELATIVA ALLA LI- CENZA COMUNITARIA DEI CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale  
n. 158 del 8 luglio 2008)

In attuazione della direttiva 2006/23/CE del Parlamento e del Consiglio del 5 aprile 2006, il decreto legislativo del 30 maggio 2008, n. 118 ha istituito la licenza comunitaria di controllore del traffico aereo. Tale decreto legislativo, il cui obietti-

\* Funzionario ENAC – Direzione Trasporto aereo



vo è quello di aumentare i livelli di sicurezza e migliorare il funzionamento del sistema di controllo del traffico aereo, limitatamente alla fornitura dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale, si applica:

- a) agli studenti controllori del traffico aereo;
- b) ai controllori del traffico aereo;
- c) alle organizzazioni di formazione che forniscono o intendono fornire servizi di formazione ai controllori del traffico aereo;
- d) ai fornitori di servizi di controllo del traffico aereo.

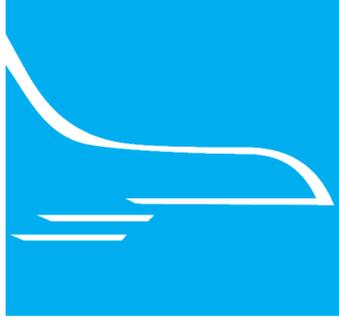
Il decreto stabilisce che i servizi di controllo del traffico aereo possono essere prestati esclusivamente dai controllori del traffico aereo muniti di valida licenza e, sotto la supervisione di un istruttore operativo, da studenti controllori del traffico aereo e da controllori del traffico aereo in addestramento operativo.

L'Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) è l'ente preposto al rilascio, sospensione e revoca della licenza di studente o di controllore del traffico aereo e, ai sensi dell'art. 734 del c. nav., con proprio regolamento deve definire i requisiti e le modalità per il rilascio, il mantenimento, la sospensione e la revoca della licenza.

Al riguardo l'Enac può sospendere la licenza, le abilitazioni e le specializzazioni quando è in corso di accertamento la responsabilità del controllore del traffico aereo in un incidente o in un inconveniente nel quale è stata compromessa la sicurezza dell'aeromobile ovvero in caso di altra negligenza accertata.

La licenza è invece revocata dall'E-

... Continua



Continua ...

nac in caso di azione dolosa in violazione a leggi o regolamenti relativi al controllo del traffico aereo e negligenze gravi o reiterate nell'esercizio delle funzioni di controllore del traffico aereo che compromettono la sicurezza degli aeromobili.

Ai fini del conseguimento delle licenze di studente controllore del traffico aereo è richiesto il possesso dei seguenti requisiti:

- a) età non inferiore ai 18 anni;
- b) diploma di istruzione secondaria di secondo grado o un titolo di studio equivalente;
- c) frequenza e superamento dei corsi di formazione approvati dall'ENAC con proprio regolamento;
- d) certificazione medica di idoneità psico-fisica in corso di validità;
- e) competenza linguistica adeguata alle mansioni da svolgere (attestata secondo modalità e procedure definite dall'ENAC con proprio regolamento da emanarsi entro il 17 maggio 2010).

Per il conseguimento delle licenze di controllore del traffico aereo è richiesto il possesso dei seguenti requisiti:

- a) età non inferiore ai 21 anni;
- b) licenza di studente controllore;
- c) frequenza e superamento dei corsi di formazione stabiliti dall'ENAC con proprio regolamento;
- d) certificazione medica di idoneità psico-fisica in corso di validità;

competenza linguistica prevista per i controllori di traffico aereo (attestata secondo modalità e procedure definite dall'ENAC con proprio regolamento da emanarsi entro il 17 maggio 2010).

Il decreto n. 118 prevede il mutuo riconoscimento delle licenze comunitarie. Difatti sono riconosciute le licenze, le abilitazioni, le specializzazioni e le competenze linguistiche ad esse associate rilasciate dall'autorità nazionale di vigilanza di un altro Stato membro in conformità alle disposizioni della direttiva 2006/23/CE nonché il certificato medico che le accompagna.

Il decreto stabilisce inoltre la possibilità, per chi è in possesso di un'autorizzazione all'esercizio dell'attività di controllore del traffico aereo secondo le preesistenti procedure nazionali, di convertirla in una delle licenze previste dal decreto stesso.

Chiunque esercita la funzione di controllore o studente controllore del traffico aereo senza la prescritta licenza ovvero con la licenza sospesa o revocata, chi fornisce il servizio in difformità delle abilitazioni o delle specializzazioni riportate nella licenza e chi fornisce il servizio senza aver ottenuto il rilascio della certificazione medica, è punito con una sanzione amministrativa pecuniaria. L'Enac è l'organismo responsabile dell'accertamento e dell'irrogazione delle sanzioni, fatta eccezione per il personale militare che è soggetto alle norme proprie dell'ordinamento militare.

**PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO DEL 5 AGOSTO 2008 RELATIVA ALLA FIRMA E ALLA CONCLUSIONE DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E GLI STATI UNITI MESSICANI SU ALCUNI ASPETTI RELATIVI AI SERVIZI AEREI**  
(Bruxelles 5.8.2008 COM (2008) 506 definitivo)

Continua l'intervento della Commissione europea volto ad avviare ne-

goziati con i paesi terzi diretti a sostituire alcune disposizioni degli accordi aerei bilaterali con un accordo comunitario.

L'obiettivo principale del suddetto accordo è concedere a tutti i vettori comunitari un accesso senza discriminazioni alle rotte tra la Comunità europea e i paesi terzi e rendere conformi al diritto comunitario gli accordi bilaterali vigenti tra gli Stati membri e i paesi terzi in materia di servizi aerei.

Tralasciando un puntuale approfondimento del contenuto di detti accordi ci si limita in questa sede a rammentare brevemente le disposizioni degli accordi bilaterali conclusi dagli Stati membri ed i paesi terzi ritenute dalla Corte di giustizia in contrasto con la legislazione comunitaria, per le quali si è reso necessario un intervento correttivo della Commissione.

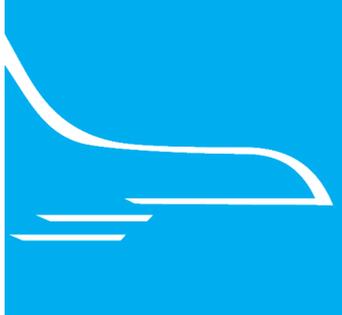
Si tratta, in particolare, delle norme relative alla designazione dei vettori, ai diritti relativi ai controlli regolamentari (sicurezza), alla tassazione del carburante per la navigazione aerea, alle tariffe di trasporto all'interno della Comunità europea, alle norme sulla concorrenza.

Come in precedenza, anche nell'ambito dei negoziati con il Messico non sono state affrontate le questioni relative ai diritti di traffico.

**REGOLAMENTO (CE) N. 715/2008 DELLA COMMISSIONE DEL 24 LUGLIO 2008 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 474/2006 CHE ISTITUISCE UN ELENCO COMUNITARIO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A UN DIVIETO OPERATIVO ALL'INTERNO DELLA COMUNITÀ**

(Pubblicato sulla Gazzetta ufficiale

... Continua



Continua ...

*dell'Unione europea L. 197 del 25 luglio 2008)*

Con il regolamento (CE) n. 715/2008 la Commissione europea ha aggiornato l'elenco comunitario delle compagnie aeree soggette a un divieto operativo all'interno della Comunità sulla base di informazioni fornite dagli Stati membri e da paesi terzi.

A seguito di una verifica ispettiva da parte di un gruppo di esperti europei nella Repubblica islamica dell'Iran, la Commissione ha ritirato la compagnia Mahan Airlines dall'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo.

L'elenco comunitario aggiornato impone un divieto operativo a tutti i vettori certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (RDC), della Guinea equatoriale, dell'Indonesia, della Repubblica del Kirghizistan, della Liberia, della Sierra Leone dello Swaziland, e della Repubblica del Gabon, con l'eccezione del Gabon Airlines e Afrijet le cui attività sono soggette a restrizioni operative nel territorio della Comunità.

Sono stati inoltre inseriti nell'elenco tre vettori dell'Ucraina, uno del Sudan, uno dell'Afghanistan, uno del Ruanda e uno dell'Angola.

Il regolamento è entrato in vigore il 26 luglio 2008.

**DECISIONE 2008/651/PESC/GAI DEL CONSIGLIO DEL 30 GIUGNO 2008 RELATIVA ALLA FIRMA, A NOME DELL'UNIONE EUROPEA, DI UN ACCORDO TRA L'UNIONE EUROPEA E L'AUSTRALIA SUL TRATTAMENTO E SUL TRASFERIMENTO DEI DATI**

**DEL CODICE DI PRENOTAZIONE (PASSENGER NAME RECORD, PNR) ORIGINARI DELL'UNIONE EUROPEA DA PARTE DEI VETTORI AEREI ALL'AMMINISTRAZIONE DOGANALE AUSTRALIANA**

*(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 8 agosto 2008 L 213/47)*

Il 28 febbraio 2008 il Consiglio ha autorizzato la Presidenza, assistita dalla Commissione, ad avviare negoziati tra l'Unione europea e l'Australia sul trattamento e sul trasferimento dei dati del codice di prenotazione (*Passenger Name Record, PNR*) originari dell'Unione europea da parte dei vettori aerei all'amministrazione doganale australiana.

Tali negoziati hanno avuto esito positivo ed è stato redatto un progetto di accordo che contiene dettagliate garanzie circa la protezione dei dati PNR trasferiti dall'Unione europea per i voli passeggeri a destinazione dell'Australia o in provenienza dalla stessa.

In particolare, l'accordo prevede che l'amministrazione doganale australiana è autorizzata al trattamento dei dati PNR di provenienza UE e delle altre informazioni personali tratte dagli stessi esclusivamente al fine di prevenire e combattere:

- a) il terrorismo e i reati connessi;
- b) reati gravi, inclusa la criminalità organizzata, di carattere transnazionale;
- c) fuga in caso di ordine di arresto o custodia per i reati suddetti.

L'accordo prevede che l'amministrazione doganale può richiedere dati PNR di origine UE per i soli passeggeri che viaggiano a destinazione, in provenienza o attraverso l'Australia

e può comunicare i dati PNR ai dipartimenti e alle autorità del governo australiano, solamente per i fini sopra indicati.

L'amministrazione doganale, inoltre, può conservare i dati per non più di tre anni e mezzo dalla data in cui li ha ricevuti e trascorso tale periodo i dati possono essere archiviati per ulteriori due anni.

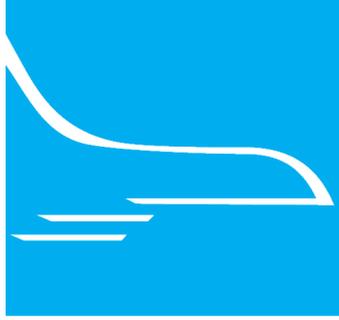
Tale accordo stabilisce anche che l'Australia deve fornire un sistema, accessibile da parte dei singoli, senza tener conto della cittadinanza o del paese di residenza, al fine di ottenere l'accesso o la correzione delle proprie informazioni personali.

L'accordo stabilisce, inoltre, che le autorità competenti degli Stati membri possono esercitare i poteri esistenti per sospendere i flussi di dati verso l'amministrazione doganale, al fine di proteggere i singoli in relazione al trattamento dei loro dati personali, quando è altamente probabile che le norme di protezione di tale accordo siano violate, quando vi sono ragionevoli motivi di credere che l'amministrazione doganale non adotta o non adotterà le misure opportune e tempestive per risolvere la questione specifica, quando la trasmissione di dati comporterebbe un rischio imminente di grave pregiudizio per le persone interessate.

Al fine di assicurare l'effettiva attuazione reciproca dell'accordo, l'Australia e l'UE si impegnano a effettuare una verifica periodica congiunta dell'attuazione di tale accordo, comprese le garanzie di protezione e sicurezza dei dati.

Con la decisione 2008/651/PESC/GAI del 30 giugno 2008 il Consiglio ha approvato la firma di tale accordo.

... Continua



Continua ...

**REGOLAMENTO (CE) N. 668/2008 DELLA COMMISSIONE DEL 15 LUGLIO 2008 RECANTE MODIFICA DEGLI ALLEGATI DA II A V DEL REGOLAMENTO (CE) N. 2096/2005 DELLA COMMISSIONE CHE STABILISCE REQUISITI COMUNI PER LA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA PER QUANTO RIGUARDA I METODI DI LAVORO E LE PROCEDURE OPERATIVE**  
(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea L. 185 del 16 luglio 2008)

Gli allegati II, III, IV, V del regolamento (CE) n. 2096/2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, fanno riferimento ad alcuni allegati della Convenzione sull'aviazione civile internazionale.

Considerato che successivamente all'adozione del regolamento (CE) n. 2096/2005 tali allegati della convenzione sono stati modificati dall'ICAO, la Commissione europea ha ritenuto opportuno aggiornare i riferimenti nel regolamento (CE) n. 2096/2005 al fine di garantire la coerenza con la normativa internazionale.

Il legislatore comunitario, pertanto, con il regolamento (CE) n. 668/2008 ha modificato gli allegati II, III, IV e V del regolamento n. 2096/2005 per quanto riguarda i metodi di lavoro e le procedure operative del fornitore di servizi di navigazione aerea, adattandoli alle norme contenute negli allegati della Convenzione sull'aviazione civile internazionale.

Il regolamento è entrato in vigore il 5 agosto 2008.

**DECRETO LEGGE N. 134 DEL 28 AGOSTO 2008**  
**DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI**

**RISTRUTTURAZIONE DI GRANDI IMPRESE IN CRISI**

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 201 del 28 agosto 2008)

L'atteso intervento normativo del Governo finalizzato al risanamento della società Alitalia è stato attuato attraverso un decreto legge ed un disegno di legge che modificano l'impianto legislativo relativo alle procedure di amministrazione delle grandi imprese in crisi e, in quanto tale, applicabile non solo ad Alitalia ma a tutti i soggetti giuridici che nei diversi settori industriali si trovano in analoghe situazioni.

La portata generale dei provvedimenti consente di mantenere immutata l'applicabilità della normativa speciale del trasporto aereo, evitando nel contempo di introdurre una deroga specifica i cui profili di legittimità avrebbero potuto essere messi agevolmente in discussione dagli organismi comunitari, di regolazione del mercato e dai competitors, e avrebbe prodotto effetti parzialmente destabilizzanti.

In particolare il comma 4 *sexies* dell'art. 1 del d.l. n. 134 prevede che *"l'ammissione delle Società di cui all'art. 2, comma 2, secondo periodo, alla procedura di amministrazione di cui al presente decreto e lo stato economico e finanziario di tali Società non comportano, per un periodo di sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il venir meno dei requisiti per il mantenimento in capo alle stesse delle eventuali autorizzazioni, certificazioni, licenze, concessioni o altri atti o titoli per l'esercizio e la conduzione delle relative attività svolte alla data di sottoposizione delle stesse alle procedure previste dal presente decreto....."*

Tale previsione di portata nazionale si colloca nel solco della legislazione comunitaria in materia di trasporto aereo ed in particolare per quanto attiene alle previsioni dell'art. 5.5 e dell'art. 12 del regolamento n. 2407/92.

**RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE**

**SMARRIMENTO DEL BAGAGLIO REGISTRATO E PROFILI DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO**

(Tribunale di Busto Arstizio, sentenza del 4 marzo 2008)

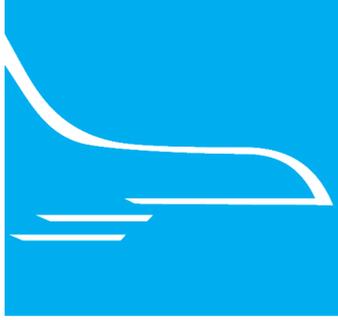
La sentenza in commento, emessa dal Tribunale di Busto Arstizio lo scorso 4 marzo, fornisce interessanti spunti di riflessione in relazione ai profili di responsabilità del vettore aereo in caso di smarrimento del bagaglio registrato consegnato dal passeggero.

Si tratta di un'eventualità tutt'altro che infrequente nell'attuale sistema del trasporto aereo, che spesso ha determinato e continua a determinare numerosi contenziosi, all'esito dei quali non sempre si riscontrano soluzioni univoche ed interpretazioni normative omogenee.

In particolare, nella pronuncia in esame, il giudice individua un'ipotesi peculiare di colpa grave del vettore (nella specie colpa con previsione), idonea ad escludere l'applicazione del limite previsto dalla normativa internazionale di riferimento.

Ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Montreal, infatti, *"il vettore è responsabile del danno derivante*

... Continua



Continua ...

dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati".

Il successivo art. 22 limita la responsabilità sopra delineata alla somma di 1000 diritti speciali di prelievo per passeggero, salva dichiarazione di interesse speciale alla riconsegna. La possibilità di beneficiare di tale limite, tuttavia, viene meno nelle ipotesi (indicate al comma 5 dell'art. 22) di dolo, colpa temeraria o colpa con previsione del vettore stesso.

Il contenuto dei concetti appena indicati va determinato in base alla legge del giudice adito e, nella vicenda in esame, il giudice ha ritenuto sussistere un'ipotesi di colpa con previsione nella condotta del vettore aereo poiché, nonostante l'attrice avesse compiuto tutto quello che era nelle sue possibilità per evitare che il bagaglio fosse inviato all'indirizzo errato stampato sulla sua carta di imbarco, avvertendo espressamente l'addetta al *check in* del vettore dell'errore commesso, quest'ultima non procedette alla materiale rietichettatura del bagaglio (cosa che avrebbe evitato lo smarrimento), limitandosi a assicurare l'attrice sul fatto che la stessa avrebbe regolarmente rinvenuto il suo bagaglio all'arrivo a destinazione.

Ad avviso del giudice, quindi, la dinamica del fatto così come ricostruita da parte attrice, ha dimostrato la responsabilità del vettore e la grave

negligenza dello stesso (nella specie dell'addetta al *check in*) idonea a sottrarlo dal beneficio dell'applicazione del limite.

La sentenza in epigrafe, inoltre, si segnala per ulteriori aspetti degni di nota e relativi al valore probatorio attribuito dal giudice alla testimonianza resa in corso di causa, con particolare riguardo al valore e al contenuto del bagaglio smarrito.

Infatti, la teste ha confermato natura e tipologia del viaggio svolto dall'attrice ed il livello della manifestazione a cui esse avevano partecipato. Di conseguenza, pur non essendo in grado di confermare il valore dei beni inseriti nel bagaglio, la dichiarazione espressa sul punto è stata comunque presa in considerazione dal giudice con riguardo alle caratteristiche degli indumenti, abiti ed oggettistica che l'attrice recava con sé nel bagaglio smarrito.

Il giudice, di conseguenza, alla luce della costante giurisprudenza che gli riconosce la facoltà di procedere a valutazione equitativa del danno se il valore esatto dei beni smarriti non può essere dimostrato, ha dato valore alla testimonianza resa e ha liquidato all'attrice un danno pari ad € 3.500, condannando altresì la compagnia aerea convenuta alle spese processuali.

Sarebbe stato del resto difficile (per

non dire impossibile) per parte attrice provare l'effettivo valore dei beni smarriti a meno di non voler pretendere le ricevute di acquisto di tutti i capi di abbigliamento contenuti in valigia.

Pietro Nisi

**COMPENSAZIONE PECUNIARIA PER I PASSEGGERI IN CASO DI CANCELLAZIONE DEL VOLO: LA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA SI PRONUNCIA SULL'INTERPRETAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 261/2004.**

(Corte di Giustizia Europea, sezione quarta, sentenza del 10 luglio 2008, C-173/07)

In occasione di una controversia tra la compagnia aerea Emirates Airlines e il Sig. Schenkel avente ad oggetto il rifiuto da parte della compagnia aerea di risarcire il danno subito dal passeggero Sig. Schenkel a seguito della cancellazione di un volo in partenza dalle Filippine, è stata sottoposta all'attenzione della Corte di Giustizia la questione pregiudiziale concernente l'interpretazione dell'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento (CE) n. 261 del 2004.

Ai sensi della disposizione in esame, il suddetto regolamento, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, si applica alle situazioni nelle quali i passeggeri effettuano un volo sia in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro (lett. a), sia in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo verso un aeroporto situato nel territorio di uno Stato

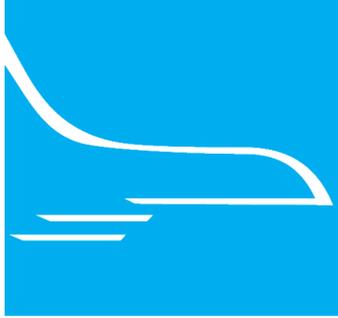
... Continua

• SCUOLA DI VOLO JAR FIO  
• 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.aermova.it  
e-mail: aermova@aermova.it

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



Continua ...

membro, a condizione che il vettore aereo che opera il volo sia un vettore comunitario (lett. b).

La questione pregiudiziale, oggetto di esame da parte della Corte, verte in sostanza sulla possibilità che il regolamento n. 261/2004 trovi applicazione in relazione ad un viaggio di andata e ritorno nel quale i passeggeri, inizialmente partiti da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del Trattato CE, ritornino a tale aeroporto con un volo gestito da vettore non comunitario in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo.

Il Giudice del rinvio, riportandosi a quanto dedotto dal passeggero Sig. Schenkel, ha chiesto, pertanto, alla Corte di Giustizia se la nozione di "viaggio di andata e ritorno" potesse essere ricompresa nella nozione di "volo".

Il passeggero aveva sostenuto infatti che, essendo Dusseldorf il luogo di partenza di questo unico volo, poteva definirsi "passeggero in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro" e, in quanto tale, legittimato alla compensazione pecuniaria per cancellazione del volo di cui al regolamento n. 261/2004.

Da una prima lettura della norma in esame, si evince chiaramente che la situazione in cui i passeggeri partono da un aeroporto situato in un paese terzo rientra nell'ambito di applicazione del regolamento stesso, a condizione che il vettore aereo operante il volo sia un vettore comunitario.

Nel caso di specie il vettore operante

il volo in partenza dall'aeroporto situato nel paese terzo, ovvero nelle Filippine, non era un vettore comunitario.

Pertanto, ai sensi della sentenza in commento, l'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento in esame si applica alla situazione di un viaggio di andata e ritorno nella quale i passeggeri inizialmente partiti da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, assoggettato alle disposizioni del Trattato CE, ritornano a tale aeroporto con un volo in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo, purché il vettore operante questo volo sia un vettore comunitario.

Rosamaria Berloco

## MATERIALI

### SESAR: PROPOSTA DI MODIFICA DEL REGOLAMENTO 219/2007

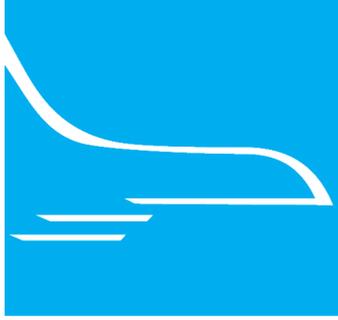
Il 24 Luglio 2008 la Commissione europea ha presentato una proposta di regolamento [Fascicolo interistituzionale 2008/0159 (CNS)] per la modifica del regolamento n. 219/2007 istitutivo dell'impresa comune SESAR.

La ragione di tale proposta risiede nelle difficoltà che si sono incontrate nell'istituzione della struttura giuridica e amministrativa dell'impresa comune, ideata per i casi di partenariato pubblico-privato (nel caso in esame la Commissione europea ed Eurocontrol), che non ha un chiaro status giuridico, non essendo definita dalla legislazione comunitaria o nazionale. Questo significa che l'im-

presa comune deve conformarsi agli obblighi giuridici imposti dallo Stato ospitante, nel caso di SESAR, il Belgio. La normativa della maggior parte degli Stati ospitanti non consente, infatti, all'impresa comune agevolazioni fiscali in tema di IVA, accise o imposte sul reddito, tutti quei privilegi e immunità tradizionalmente concessi alle istituzioni e agli organi dell'UE e al loro personale. Tale problematica non pare possa essere risolta in forza del solo principio sancito all'art. 2 del regolamento n. 219/2007 che recita: "Gli Stati membri adottano tutte le misure utili ad accordare all'impresa comune la più ampia esenzione fiscale possibile per quanto concerne l'IVA ed altre imposte e accise".

Dopo la costituzione dell'impresa comune SESAR, sono state create tuttavia quattro ulteriori nuove imprese comuni (ARTEMIS, CLEAN SKY, IMI ed ENIAC) sulla base dell'art. 171 del Trattato, per l'attuazione di iniziative tecnologiche congiunte, come previsto dal settimo programma quadro di ricerca e sviluppo tecnologico, iniziative di cui anche il SESAR fa parte. Adottando un nuovo approccio, questa volta le istituzioni comunitarie hanno definito queste imprese comuni come "organismi comunitari" nei rispettivi atti costitutivi e hanno disposto affinché a tali organismi si applichi il protocollo sui privilegi e sulle immunità della Comunità europea, lo statuto dei funzionari della Comunità europea, nonché le disposizioni dell'art. 185 del regolamento finanziario. La proposta in esame mira, dunque, alla modifica del regolamento n. 219/2007 per assicurare che la costituzione dell'impresa comune

... Continua



Continua ...

SESAR sia conforme all'approccio approvato dalle istituzioni per la costituzione di imprese comuni ai sensi dell'art. 171 del Trattato.

I privilegi così ottenuti permetteranno di avere maggiori fondi a disposizione per le attività di ricerca e di poter offrire condizioni migliori per l'assunzione di personale altamente qualificato.

La revisione del regolamento n. 219/2007 mira a incorporare nello statuto dell'impresa comune SESAR diverse disposizioni tra le quali ricordiamo solo le principali:

- riconoscimento dell'impresa comune SESAR come organismo comunitario dotato di personalità giuridica (art. 2 della proposta di regolamento);
- applicazione al personale dell'impresa comune SESAR dello statuto previsto per i funzionari della Comunità europea (art. 2-bis della proposta di regolamento);
- applicazione del protocollo sui privilegi e sulle comunità delle Comunità europee all'impresa comune SESAR, al suo personale e al suo direttore esecutivo (art. 2-ter della proposta di regolamento);
- modifica delle disposizioni sulla competenza della Corte di Giustizia e il diritto applicabile (art. 2-quinquies della proposta di regolamento);
- modifica delle disposizioni relative alla modifica dello statuto dell'impresa comune (art. 3, par. 2, e art. 5, par. 4, della proposta di regolamento e art. 24, par. 2, dello statuto).

A.M.

### **COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE SULLE STRATEGIE PER L'INTERNALIZZAZIONE DEI COSTI ESTERNI**

*(Bruxelles 8.7.2008 COM (2008) 435 definitivo)*

Con la comunicazione in commento, indirizzata al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale e al Comitato delle Regioni, la Commissione europea ha stabilito alcune linee guida e strategie per un sistema più efficace di internalizzazione dei costi esterni.

È ormai universalmente riconosciuto, infatti, che il trasporto genera esternalità negative che rappresentano un costo sia per la società sia per l'economia. Gli utenti del trasporto sostengono esclusivamente i costi "privati" connessi all'uso del proprio mezzo, come carburante, assicurazione e altri ancora, generando tuttavia inconvenienti ambientali i cui costi non ricadono direttamente sull'utente ma sulla collettività complessivamente considerata. Si pensi, da questo punto di vista, ai ritardi subiti a causa della congestione, ai danni alla salute derivanti dall'inquinamento acustico e atmosferico ecc.

Si tratta di costi che rappresentano una realtà indiscutibile, pur non avendo tutt'ora un preciso e quantificato valore di mercato.

L'internalizzazione dei costi esterni sul prezzo dei servizi di trasporto, quindi, consentirebbe agli utenti di prendere atto dei costi che essi stessi generano, inducendoli a modificare i propri comportamenti in modo da ridurli.

Ad avviso dell'organo comunitario, infatti, se la situazione non dovesse cambiare nei prossimi anni i costi ambientali imputabili all'inquina-

mento atmosferico e alle emissioni di anidride carbonica potrebbero arrivare a 210 miliardi di Euro nel 2020.

È stato tuttavia rilevato che affinché il segnale trasmesso dai prezzi venga effettivamente recepito, è necessario che l'utente stesso sia sensibile alle variazioni di prezzo prospettate. Molto spesso, infatti, ragioni particolari come l'assenza di alternative credibili, concorrenza insufficiente e deboli incentivi all'innovazione, impediscono reazioni efficaci da parte dell'utenza.

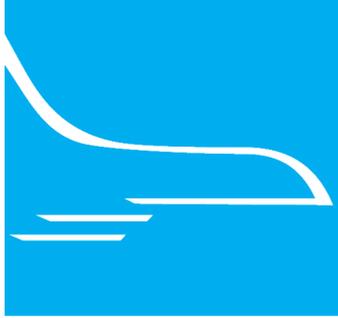
Ciononostante, ad avviso della Commissione, la riduzione delle indicate esternalità rappresenta un obiettivo fondamentale che deve far leva su diversi elementi, oltre alla semplice internalizzazione dei costi, come l'approntamento di infrastrutture, gli incentivi all'innovazione e un'adeguata politica legislativa e regolamentare.

Naturalmente, ciascuno dei costi esterni possiede caratteristiche proprie che impongono il ricorso a strumenti economici appropriati, nella consapevolezza che la maggiore tariffazione non possa e non debba rischiare di compromettere il buon funzionamento del mercato interno. Di seguito si illustrano nel dettaglio le iniziative che la Commissione intende portare avanti nei prossimi mesi:

**Trasporto aereo:** oltre alle norme già previste in termini di Emissions Trading, la Commissione presenterà, entro il 2008, una proposta finalizzata a ridurre le emissioni di ossidi d'azoto (NOx).

**Trasporto marittimo:** sono previste misure per la riduzione di emis-

... Continua



Continua ...

sioni anche in questo settore, nell'ambito degli accordi raggiunti in sede dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI).

**Trasporto stradale:** oltre alla revisione della direttiva Eurovignette, la Commissione si impegna a presentare nell'autunno di quest'anno un piano d'azione su un sistema di trasporto intelligente che include il piano d'attuazione dell'interoperabilità dei tele-pedaggi ed una serie di misure tecniche. Sarà inoltre proposto in autunno un piano d'azione sulla mobilità urbana che esaminerà i mezzi per migliorare la mobilità nelle città.

**Trasporto ferroviario:** priorità sarà accordata alla riduzione del rumore, con proposte concrete che saranno presentate in occasione della revisione del primo pacchetto ferroviario. La Commissione intende proporre la modifica, entro il 2015, dei vagoni ferroviari dotandoli di sistemi di frenata più silenziosi. La proposta dovrebbe riguardare tutti i vagoni di trasporto che percorrono ogni anno oltre 10.000 chilometri e la cui durata di vita è almeno di 5 anni (circa 370.000 vagoni). Questa misura dovrebbe, secondo le stime della Commissione, ridurre il rumore di circa il 50% con un costo stimato intorno ai due miliardi di euro.

**ACCORDO TRA UNIONE EUROPEA ED EMIRATI ARABI UNITI PER IL RAFFORZAMENTO DELLE RELAZIONI NEL CAMPO DEL TRASPORTO AEREO**

*(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale*

*dell'Unione Europea serie L 25/21 del 01.02.2008)*

L'accordo in esame rappresenta un importante passo in avanti nelle relazioni economiche tra Unione europea ed Emirati Arabi Uniti ed è finalizzato, in particolare, a rafforzare le relazioni tra le due parti nel campo del trasporto aereo.

Si tratta di un'intesa che consente alle compagnie aeree europee di volare tra gli Emirati e qualsiasi stato membro dell'Unione, rimuovendo le restrizioni nazionali tradizionalmente contenute negli accordi bilaterali sui servizi aerei.

Come ha precisato lo stesso commissario ai trasporti Jacques Barrot, l'intesa raggiunta consente a tutte le compagnie europee un accesso non discriminatorio al mercato del trasporto aereo sopra delineato, identificando le stesse non come compagnie nazionali, ma come compagnie comunitarie.

Si tratta di un'intesa tradizionalmente qualificata come "accordo orizzontale" che non sostituisce gli accordi bilaterali esistenti tra i singoli Stati membri dell'UE e gli Emirati Arabi Uniti, ma li mette in linea con la normativa europea, eliminando restrizioni legate alla nazionalità e contenute negli accordi bilaterali.

*Pietro Nisi*

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE SUI DIRITTI AEROPORTUALI**  
*(Bruxelles 8.7.2008 COM (2008) 455 definitivo)*

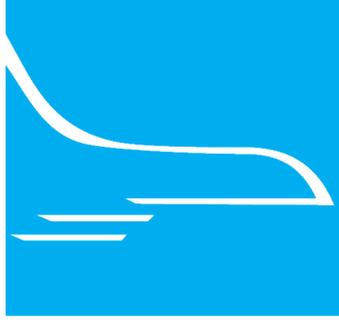
Con la comunicazione in commento, la Commissione ha ritenuto che la posizione comune adottata dal

Consiglio europeo in vista dell'adozione della direttiva concernente i diritti aeroportuali, riflette i principali obiettivi della sua proposta negli aeroporti nei quali si applicherà. L'obiettivo della proposta adottata dalla Commissione il 24 gennaio 2007 consiste nell'agevolare le discussioni sui diritti aeroportuali tra aeroporti e compagnie aeree e, a tal fine, il testo sottoposto all'attenzione del Consiglio introduce alcune norme sulle procedure di riscossione dei diritti.

I principi sui quali le norme in questione si basano mirano, in primo luogo, ad assicurare che gli aeroporti consultino ed informino le compagnie aeree prima di prendere decisioni sui diritti aeroportuali. In secondo luogo, essi mirano a garantire la trasparenza sugli elementi che servono da base per la determinazione dei diritti aeroportuali e, in terzo luogo, pongono il divieto di discriminazione tra compagnie aeree.

Come anticipato precedentemente, la posizione comune ha comunque apportato alcune modifiche importanti rispetto al testo originario della proposta (COM 2006 – 820 def. del 24 gennaio 2007) ed, in particolare, ha proposto che la direttiva si applichi all'aeroporto più grande di ciascuno Stato membro e agli aeroporti con un traffico annuo superiore ai 5 milioni di passeggeri, contrariamente a quanto riportato dalla proposta (COM 2006 – 820 def. del 24 gennaio 2007) che invece prevedeva che la direttiva si dovesse applicare agli aeroporti con un traffico annuo superiore ad 1 milione di passeggeri o a 250 tonnellate di merci.

... Continua



Continua ...

In conclusione, la Commissione ha dichiarato l'intenzione di valutare se, in seguito all'applicazione della direttiva, si verificherebbero episodi di discriminazione tra gli aeroporti e, in tal caso, si è dichiarata pronta a prendere le iniziative opportune per ripristinare una parità di condizioni, facendo, se necessario, proposte intese a rivedere le soglie della direttiva.

*Rosamaria Berloco*

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE SULLE MISURE DI SALVAGUARDIA NEI CONFRONTI DELLA BULGARIA NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE**

*(Bruxelles 22.7.2008 COM (2008) 493 definitivo)*

Il 22 luglio 2008 la Commissione europea, attraverso la comunicazione in commento, ha sottoposto al Consiglio europeo un progetto di regolamento abrogativo del regolamento (CE) n. 1962/2006, adottato in materia di misure di salvaguardia nei confronti della Bulgaria nel settore dell'aviazione civile.

A seguito della mancata osservanza da parte della Bulgaria degli impegni assunti, con riguardo ai negoziati di adesione nel settore della sicurezza aerea inerente ad attività economiche con effetti transfrontalieri, la Commissione aveva imposto alla Bulgaria, proprio attraverso l'adozio-

ne del regolamento n. 1962/2006, delle misure di salvaguardia volte a fronteggiare il grave pregiudizio nel funzionamento del mercato interno per il trasporto aereo.

Immediatamente, l'Autorità competente per l'aviazione civile della Bulgaria (AAC bulgara) aveva concordato con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) un piano di azione correttivo finalizzato al raggiungimento, per la Bulgaria, degli standards di sicurezza previsti dal regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e dal regolamento n. 736/2006 della Commissione del 16 maggio 2006, concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazioni.

Nel settembre 2007 la Commissione aveva chiesto all'EASA di verificare l'effettiva attuazione da parte della AAC bulgara del piano concordato e, quindi, la capacità della stessa di applicare le norme e garantirne il rispetto.

Durante la visita d'ispezione l'Agenzia europea aveva riscontrato un netto miglioramento delle condizioni di standardizzazione nel settore dell'aeronavigabilità bulgara rispetto alla drammatica situazione riscontrata nel 2006.

Nello specifico l'AAC aveva preso drastici provvedimenti in materia di sicurezza i quali avevano portato nello specifico:

- a) alla totale eliminazione dal registro degli aeromobili di tutti gli apparecchi progettati nell'ex Unione Sovietica;
- b) all'innalzamento del numero degli ispettori per il mantenimento del-

l'aeronavigabilità da 8 a 12, con la collaborazione di 3 agenti di supporto;

- c) al miglioramento del sistema delle registrazioni e quindi del livello di sorveglianza e trasparenza;
- d) all'elaborazione di un manuale per gli ispettori contenente tutte le disposizioni in materia ed all'organizzazione di azioni generali di formazione destinate al personale della AAC bulgara.

La necessità dichiarata dall'EASA di apportare ancora alcuni miglioramenti, soprattutto relativamente al sistema comune di qualità delle operazioni, della manutenzione e delle licenze, e la presenza di alcuni casi di non conformità all'art. 13 del regolamento n. 736/2006 rilevati nelle imprese visitate durante l'ispezione, non ha però impedito all'Agenzia stessa di chiedere ufficialmente alla Commissione l'eliminazione di ogni misura di salvaguardia verso la Bulgaria, adottata a norma dell'art. 3 del regolamento (CE) n. 1962/2006 sopra citato.

A seguito di tale richiesta, e a norma dell'art. 37 dell'atto di adesione della Bulgaria all'Unione europea, la Commissione ha giudicato soddisfacente l'impegno della Bulgaria, ritenendo la AAC bulgara capace di assicurare il rispetto del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle relative norme di applicazione.

In tale ottica la Commissione, con la comunicazione in commento, ed in osservanza dell'art. 37 dell'atto di adesione della Bulgaria, ha sottoposto al Consiglio la proposta di ritirare le misure di salvaguardia imposte in virtù del regolamento (CE) n. 1962/2006.

*Irma Padrone*

DIESEL  
DIESEL JET

NEW DIESEL EVOLUTION

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



## Approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'atteso regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto.

di Greta Tellarini

Lo scorso agosto è stato approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, l'atteso regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto, di prossima pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. Il regolamento, che si compone di 94 articoli, suddivisi in quattro titoli, concernenti il primo le procedure amministrative inerenti alle unità da diporto, il secondo la disciplina delle patenti nautiche, il terzo la sicurezza della navigazione da diporto, il quarto le disposizioni complementari e finali, entrerà in vigore novanta giorni dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

L'art. 65 del Codice della nautica da diporto, approvato con d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171, dispone che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le amministrazioni interessate, adotti, ai sensi dell'art. 17, comma 3, della l. 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, un decreto ministeriale al fine di disciplinare, secondo criteri di semplificazione dei procedimenti amministrativi, le seguenti materie: a) modalità di iscrizione nei registri delle navi, delle imbarcazioni da diporto e delle imbarcazioni autocostituite, ivi compresa la disciplina relativa alla iscrizione provvisoria delle imbarcazioni e delle navi da diporto; b) procedure relative al trasferimento ad altro ufficio dell'iscrizione di una unità da diporto e formalità relative alla cancellazione dai registri delle unità

da diporto; c) disciplina relativa ai casi di perdita di possesso delle unità da diporto; d) procedimento per il rinnovo della licenza di navigazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto e disciplina del rilascio della licenza provvisoria alle navi da diporto; e) disciplina del regime amministrativo degli apparati ricetrasmittenti di bordo; f) disciplina relativa ai titoli abilitativi per il comando, la condotta e la direzione nautica delle unità da diporto e l'uso obbligatorio di dispositivi elettronici in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre alla individuazione della persona, la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori; g) sicurezza della navigazione e delle unità da diporto, ivi comprese quelle impiegate in attività di noleggio come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo; h) individuazione, in base alle esigenze del territorio su cui operano e alla distanza dagli uffici marittimi detentori dei registri di iscrizione, degli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, autorizzati a tenere i registri di iscrizione delle imbarcazioni da diporto; i) normativa tecnica per i motori a doppia alimentazione, a benzina ed a gas di petrolio liquido; l) disciplina relativa alla procedura di rilascio dell'autorizzazione alla navigazione temporanea e condizioni di sicurezza da osservare durante la predetta navigazione; m) organizzazione dello sportello telematico del diportista.

*Titolo I (Procedure amministrative inerenti alle unità da diporto) del regolamento di attuazione.*

L'ambito di applicazione del regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto viene definito dal

presente regolamento all'art. 1, che sancisce: "Le disposizioni del presente regolamento riguardano le procedure amministrative inerenti alle unità da diporto di cui all'articolo 3 del Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171, d'ora in poi "Codice", la disciplina delle patenti nautiche e la sicurezza della navigazione da diporto". L'art. 3 del Codice della nautica da diporto precisa che le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate "unità da diporto", intendendo ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto; "nave da diporto", intendendo ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666 per la misurazione dei natanti e delle imbarcazioni da diporto; "imbarcazioni da diporto", intendendo ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri, misurata secondo le citate norme armonizzate; infine, "natante da diporto", intendendo ogni unità da diporto a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri, misurata secondo le citate norme armonizzate.

L'art. 3 del regolamento disciplina l'iscrizione delle navi da diporto, richiedendo che il proprietario presenti all'autorità competente il titolo di proprietà in una delle forme previste dall'art. 10, comma 1, del presente regolamento, ovvero l'estratto del registro delle navi in costruzione e il certificato di stazza, unitamente al certificato di cancellazione dal registro straniero nel caso di navi già di nazionalità estera. Alle imbarcazioni da diporto iscritte nel registro delle navi in costruzione si applicano le disposizioni del libro II, titolo I, del codice della navigazione e

... Continua



Continua ...

del libro II, titolo I del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, parte marittima. In tal caso, il titolo di proprietà per l'iscrizione nel registro delle imbarcazioni da diporto è costituito dall'estratto del registro delle navi in costruzione (art. 2). I registri di iscrizione delle imbarcazioni da diporto, di cui all'art. 15 del codice, sono tenuti anche dagli uffici della motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come individuati dall'art. 6, comma 5, del DPCM 5 luglio 2006 (art. 4). Il proprietario di un'unità da diporto auto-costruita, ai sensi dell'art. 15, comma 3, del codice, può richiedere l'iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto presentando, in luogo del titolo di proprietà, una dichiarazione sostitutiva di atto notorio con sottoscrizione autenticata dal notaio o da altro pubblico ufficiale a ciò autorizzato, corredata della documentazione fiscale attestante l'acquisto dei materiali necessari alla costruzione (art. 5). Ai fini dell'annotazione di cui all'art. 15, comma 4, del codice, l'ufficio di iscrizione riporta gli estremi della denuncia di furto sul registro di iscrizione dell'unità ed archivia la relativa licenza di navigazione. Una volta che abbia riacquisito il possesso dell'unità, il proprietario richiede all'ufficio di iscrizione l'annotazione del rientro in possesso, a seguito della presentazione del verbale di restituzione dell'unità ritrovata, e l'ufficio rilascerà una nuova licenza di navigazione, previa visita di ricognizione dell'unità da parte di un organismo tecnico notificato ai sensi dell'art. 10 del codice, ovvero autorizzato ai sensi del d.lgs. 3 agosto 1988, n. 314 (art. 6). Con riguardo all'iscrizione di un'unità da diporto a titolo di locazione finanziaria, il proprie-

tario dell'imbarcazione o della nave da diporto, ai fini dell'annotazione di cui all'art. 16 del codice, presenta, con la domanda di iscrizione, copia del contratto di locazione finanziaria oppure tale presentazione può avvenire avvalendosi della facoltà di cui all'art. 12, comma 2, del regolamento, ossia presentando ricevuta attestante l'avvenuto pagamento dell'imposta di registro a cui è soggetto il titolo (art.7).

L'art. 9 del regolamento dispone che le domande e gli atti diversi da quelli previsti dall'art. 17 del codice, per i quali il codice civile richiede la trascrizione, sono resi pubblici mediante trascrizione nei registri di iscrizione delle unità ed annotazione sulla relativa licenza di navigazione. La trascrizione e l'annotazione si compiono in forza di uno dei titoli indicati dall'art. 2657 c. c. ed, in caso di acquisto a causa di morte, in forza dell'atto indicato dall'art. 2648 c.c. oppure della dichiarazione di successione (art. 10). La pubblicità è richiesta all'ufficio di iscrizione dell'unità da diporto presentando, unitamente alla nota di trascrizione in doppio originale ed alla licenza di navigazione, gli atti di cui all'art. 10 del regolamento nelle forme indicate dall'art. 2658 c.c. ed, in caso di acquisto a causa di morte, il certificato di morte del precedente proprietario (art. 11). L'ufficio di iscrizione dell'unità da diporto prende nota della domanda di pubblicità nel repertorio e trascrive il contenuto della nota nel registro di iscrizione, facendovi menzione del giorno e dell'ora di ricezione; gli estremi della nota di trascrizione sono annotati nella licenza di navigazione (art. 13). Gli articoli 15 e 16 del regolamento di attuazione disciplinano le ipotesi di trasferimento di iscrizione dell'unità in altro registro e di cancellazione dai registri di iscrizione.

In caso di rinnovo della licenza di navigazione il proprietario deve presentare all'ufficio di iscrizione la licenza di cui chiede il rinnovo e l'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato, in caso di innovazioni alle caratteristiche principali dello scafo o del motore (art. 17). La licenza provvisoria, di cui all'art. 23, comma 6, del codice viene rilasciata dall'ufficio presso il quale è in corso l'iscrizione nelle ipotesi in cui vi siano navi di nuova costruzione munite di certificato di stazza provvisoria o navi provenienti da registro straniero, in presenza di espressa dichiarazione dell'autorità marittima o consolare straniera che il proprietario ha avanzato la richiesta di cancellazione dai registri secondo le procedure ivi vigenti e che la licenza di navigazione o documento equipollente è stata presa in consegna (art. 18).

L'art. 19 del regolamento individua le caratteristiche delle sigle di individuazione delle unità iscritte presso gli uffici marittimi di cui all'art. 15 del codice e presso gli uffici della motorizzazione civile delle Direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e i trasporti intermodali di cui all'art. 15 del codice. Il certificato per l'uso del motore ed, in caso di suo smarrimento, deterioramento o furto, il rilascio della dichiarazione di potenza sono disciplinati dall'art. 20 del regolamento. L'art. 21 del regolamento definisce il procedimento per il rilascio dell'autorizzazione alla navigazione temporanea, mentre gli articoli 22 e 23 disciplinano rispettivamente la dotazione dell'apparato ricetrasmittente di bordo per la navigazione temporanea ed il ruolino di equipaggio assegnato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'art. 24 disciplina l'uso commerciale delle unità da di-

... Continua



Continua ...

porto, ai sensi dell'art. 2 del codice, attribuendo al proprietario o armatore l'obbligo di presentare all'ufficio di iscrizione dell'imbarcazione o della nave da diporto una domanda indicante l'attività che intende compiere, corredata dal certificato di iscrizione nel registro delle imprese o dichiarazione sostitutiva di certificazione da cui risulti che trattasi di impresa individuale o società esercente le attività commerciali di cui all'art. 2, comma 1, del codice, nonché gli estremi dell'iscrizione nel suddetto registro e dalla licenza di navigazione delle unità interessate.

#### *Titolo II (Disciplina delle patenti nautiche) del regolamento di attuazione*

Il regolamento di attuazione agli articoli 25, 26 e 27 definisce le diverse categorie di patenti nautiche: le patenti di categoria A abilitano al comando e alla condotta dei natanti e delle imbarcazioni da diporto per la navigazione entro dodici miglia dalla costa o senza alcun limite dalla costa; le patenti di categoria B abilitano al comando delle navi da diporto, attribuendo il comando e la conduzione anche di unità da diporto di lunghezza pari o inferiore a 24 metri a motore, a vela e a propulsione mista; le patenti di categoria C abilitano alla direzione nautica di unità da diporto di lunghezza pari o inferiore a 24 metri, ove sia presente a bordo almeno un'altra persona in qualità di ospite di età non inferiore a 18 anni, idonea a svolgere le funzioni manuali necessarie per la conduzione del mezzo e la salvaguardia della vita umana in mare, sempre che l'unità sia munita di dispositivo elettronico in grado di consentire la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori.

Le autorità competenti al rilascio delle patenti nautiche sono le capitanerie di porto, gli uffici circondariali marittimi e gli uffici della motorizzazione civile delle Direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale, per le patenti nautiche che abilitano alla navigazione entro dodici miglia dalla costa; le capitanerie di porto e gli uffici circondariali marittimi per le patenti nautiche che abilitano alla navigazione senza alcun limite dalla costa; le capitanerie di porto per le patenti che abilitano al comando di navi da diporto (art. 28).

Gli articoli 29, 30, 31 e 32 disciplinano le modalità di esame per il conseguimento delle patenti nautiche, l'estensione dell'abilitazione e il conseguimento delle patenti senza esami. L'art. 33 del regolamento stabilisce che coloro che sono in possesso di un titolo professionale marittimo o del diporto o della navigazione interna e sono muniti di libretto di navigazione in corso di validità, possono comandare e condurre le unità da diporto nei limiti indicati nell'allegato III. Tali soggetti e coloro che sono iscritti nel registro di cui all'art. 90 del c. nav., muniti di libretto di navigazione in corso di validità ovvero di licenza per pilota, possono conseguire senza esami le patenti nautiche nei limiti e con le modalità di cui all'allegato III.

Gli stranieri e i cittadini italiani residenti all'estero, muniti di un titolo di abilitazione o documento riconosciuto equipollente dallo Stato di appartenenza o di residenza, possono comandare, purché a titolo gratuito, imbarcazioni e navi da diporto iscritte nei registri di cui all'art. 15 del codice e natanti da diporto di cui all'art. 27 del codice entro i limiti dell'abilitazione medesima. Per gli stranieri e i cittadini italiani residenti all'estero che coman-

dano imbarcazioni e navi da diporto iscritte in registri stranieri, l'obbligo di patente nautica è regolato dalla legge dello Stato di bandiera dell'unità. Per i cittadini di Stati membri dell'Unione europea si prescinde dall'obbligo del titolo per comandare le suddette unità da diporto, qualora esibiscano una dichiarazione rilasciata dalle proprie autorità da cui risulti che la legislazione, rispettivamente del Paese di provenienza o dello Stato di bandiera dell'unità, non prevede il rilascio di alcun titolo di abilitazione (art. 34). Il Capo II (Requisiti) del Titolo II disciplina i requisiti per l'ammissione agli esami, richiedendo sia un'idoneità psico-fisica, sia un'idoneità morale degli interessati (artt. 35, 36, 37). La patente nautica ha validità dieci anni dalla data di rilascio o di convalida, mentre la validità delle patenti di categoria C è limitata ad un periodo più breve conformemente alle prescrizioni del certificato rilasciato dalla commissione medica locale (art. 38). Il Capo III disciplina le ipotesi di convalida, revisione, sospensione e revoca delle patenti nautiche (artt. 38, 39, 40 e 41), mentre l'art. 45 del Capo V (Disposizioni complementari) disciplina le ipotesi di conversione ed unificazione delle patenti nautiche. Gli uffici marittimi e gli uffici della motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti annotano i dati relativi alle patenti rilasciate e le successive variazioni in un registro conforme al modello approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 46). Le procedure di rilascio e di convalida delle patenti nautiche sono contenute nell'allegato II al regolamento di attuazione (art. 47).

L'art. 42 del Capo IV (Scuole nautiche

... Continua

**MCCANICA AERONAUTICA S.p.A.**



Continua ...

ed associazioni nautiche a livello nazionale) del regolamento contiene la disciplina delle scuole nautiche, ossia dei centri per l'educazione marinarsca, l'istruzione e la formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, mentre, ai sensi dell'art. 43, a livello nazionale sono istituiti enti ed associazioni nautiche per la gestione delle scuole per il conseguimento delle patenti nautiche, riconosciuti in conformità a quanto previsto con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e denominati "Centri di istruzione per la nautica".

### *Titolo III (Sicurezza della navigazione da diporto) del regolamento di attuazione.*

La Sezione I sulle norme di sicurezza per imbarcazioni e natanti da diporto del Capo I (Norme di sicurezza per la navigazione da diporto), del Titolo III (Sicurezza della navigazione da diporto) del regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto, individua le condizioni per il rilascio del certificato di sicurezza ed i mezzi di salvataggio, nonché le dotazioni di sicurezza minime che, in relazione alla navigazione effettivamente svolta, devono essere tenute a bordo delle unità da diporto, a cui la disciplina della presente sezione si applica, ossia unità con scafo di lunghezza compresa tra i 2,5 e i 24 metri, munite di marcatura CE e delle imbarcazioni e natanti privi di marcatura CE che navigano nelle acque marittime ed interne.

E' responsabilità del comandante dotare l'unità degli ulteriori mezzi e delle attrezzature di sicurezza e marinarsche necessarie in relazione alle condizioni meteo-marine e alla distanza da porti sicuri per la navigazione che in-

tende intraprendere (art. 48). Per i natanti da diporto le disposizioni della presente sezione si applicano limitatamente a quanto stabilito per i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza, per il numero delle persone trasportabili, per il motore ausiliario, nonché per l'identificativo SAR. Il proprietario ha facoltà di contraddistinguere il natante da diporto con un numero identificativo, preceduto dalla sigla "ITA", assegnato su domanda dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera ed idoneo ad identificarlo ai soli fini della ricerca e del soccorso in mare, non costituendo esso alcuna certificazione della proprietà. L'acquirente di un natante da diporto con numero identificativo già assegnato dovrà invece segnalare al suddetto Comando generale le proprie generalità e le eventuali variazioni delle caratteristiche dello scafo e del motore dell'unità. Le caratteristiche, le modalità di richiesta e di assegnazione, la gestione informatizzata dei numeri identificativi dei natanti da diporto sono disciplinati, secondo criteri di semplificazione, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (art. 49). Il certificato di sicurezza, conforme all'allegato IV del regolamento è il documento che attesta la rispondenza dell'unità da diporto alle disposizioni della presente sezione del regolamento ed i cui estremi vengono annotati sulla licenza di navigazione dell'unità. Il certificato di sicurezza è rilasciato dall'ufficio di iscrizione dell'unità all'atto della prima iscrizione nel registro delle imbarcazioni da diporto per le unità con scafo di lunghezza compresa tra i 2,5 e i 24 metri, munite di marcatura CE, sulla base della documentazione tecnica prevista dagli articoli 19 e 20 del codice e per le imbarcazioni e natanti privi di marcatura CE, sulla base di un'attestazione di

idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato ai sensi dell'art. 10 del codice ovvero affidato ai sensi del d.lgs. 314/1998, scelto dal proprietario della nave o dal suo legale rappresentante. Il suddetto organismo provvederà alla visita periodica, di cui all'art. 57 del regolamento, per il rinnovo del certificato di sicurezza, previsto di diritto ogni cinque anni, rilasciando un'attestazione di idoneità comprovante la permanenza dei requisiti in base ai quali il certificato è stato rilasciato. L'attestazione di idoneità è rilasciata ai fini dell'abilitazione alla navigazione e della relativa licenza, a seguito di completa ispezione dell'unità, con riferimento allo scafo, all'apparato motore, all'impianto elettrico e alla protezione antincendio (art. 57).

Alla convalida del certificato di sicurezza provvede, dandone comunicazione all'ufficio di iscrizione dell'unità, l'Autorità marittima o l'ufficio della Motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del luogo in cui si trova l'unità, sulla base di un'attestazione di idoneità rilasciata da uno degli organismi tecnici sopra richiamati (art. 50). Il certificato di sicurezza delle unità da diporto, in caso di primo rilascio, ha validità di otto anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione A e B e per le unità di cui all'art. 22, comma 3, lett. a) n. 1 del codice e di dieci anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione C e D e per le unità di cui all'art. 22, comma 3, lett. a) n. 2) del codice. In caso di rinnovo, la validità del certificato di sicurezza decorre dalla data di rilascio dell'attestazione di idoneità. L'Autorità marittima o della navigazione interna, qualora ritenga che siano venute meno le condizioni che hanno consentito

... Continua



Continua ...

il rilascio del certificato di sicurezza, dispone che l'unità sia sottoposta alla procedura di convalida di cui all'art. 50, comma 6, del presente regolamento (art. 51). Successivamente al rilascio del certificato di sicurezza è obbligo del proprietario mantenere in buone condizioni d'uso l'unità da diporto e provvedere alla sua manutenzione per quanto attiene allo scafo, all'apparato motore, all'impianto elettrico e alla protezione contro gli incendi, nonché alla sostituzione delle apparecchiature, dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza che presentino deterioramento o deficienze tali da comprometterne l'efficienza (art. 52).

Con riguardo ai requisiti ed alle caratteristiche tecniche dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza (articoli 53 e 54), i mezzi di salvataggio individuali e collettivi e le dotazioni di sicurezza delle unità da diporto sono conformi ai requisiti tecnici stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché dall'Unione europea o previsti da convenzioni internazionali. Il Ministero può in ogni momento verificare presso il costruttore, il rivenditore o l'importatore, secondo i tempi e i modi ritenuti più idonei, che i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza commercializzati in Italia siano efficienti e conformi alle predette prescrizioni ministeriali. Le unità da diporto devono avere a bordo i mezzi di salvataggio individuali e collettivi e le dotazioni di sicurezza minimi indicati nell'allegato V, in relazione alla navigazione effettivamente svolta. I mezzi di salvataggio devono essere sistemati in modo da non costituire impedimento al libero galleggiamento nella manovra di messa a mare e devono essere dotati di

adeguate ritenute per un rapido distacco dall'unità durante la navigazione. Dal 1° gennaio 2009 gli apparecchi galleggianti indicati nell'allegato V sono sostituiti con zattere di salvataggio autogonfiabili, i cui requisiti tecnici saranno determinati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli articoli 55 e 56 disciplinano rispettivamente le ipotesi di navigazione occasionale e di prova e la navigazione con battelli al servizio delle unità da diporto. L'art. 57 del regolamento specifica le modalità di esecuzione degli accertamenti tecnici per il rilascio, il rinnovo e la convalida del certificato di sicurezza; l'art. 60 stabilisce il numero delle persone trasportabili dai natanti prototipi non omologati privi della marcatura CE e per i natanti prodotti in serie.

La Sezione II sulle norme di sicurezza per le navi da diporto del Capo I (Norme di sicurezza per la navigazione da diporto), del Titolo III (Sicurezza della navigazione da diporto) del regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto, stabilisce le condizioni per il rilascio del certificato di sicurezza ed individua i mezzi di salvataggio, nonché le dotazioni di sicurezza che devono essere tenute a bordo delle navi da diporto, che intraprendono la navigazione nelle acque marittime ed interne (art. 61).

Le navi da diporto sono sottoposte a visite di sicurezza disposte, su richiesta del proprietario o di un suo rappresentante, dall'autorità marittima presso cui l'unità è iscritta o da quella nella cui giurisdizione l'unità si trova (art. 62). L'unità è sottoposta ad una visita iniziale prima che la nave entri in esercizio, comprendente un'ispezione completa della struttura, delle macchine, del materiale d'armamento, nonché un'ispezione a secco della carena. Tale visita deve accertare che le

installazioni elettriche, i mezzi di salvataggio, le dotazioni ed i dispositivi antincendio, i mezzi di segnalazione siano conformi alle prescrizioni della presente sezione, mentre le disposizioni relative alle sistemazioni, alle caratteristiche dei materiali, ai dimensionamenti delle strutture, nonché alla compartimentazione, alla stabilità, all'armamento ed alla lavorazione di tutte le parti della nave sono contenute nei regolamenti tecnici degli organismi affidati (art. 63). Le navi sono sottoposte, inoltre, a visite periodiche allo scopo di accertare che persistano a bordo le condizioni esistenti all'atto della visita iniziale (art. 64). Il proprietario sottopone la nave a visita occasionale nel caso in cui vengano meno i requisiti in base ai quali è stato rilasciato il certificato di sicurezza (gravi avarie o apporto di notevoli mutamenti alla nave); tale visita è disposta dall'autorità marittima quanto sussistono altri motivi per cui quest'ultima ritenga siano venuti meno i requisiti in base ai quali è stato rilasciato il certificato di sicurezza (art. 65). Dopo un periodo di disarmo di durata superiore ad un anno, le navi sono sottoposte ad una visita per accertare il mantenimento delle condizioni attestata dalla certificazione di sicurezza in vigore.

Alle visite di sicurezza provvede il capo del circondario marittimo o un suo delegato, sentito l'organismo tecnico affidato di cui al d.lgs. 3 agosto 1988 n. 314, salvo quanto previsto dall'art. 62, comma 4, per le unità che si trovino in porti esteri (art. 67). Qualora nel corso delle visite si rilevino deficienze o inconvenienti che possono essere temporaneamente tollerati, il capo del circondario marittimo fissa il termine entro il quale procedere all'eliminazione delle deficienze o inconvenienti

... Continua



Continua ...

medesimi (art. 68). Il proprietario deve mantenere la nave in buone condizioni di uso e provvedere alla sua manutenzione per quanto attiene allo scafo, all'apparato motore, all'impianto elettrico e alla protezione contro gli incendi, nonché alla sostituzione delle apparecchiature, dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza che presentino deterioramento o deficienze tali da comprometterne l'efficienza (art. 69). Il certificato di sicurezza, i cui estremi vengono annotati sulla licenza di navigazione dall'autorità marittima che lo ha rilasciato, rinnovato o convalidato, attesta la corrispondenza della nave alle norme di sezione II del regolamento (art. 70). Il certificato di sicurezza ha validità di otto anni dall'immatricolazione, in caso di primo rilascio, e di cinque anni dalla data di rilascio della dichiarazione ai fini delle annotazioni di sicurezza, in caso di rinnovo (art. 71).

Gli articoli 72, 73, 74, 75, 76 e 77 disciplinano rispettivamente la sistemazione e l'efficienza degli apparati motori, il sistema di protezione contro gli incendi, i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza, i requisiti e le caratteristiche dei mezzi di salvataggio, dei segnali di soccorso e delle bussole ed il trasferimento della nave da diporto per lavori e navigazione di prova.

Il Capo II della Sezione II del regolamento contiene le norme di sicurezza per le unità da diporto impiegate in attività di noleggio. Le disposizioni di questo capo, infatti, si applicano alle unità da diporto impiegate in attività di noleggio nelle acque marittime ed in quelle interne, salvo quelle a remi, che trasportino fino a dodici passeggeri escluso l'equipaggio. Alle unità da diporto impiegate in attività di no-

leggio che trasportino più di dodici passeggeri, escluso l'equipaggio, si applicano le disposizioni del d.lgs. 4 febbraio 2000, n. 45 e successive modificazioni, se in navigazione nazionale, oppure le pertinenti norme per navi da passeggeri dettate dalla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 1° novembre 1974 e successivi emendamenti, se in navigazione internazionale (art. 78). Al fine dell'applicazione delle suddette disposizioni, i tipi di navigazione delle unità da diporto impiegate in attività di noleggio sono quelli previsti dagli artt. 22 e 27 del codice della nautica da diporto (art. 79). Le unità da diporto impiegate in attività di noleggio sono sottoposte ad una visita iniziale, a visite periodiche, alla scadenza del periodo di validità del certificato di idoneità al noleggio ed a visite occasionali, quando se ne verifichi la necessità (art. 80). A seguito dell'esito positivo delle suddette visite, gli organismi tecnici notificati, ovvero affidati, rilasciano una dichiarazione di idoneità conforme al modello indicato nell'allegato VI (art. 81). L'art. 82 stabilisce che il certificato di idoneità al noleggio, conforme all'allegato VII, viene rilasciato per le imbarcazioni e le navi da diporto, sulla base della dichiarazione di idoneità, dall'autorità marittima o dagli uffici della motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di iscrizione, all'atto dell'annotazione dell'utilizzo in attività di noleggio prevista dall'art. 24 del regolamento e per i natanti da diporto, all'atto dell'impiego nell'attività di noleggio dall'autorità avente giurisdizione sul luogo in cui l'unità abitualmente staziona. La stessa disposizione disciplina l'annotazione degli estremi del certificato di idoneità, nonché il rinnovo e la convalida dello stesso. Il

certificato di idoneità è rinnovato ogni tre anni e la sua validità decorre dalla data di rilascio della dichiarazione di idoneità (art. 83). Analogamente all'art. 69 del regolamento, anche l'art. 84 impone all'armatore, o in mancanza al proprietario l'obbligo di mantenere l'unità adibita al noleggio in buone condizioni d'uso e di provvedere alla sua manutenzione (art. 84).

Le unità adibite al noleggio sono sottoposte ad una visita iniziale prima che esse siano impiegate nell'attività di noleggio (art. 85), a visite periodiche alla scadenza del certificato di idoneità (art. 86) ed a visite occasionali (art. 87) in presenza delle medesime circostanze di cui all'art. 65 del regolamento. Gli articoli 88 e 89 disciplinano i mezzi di salvataggio individuali e collettivi e le dotazioni di sicurezza indicati negli allegati VIII e IX ed il numero minimo dei componenti dell'equipaggio.

Il Capo III, agli articoli 90 e 91, stabilisce le norme di sicurezza per le unità da diporto impiegate come unità di appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

#### *Titolo IV (Disposizioni complementari e finali) del regolamento di attuazione.*

A decorrere dalla sua data di entrata in vigore, il regolamento andrà ad abrogare, ai sensi dell'art. 93 dello stesso, le disposizioni recanti l'approvazione delle direttive per l'effettuazione delle visite di accertamento ai fini dell'abilitazione alla navigazione delle unità da diporto (D.M. 8 agosto 1977); il regolamento sull'autorizzazione alla navigazione temporanea delle navi da diporto (D.M. 19 novembre 1992, n. 566); il regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto (D.M. 21 gennaio 1994, n. 232); il regolamento sul comando e sulla con-

... Continua



Continua ...

dotta delle unità da diporto da parte di coloro che sono in possesso di un titolo professionale marittimo (D.M. 5 luglio 1994, n. 536); il regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche (D.P.R. 9 ottobre 1997, n. 431), ad eccezione dell'art. 9, comma 5, degli articoli 15 e 16 e degli allegati D, E ed F, i quali sono abrogati a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto ministeriale di cui all'art. 28, comma 5, del presente regolamento; il regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto (D.M. 5 ottobre 1999, n. 478).

Il regolamento di attuazione entrerà in vigore novanta giorni dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

## MATERIALI

a cura di Nicola Ridolfi

### ENTRATA IN VIGORE DELLA CONVENZIONE AFS CHE VIETA L'USO DI SOSTANZE NOCIVE NEI SISTEMI ANTIVEGETATIVI DELLE NAVI

Un altro segnale di svolta nel contrasto all'inquinamento e all'impiego di sostanze nocive nel settore dei trasporti si è avuto lo scorso 17.9.2008, con la definitiva entrata in vigore della Convenzione AFS (*International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships*), adottata il 5.10.2001 dall'International Maritime Organization (IMO).

La suddetta convenzione, che è stata attualmente ratificata da 34 Stati che rappresentano il 52,81% del tonnellaggio della flotta mercantile

mondiale, stabilisce il divieto dell'uso di composti organostannici e di altre sostanze nocive utilizzate come sistemi antivegetativi applicati allo scafo delle navi, con particolare riferimento ai rivestimenti a base di tributile (TBT).

La convenzione si applica alle navi che battono bandiera di nazioni parte della convenzione o che operano sotto la loro autorità, così come a tutte le navi che entrano in un porto, in un cantiere navale o in un terminal *offshore* di tali nazioni.

È stato così compiuto un altro piccolo passo avanti verso la progressiva crescente attenzione nell'ambito dei trasporti e delle attività marittime, per la salute della vita umana in mare e soprattutto dell'ambiente.

### APPELLO DELL'INDUSTRIA MARITTIMA ALL'IMO E ALL'ONU AL FINE DI CONTRASTARE EFFICACEMENTE L'ORMAI TRISTEMENTE NOTO PROBLEMA RELATIVO ALLA PIRATERIA NEL GOLFO DI ADEN

In data 18.9.2008 le principali organizzazioni del settore marittimo hanno rivolto un deciso appello all'*International Maritime Organization* (IMO) e alle Nazioni Unite, sollecitando le organizzazioni internazionali ad adottare misure efficaci ed immediate al fine di impedire, o quantomeno contrastare, gli atti di pirateria che si verificano con crescente frequenza nel Golfo di Aden ad opera di gruppi organizzati facenti base in Somalia.

La "Round Table" delle associazioni internazionali dello *shipping*, che riunisce Bimco, Intercargo, International Chamber of Shipping/International Shipping Federation e Intertanko, e l'unione sindacale internazio-

nale *International Transport Workers' Federation* (ITF) hanno appunto esortato il segretario generale dell'IMO, Efthimios Mitropoulos, ad usare l'influenza dell'organizzazione marittima affinché le Nazioni Unite promuovano un aumento della presenza di unità navali militari nell'area per salvaguardare la vita dei marittimi e dei passeggeri nonché la sicurezza delle navi e delle merci trasportate.

Le organizzazioni del settore marittimo hanno infatti spiegato che il loro appello giunge in risposta ad una situazione ormai irrimediabilmente incontrollabile. "La soluzione - hanno sottolineato la *Round Table* e ITF - è che un numero maggiore di nazioni impieghino navi militari nella zona e, soprattutto, che vengano impiegate in modo efficace, attivamente e con forza nei confronti di qualsiasi atto di pirateria e per intercettare e consegnare alla giustizia i criminali al fine di ristabilire protezione e sicurezza in una delle vie marittime strategicamente più importanti del mondo".

L'appello di *Round Table* e ITF prosegue osservando che "solo con intercettazioni e arresti, come consentito dalla risoluzione 1816 del Consiglio di sicurezza, si potrà far fronte al problema rappresentato da navi che vengono attaccate quasi ogni giorno, spesso con sequestri e ostaggi, e da pirati che utilizzano armi automatiche, tra cui granate con propulsione a razzo".

Le organizzazioni dello *shipping* hanno inoltre precisato che l'impressione generale è che vi sia una sostanziale carenza di volontà politica da parte dei governi nell'assegnare alle forze militari le chiare regole

... Continua



Continua ...

d'ingaggio di cui hanno bisogno, nonostante il chiaro mandato del Consiglio di sicurezza dell'ONU".

Inoltre la *Round Table* e l'ITF hanno evidenziato al segretario generale dell'IMO che, quando gli attacchi avvengono ad oltre 200 miglia nautiche dalla costa da parte di pirati armati che usano imbarcazioni d'altura, gli avvisi standard inviati alle navi affinché evitino l'area, stiano in allerta e mantengano la velocità diventano pressoché superflui.

Auspiciando un intervento più deciso delle forze militari nell'area, le organizzazioni dell'industria marittima hanno tristemente rilevato che "con tutta evidenza, l'attuale pattugliamento e l'approccio di non intervento non fanno alcuna differenza".

L'appello delle suddette associazioni si conclude peraltro con la precisazione che alcune delle principali compagnie di navigazione hanno già deciso di non far transitare le proprie navi nel Golfo di Aden, che altre compagnie sarebbero in procinto di fare altrettanto, e che il conseguente utilizzo della rotta passante per il Capo di Buona Speranza comporterà gravissime conseguenze

per gli scambi internazionali, soprattutto in termini di aumento di tempi e costi per i trasporti marittimi.

**IL GLOBAL SHIPPERS' FORUM PLAUDE ALL'ABOLIZIONE DELLE ESENZIONI ANTITRUST ALLE CONFERENZE MARITTIME DECISA DALL'UE**

A conclusione della sua assemblea conclusasi a Montreal il 16.9.2008, il Global Shippers' Forum (GSF) ha ribadito e sottolineato che l'abolizione delle conferenze armatoriali apporterà vantaggi enormi al settore delle spedizioni marittime; in particolare, la cancellazione delle esenzioni antitrust alle compagnie di linea stabilita dall'Unione europea e in vigore dal prossimo 18 ottobre apporterà benefici soprattutto alle nazioni asiatiche grazie alla minore influenza sui prezzi e sui servizi da parte di questi accordi armatoriali.

"Siamo molto lieti degli sviluppi in Europa - ha detto Dick van den Broek Humphreij, presidente dell'European Shippers' Council (ESC), associazione che fa parte del GSF - perché ciò apre la strada ai caricatori in Europa e in tutto il mondo per negoziare liberamente i noli, i surchar-

ge e altre condizioni di trasporto su base equa con i vettori. Tuttavia, sappiamo che un cambiamento di cultura non avverrà da un giorno all'altro e, pertanto, i membri del GSF, tra cui i Councils dei caricatori in Asia, continueranno a vigilare per garantire che i vettori che non violino le normative sulla concorrenza dell'Unione europea".

Il Global Shippers' Forum - a cui aderiscono l'European Shippers' Council, il Japan Shippers' Council, la statunitense National Industrial Transportation League e l'Asian Shippers' Council nonché associazioni di caricatori di numerose altre nazioni - ha ribadito anche la sua contrarietà all'introduzione di normative che obblighino l'ispezione con scanner di tutti i carichi containerizzati che passano attraverso i porti, come proposto negli Stati Uniti.

A conclusione dell'assemblea, GSF ha infine diffuso una nota in cui, oltre a dichiararsi favorevole allo sviluppo industriale e delle infrastrutture, dichiara come obiettivo primario quello di uno sviluppo sempre e comunque sostenibile, al fine di ridurre al minimo l'impatto ambientale nel campo dei trasporti marittimi.