

# 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

**Building the regulatory framework for  
introducing the UAS in the civil airspace  
European Regulation for light UAS  
below 150 KG?**  
pagg. 1-5

**Emerging international rules for civil  
Unmanned Aircraft Systems (UAS)**  
pagg. 1-9

**Osservatorio Legislativo**  
pagg. 10-11

**Rassegna Giurisprudenziale**  
pagg. 11-13

**Materiali**  
pagg. 13-15

### Sezione Marittima

**I nuovi Incoterms® 2010 della Camera di  
Commercio Internazionale: i principali  
aspetti innovativi.**  
pagg. 15-17

**Osservatorio Legislativo**  
pagg. 17-21

**Rassegna Giurisprudenziale**  
pagg. 21-24

## Building the regulatory framework for introducing the UAS in the civil airspace European Regulation for light UAS below 150 KG?

by Pablo Mendes de Leon\*

This article attempts to respond to the question whether European regulation is needed for the operation of light Unmanned Aerial Systems (UAS's), that is, craft weighing less than 150 kg. In doing so, the following approach has been chosen:

- brief explanation of the use of light UAS's;
- determination of the distinction between state and civil aircraft under international and European law;
- analysis of European regulations regarding Air Traffic Management, safety, the internal EU market and insurance, with special reference to their regulation of UAS's, and while paying attention to the relevance of national regulations;
- establishment of arguments in favour and against the formulation of a European regulation on this subject;
- Evaluation and the establishment of conclusions.

In short, the above subject is regulated on different levels and by various regimes. The check and balance of this multi-level analysis results into the conclusion that the said regimes are not necessarily harmonised. This conclusion hampers regulation on any level as conflicts between them may arise. Hence, a more detailed regulatory assessment of the above question must be made in order to give a well argued reply to this topical question. Depending on the outcome of that assessment, guidance on the EU level regarding the present subject may be indicated.

\* Professor of Air and Space Law, Leiden University, The Netherlands. This is a written version of a presentation made at a workshop organised by the European Space Policy Institute (ESPI) on 4 November 2010 in Vienna, Austria.

Continua a pagina 2

## Emerging international rules for civil Unmanned Aircraft Systems (UAS)

by Filippo Tomasello\*

### Abstract

The idea of an aircraft with no pilot on board is not new. Already the International Commission for Air Navigation (ICAN) recognized them, followed by the "special authorization" required by Art. 8 of the Chicago Convention. After decades of experience in military applications, Unmanned Aircraft Systems (UAS) are now entering civil aviation. While a number of States (e.g. Australia, France, Netherlands, UK, USA, etc.) have issued early rules, international provisions are emerging, mainly from ICAO and, applicable in the EU, from EASA.

### 1. UAS: a new market for civil aviation

At end of first World War, in 1918, the "Kettering Bug" was designed and built in the USA. It was a sort of "flying bomb", or "aerial torpedo", without a pilot on board. At the time the world had been changed by the second industrial revolution (including application of engines to automotive vehicles, like trains, cars, vessels or even aircraft). The concern of an aircraft without a pilot on board penetrating a given airspace and dropping bombs, was present in Versailles, when the International Commission for Air Navigation (ICAN) was launched (1919). In fact this type of aircraft was subject to limitations in order to fly internationally. The same concern is the rationale for Article 8 of the Chicago Convention (1944) which requires a "special authorization" for a "pilotless" aircraft<sup>1</sup> to cross internation-

\* European Aviation Safety Agency (EASA). The views expressed are purely those of the author and may not in any circumstances be regarded as stating an official position of EASA.

<sup>1</sup>According to ICAO Legal Bureau, an aircraft is still "pilotless", even if there is a remote pilot on the ground. This interpretation of Article 8 of the Chicago Convention has been endorsed by the ICAO General Assembly.

Continua a pagina 5



Continua dalla prima pagina

## Building the regulatory framework for introducing the UAS in the civil airspace European Regulation for light UAS below 150 KG?

by Pablo Mendes de Leon

### 1. The use of light UAS

Unmanned Aerial Systems (UAS) are used for public and civil, including commercial purposes. The more traditional use concerns military inspections and explorations including data control, the performance of police functions, border control, search and rescue, pollution control and landings on navy ships with the purpose of measuring the environment. The latter function may also be regarded as a civil use.

Civil, including commercial use of UAS's is progressing. Examples of such use is sensing the depth and the quality of water, the registration of sea animals and plants, cartographic photography, the recording of videos for cinemas and commercials, search of persons and sub-

stances, including cannabis, the provision of services to meteorology in order to enhance awareness regarding earthquakes, volcanic eruptions and chemical clouds, the surveillance of traffic and pollution and, generally, data collection. For the purpose of attempting to answer the question asked in the present contribution, the craft in question must comply with the requirements of the term "aircraft" as used in the Chicago Convention on international civil aviation of 1944 – henceforth also referred to as: the Chicago Convention, and as defined in the Annexes.<sup>1</sup> Light UAS's qualify as "aircraft" under the Chicago Convention. Since the Chicago Convention only regulates *international* civil aviation, that is, the operation of services operated by civil aircraft passing through the airspace of more than one contracting state,<sup>2</sup> domestic applications of UAS's do not fall under the regime set forth by the Chicago Convention and ICAO Annexes.

The EU is not a party to the Chicago Convention, and is not a member state of the International Civil Aviation Organization (ICAO), but the 27 EU member states are. Currently, 190 states have accessed this convention.<sup>3</sup> The more pertinent question addressed in this article concerns the application of European regulations to light UAS. Since all EU states are bound by the Chicago Convention and its Annexes, it seems appropriate to concisely examine that regime. Apart from Article 8 of the Chicago Convention addressing "Pilotless aircraft",<sup>4</sup> neither this convention nor the ICAO Annexes pay attention to the regulation of UAS's, let alone light UAS's.

### 2. The distinction between state aircraft and civil aircraft

The Chicago Convention makes a distinction between state aircraft and civil aircraft, based on the use of the craft in question.

Article 3(a) and (b) of the Chicago Convention read as follows:

This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.

Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.

However, Article 3 of the Convention does not contain a definition of state aircraft. It lays down a number of services which may be deemed to be services operated by state aircraft. State practice shows that the examples given by the Convention are not exhaustive. States have used their freedom to qualify aircraft as state aircraft pursuant to their national legislation and international practices.

Hence, the use of an aircraft determines its status under the Chicago Convention. If an aircraft not used for the public services mentioned in Article 3(b) it is deemed to be civil aircraft. The operation of civil aircraft falls under the terms of the Chicago Convention, and its 18 Annexes. The operation of state aircraft is subject to national law and international agreements, including but not limited to the Red Cross Conventions and Protocols,<sup>5</sup> NATO arrangements<sup>6</sup> and Eurocontrol.

Eurocontrol has defined state aircraft.<sup>7</sup> The objective of this organisation appears to be the limitation of the concept

#### 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:

Pablo Mendes de Leon, Filippo Tomasello, Silvia Ceccarelli, Gordon Gardiner, Giuseppe Giliberti, Alessandra Laconi, Charlotte Marfleet, Pietro Nisi, Nicola Ridolfi, Greta Tellarini

#### REDAZIONE:

Silvia Ceccarelli, Pietro Nisi, Annalisa Pracucci, Nicola Ridolfi, Alessio Totaro, Alessandro Tricoli, Alessandra Laconi

#### SEGRETERIA DI REDAZIONE:

Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì  
E-mail: ingegneriiaii-ce.the-aviation-maritime-journal@unibo.it  
Registrazione presso il Tribunale di Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002

<sup>1</sup> See the definition of aircraft in various ICAO Annexes: **Aircraft**. "Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface."

<sup>2</sup> See Article 96(b) of the Chicago Convention: "'International air service' means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State."

<sup>3</sup> See: [www.icao.int](http://www.icao.int).

<sup>4</sup> As referred to in the contribution made by Stefan Kaiser in the present Proceedings; see also: Stefan A. Kaiser, *Legal Aspects of Unmanned Aerial Vehicles*, 55 *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 344-363 (2005).

<sup>5</sup> See, International Red Cross, the Geneva Conventions of 12 August 1949 for the *Amelioration of the Wounded and Sick in Armed Forces in the Field*,

<http://www.icrc.org/eng/war-and-law/treaties-customary-law/geneva-conventions/index.jsp>, visited on 7 December 2011.

<sup>6</sup> See, for instance, NATO's *Standardisation Agreements (STANAG)* which are designed to facilitate the use of military aircraft and to enhance the safe transportation of cargo. STANAG 4441 encompasses a *Manual regarding the carriage of military munitions and explosives*.

... Continua



Continua ...

of state aircraft to the greatest extent possible while keeping up with the conditions laid down in Article 3(b) of the Chicago Convention.

The conclusions made in section (1) and the present section indicate that light UAS's may be identified as civil or state aircraft. The determining factor is the use of the aircraft. Consequently, different legal regimes may apply to the aircraft in question.

### 3. European regulations

#### 3.1 The Single European Sky

The most pertinent legislation for the present subject is the EU legislation on Air Traffic Management (ATM) as laid down in the Single European Sky (SES) regime.<sup>8</sup> This regime promotes the implementation of a "common transport policy".<sup>9</sup> In this context, the question could be asked if and to what extent light UAS's fall under the common *trans-*

<sup>7</sup> In the words of the Provisional Council, composed of civil and military representatives, the following Decision regarding the definition of state aircraft was made in 2001.

"Principle 1: For ATM purposes and with reference to article 3(b) of the Chicago Convention, only aircraft used in military, customs and police services shall qualify as State Aircraft. Accordingly: Aircraft a military register, or identified as such within a civil register, shall be considered to be used in military service and hence qualify as State Aircraft; Civil registered aircraft used in military, customs and police service shall qualify as State Aircraft; Civil registered aircraft used by a State for other than military, customs and police service shall not qualify as State Aircraft." See: [http://www.eurocontrol.int/mil/public/standard\\_page/stateac.html](http://www.eurocontrol.int/mil/public/standard_page/stateac.html).

<sup>8</sup> See EU Regulation 1070/2009, intended to improve the performance and sustainability of the European aviation system, and amending EC Regulations 549/2004 laying down the framework for the creation of the European Single Sky, EC Regulation 550/2004 on the provision of air services in the Single European Sky, Regulation 551/2004 on the organisation and use of the airspace in the Single European Sky and Regulation on the interoperability of the European Air Traffic Management network.

<sup>9</sup> See Preamble (1) of EU Regulation 549/2004 as amended; see also Article 100 of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU).

port policy in cases where those craft do not transport. Transport by air could be defined as the carriage of persons, in most cases passengers, their baggage, whether checked in or not, and cargo by an air transport undertaking.

On the other hand, the SES regime is designed to meet the requirements of *all* airspace users, meaning "operators of aircraft operated as general air traffic".<sup>10</sup> General air traffic is defined as "all movements of civil aircraft, as well as all movements of State aircraft (including military, customs and police aircraft) when these movements are carried out in conformity with the procedures of ICAO."<sup>11</sup> Consequently, the SES regime tries to implement there Article 3(a) of the Chicago Convention, as it should, as confirmed by the statement that the SES regime is "without prejudice to the rights and duties of Member States under the ..... the Chicago Convention."<sup>12</sup> However, the SES regime is not as consequent as it could be as it only excludes "military operations and training"<sup>13</sup> from its scope. Therefore, the question is whether the operation of aircraft, including UAS's which are used for policy, customs and other typically public service purposes, is or is not subject to the provisions of the SES regime.

#### 3.2 EU safety regulations, including national regulations

The application of European safety regulations to light UAS's is equally important for the present subject. Reference is made to EC Regulation 216/2008 on *common rules in the field of civil avia-*

<sup>10</sup> See Article 1(1) of EU Regulation 549/2004 as amended.

<sup>11</sup> See Article 2(26) of EU Regulation 549/2004 as amended.

<sup>12</sup> See Article 1(3) of EU Regulation 549/2004 as amended.

<sup>13</sup> See Article 1(2) of EU Regulation 549/2004 as amended.

*tion and establishing a European Aviation Safety Agency*,<sup>14</sup> in this sub-section referred to as the EASA Regulation. This regulation excludes unmanned aircraft with an operating mass of less than 150 kg from its scope.<sup>15</sup> Thus, light UAS's are not subject to EU safety law but to local law administered by the National Aviation Authorities. Not all EU states have enacted regulations for the operation of light UAS's.

The UK has a well developed body of law governing the operation of military and all other, that is, civil aircraft. A civil aircraft registered in the United Kingdom which is exempted from the above EASA Regulation must have a certificate of airworthiness and a permit to fly issued by the UK Civil Aviation Authority pursuant to the terms of the Air Navigation Order of 2000.<sup>16</sup> Special rules apply to small aircraft, that is, aircraft weighing less than 20 kg, and even less stringent rules to very small aircraft, that is, craft weighing less than 7 kg. A differentiated regime applies to such small craft being used for recreational or commercial purposes. Those small aircraft may be flown without complying with requirements pertaining to airworthiness or the Rules of the Air. However, small aircraft (weighing between 7 and 20 kg) must meet more severe operational constraints than very small aircraft. Aircraft weighing between 7 and 150 kg are subject to exemption requirements for compliance with operational constraints, whereas recommendations as to the certification requirements must have been granted by the accredited body.

#### 3.3 The internal market regulation

Regulation 1008/2008 of the EU on *common rules for the operation of air services in the Community* dictates that "air services performed by non-power driven aircraft and/or ultra light power driven

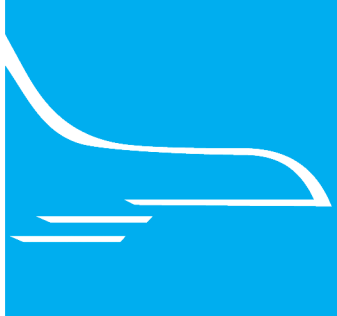
<sup>14</sup> Repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC (Text with EEA relevance).

<sup>15</sup> As to which see Annex II par. (i) of EC Regulation 261/2008.

<sup>16</sup> See for instance Article 87 and 129; see also: the Rules of the Air Regulations of 1996.

... Continua





Continua ...

aircraft" are not required to hold a valid operating license. The same is true for the operation of local flights. Although the weight is not specified, it is assumed that light UAS's fall under the term "non-power driven aircraft or ultra light power driven aircraft". Should this assumption be the correct interpretation of the said provision, operators of UAS's are not required to apply for and hold an operating license under this EU regulation. As a corollary, holders of such operating licenses are entitled to "operate intra-Community air services". Hence, operators are not entitled to carry out such services by virtue of European regulations. National law of the EU Member States must therefore grant that permission, as to which see above (sub-section 3.2).

### 3.4 Insurance

Another regulation exempting operators of light aircraft including UAS's from its scope concerns EC Regulation 785/2004 on insurance requirements for aircraft operators. That Regulation does not apply to:

- State aircraft as referred to in Article 3(b) of the Chicago Convention;
- model aircraft with an Maximum Take Off Mass (MTOM) of less than 20 kg;
- aircraft, including gliders, with a MTOM of less than 500 kg, and microlights, which:
- are used for non-commercial purposes, or
- are used for local flight instruction which does not entail the crossing of international borders,<sup>17</sup>
- and other types of aircraft listed in this regulation

in so far as the insurance obligations under this Regulation relating to the risks of war and terrorism are concerned. Hence, it would seem that Regulation 785/2004 exempts operators of light UAS's operating non-commercial or domestic flights from underwriting specific risks, that is, war and terrorism under the mentioned conditions.

<sup>17</sup> See Article 2(2)(g) of EC Regulation 785/2004.

## 4. Evaluation of arguments

### 4.1 Arguments in favour of European regulation

The EU regulatory system is designed to promote transparency, consumer protection and safety. These policy objectives could be used to stimulate the establishment of a regulatory regime governing the various aspects of the operation of light UAS's.

It appears that there is not only an increasing use of light UAS's but also an increasing cross border operation of such craft. In the absence of a regime based on uniform EASA regulations, this trend calls for international attention for issues like recognition of certifications of airworthiness, cross border delivery of manufacturing components and services carried out by operators of light UAS's beyond national borders. International attention could very well be translated in *supranational* attention, in which case the sophisticated regulatory framework of the EU could be appealed to.

The increasing use also encourages regulation. Users and other parties must, and are entitled, to know what their rights, responsibilities and liabilities are. A supranational, that is, EU regime could regulate an emerging internal market for the provision of services carried out by operators of light UAS's. From that perspective, the exemption from the current internal market regulation (EC Regulation 1008/2008) should have to be reconsidered.

Finally, some but not all EU Member States have national regulations governing the use and operation of light UAS's. An EU regulation would fill gaps and enhance coherency as between the various Member States as their regulations vary. The current scattered landscape could be better organised by some form of a supranational regulation.

### 4.2 Arguments against European regulation

A principal argument against regulation on the European level can be found in the maxim *De minimis non curat lex*: the law does not care about small things. This is evidenced by the exemption of the use and operation of light UAS's from current European regulations in the field of ATM, safety, the organisation of the internal market and insurance. The same is true for other fields of law as to which see, for instance, the regulation of state aid and the regulation of procurement transactions involving the exemption of small amounts from their scope.

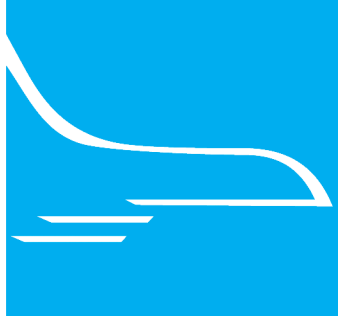
As a corollary, it could be stated that "over-ruling" should be avoided. A "lean and mean" approach helps operators, manufacturers, and other service and product providers to market their products and services. General EU law, including but not limited to the Freedom to provide services, the Freedom of establishment and the Competition law regime, supplemented by national law covering specific aspects of their operations could form a framework pursuant to which they should be carried out. The above argument must also be tested against the *subsidiarity principle* following which: "any action by the Community shall not go beyond what is necessarily to achieve the objectives of this Treaty." This premise can be found in the Preamble of Community legislation. Community action must only be undertaken if and in so far as such actions cannot be better achieved on the national level.

This issue could be related to the more specific characteristics of operations carried out by light UAS's. Local circumstances govern the use of light UAS's and their operation. That is why the need for EU action may be less indicated than for the operation of aviation services at a larger scale and scope.

As stated above, the legal basis for the conduct of a policy may have yet to be found. The air transport policy comes to mind but the question is whether this is the appropriate legal basis as light UAS's may not *transport* in the proper

... Continua





Continua ...

sense of the word. However, I feel that this question could be addressed fairly easily, and that one should not be hampered by discussions on semantics when the principal arguments in favour of the formulation of an EU law and policy on this subject have been articulated.

#### 4.3 Conclusion

In conclusion, questions regarding the regulation of lights UAS's must be seen in the perspective of a number of regulatory regimes which do not necessarily match. Light UAS's can be used for civil and military purposes. That use determines their status under international and European law as they are exempted from the provisions laid down in the relevant international agreements and European regulations applying to the operation of non-military aircraft only. However, the issue is not as clear cut as it may seem as international law – that is, the Chicago Convention, ICAO Annexes and other international aviation agreements which have not been referred to in this article – exempts not only military aircraft but state aircraft at large from its scope. EU law sometimes appears to only, or even exclusively exempt military aircraft from its scope. However, EU law is not necessarily consistent in this respect as it also refers to international law and claims that it is subject to that branch of law. Hence, it could be argued that not only military but *all* state aircraft generically falls outside the realm of EU law.

In addition, the term "state aircraft" is not defined. An effort should be made to clarify it, while using the sources referred to in this essay, and other sources.

The above contribution has focussed on specified aspects of the use and operation of lights UAS's. However, there are myriad international and European regulations which may be made applicable – or not – to the use and operation of light UAS's. They include but are not limited to such areas as security, third party liability,<sup>18</sup> occurrence reporting and competition, including state aid.

The applicability of the relevant rules to the operation of lights UAS's has yet to be determined.

Finally, we find ourselves in a scattered landscape. A more detailed analysis of the multi-level jurisdictional regimes is called for in order to respond to the question which has been asked in the beginning of this article. That analysis could be based on a clarification of the current landscape, an endeavour to take away inconsistencies and enhance coherency, and a cost-benefit assessment, taking into account legal principles some of which have been concisely mentioned above, and an economic perspective.

Such examination could result into proposals for the drawing up of an EU Directive, supplemented with and implemented in national law regulations, and/or removing the exemptions currently in place for the operation and use of lights UAS's laid down in the various EU regulations. However, more consideration is needed to arrive at that conclusion.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> As to which see the presentation on "Liability of Unmanned Aerial Systems (UAS)" made by Stefan A. Kaiser at the 2<sup>nd</sup> EUROCONTROL Workshop on responsibility and liability in ATM, Brussels, 18 & 19 February 2009.

<sup>19</sup> See also: Anna Masutti, *Proposals for the Regulation of Unmanned Aerial Vehicle Use in Common Airspace*, XXXIV(1) Air and Space Law 1-12 (2009).



Continua dalla prima pagina

## Emerging international rules for civil Unmanned Aircraft Systems (UAS)

by Filippo Tomasello

al borders. The progress of such flying machines has nevertheless been very slow. Only during the last decade, Unmanned Aircraft Systems (UAS) have been used by military services on a large scale and on long range, not only for combat missions, but even more for acquiring information from sensors installed on board. Manufacturing industry is therefore now trying to open the civil aviation market to its products. Although the possibility of air transport by UAS does exist (e.g. for freight, humanitarian, emergency or medical missions) early applications are mainly envisaged for acquisition of information by governmental non-military entities (e.g. local police), as well as for commercial (e.g. videos of sport events), corporate (e.g. surveillance of pipelines or electric power lines) or scientific (e.g. exploration of volcanic clouds) purposes. In other words civil UAS are not expected in the foreseeable future to impact on the established passenger commercial air transport market, but on the contrary they will open the way for aviation to enter the third industrial revolution: i.e. towards the "information society". Assuming the above, it is likely that opening a new market segment will create new high quality jobs not only to build, operate and maintain (i.e. the classical aviation jobs) UAS, but also to acquire, process, distribute and exploit information acquired by on-board sensors.

### 2. Safety regulation of UAS

Aware of this new emerging segment of civil aviation, in the last ten years a number of aviation regulatory agencies have taken action to safeguard safety (e.g. the Australian CAA, first in the world to introduce the concept of "UAS Operator", which is not a natural person, but the legal entity taking responsibility for organising the flight operations).

Traditionally, aviation safety rules aimed

... Continua



Continua ...

in the first place at protecting people on board (i.e. crews and passengers). In the case of UAS there are by definition no people on board. Therefore a different vision is required: regulating aviation safety in fact means identifying potential hazards, assessing the related risks, defining possible mitigation measures and imposing them to aviation stakeholders, through rules.

Which are then the typical hazards related to UAS and relevant for aviation safety?

In the first place a crash of an Unmanned Aircraft (UA) on a non-populated ground (or at sea) is not a safety risk for any human. The economic damage connected to the loss of the airframe, could be mitigated through insurance, but this does not need to be regulated through aviation law. This is indeed the basic difference with "manned" aviation, where the prime concern is to protect people on board.

The absence of people on board does not however mean that there are no aviation safety risks. Four typical hazards need in fact to be considered:

1. A crash of the UA on the surface, but hitting people and therefore causing injuries or even fatalities to a certain number of humans;
2. A Mid-Air Collision (MAC) where the UA hits a second aircraft in flight;
3. A risk of collision with other aircraft or vehicles during ground operations; and
4. A collision on the ground on a runway (e.g. during landing operations).

The MAC risk has been so far mitigated by limiting operation of civil UAS into so called "segregated" airspace, i.e. a volume of airspace, like a Temporary Segregated Area to use the semantic of the European concept on the "Flexible Use of Airspace" (FUA). This is easy to implement, but of course imposes severe limitations to UAS operators.

The last risk is not likely to cause severe safety consequences: in fact Air Traffic Management and aerodrome operators ensure that the risk of human presence on a runway during landing operations

be extremely improbable. Rules for UAS operations at aerodromes can mitigate the risk of collisions during ground operations, while, for the time being, UA in fact do not need to operate at congested aerodromes.

The first risk, of paramount relevance over densely populated areas like Europe, can be mainly mitigated through the airworthiness approval processes, which ensure that the UAS will potentially "crash" against the ground only with a defined probability inversely proportional to the severity of the consequences. In other words, even in the absence of crews or passengers on-board, the risks for third parties has to be mitigated to an acceptable level and therefore airworthiness rules, processes and approvals are necessary.

Airworthiness rules are therefore the priority, since they apply to UA of any weight, in visual line of sight (VLOS) from the pilot or beyond (BVLOS) under Visual (VFR) or Instrument Flight Rules (IFR).

The MAC risk, for UAS wishing to fly in "non-segregated" airspace (i.e. in controlled or non-controlled airspace where other airspace users are legitimate) is the second priority. The community is today relatively advanced on airworthiness rules, while "Detect and Avoid" (D&A) is less mature. It is therefore likely that airworthy UA will be progressively allowed to enter some classes<sup>2</sup> of "non-segregated" airspace, in parallel to the development of D&A.

Conversely, safety of operations at or near runways, could be initially mitigated by procedural measures, until the UAS functionalities do not allow to remove some operational restrictions.

In any case, training of the crews and clarity on the legal responsibilities of UAS air operators, including third country operators, contribute to mitigate all the mentioned risks.

### 3. EASA competence for UAS

In the European Union (EU) aviation safety is nowadays mainly regulated through the system centred on the European Aviation Safety Agency (EASA), within the

<sup>2</sup> Seven Airspace Classes (i.e. from A to G) are standardised by ICAO Annex 11.

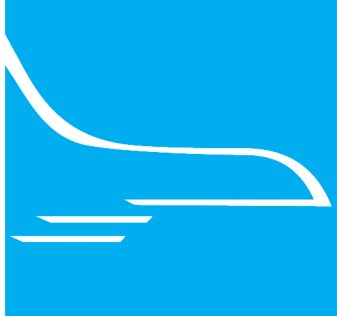
limits adopted by the EU legislator and of the implementing rules adopted by the European Commission (EC) as delegated by said legislator. According to Article 2 of its Basic Regulation<sup>3</sup>, EASA has to follow ICAO provisions when existing, which, for UAS was not the case, until October 2010 as described in the following. Furthermore recital (1) of Basic Regulation 1108/2009 calls EASA to look at the safety of the "total aviation system", which includes not only initial and continuous airworthiness, but also flight crew licensing, air operations, aerodromes, Air Traffic Management (ATM) and Air Navigation Services (ANS). In other words, while also the legislation on the "Single European Sky"<sup>4</sup> refers to safety (but only for ATM/ANS), there can be no doubt that the cornerstone of safety regulation of the total aviation system in the EU is EASA, including for UAS: i.e. the airworthiness of aircraft, the remote flight crew, the UAS air operators and, last but not least, also the insertion into non-segregated airspace, which includes avoidance of Mid-Air Collision, based on the so called "Detect and Avoid" (D&A) functionality.

Military aircraft and military aviation operations and aerodromes, are outside the EASA scope, as well as other governmental but non military operations (fire brigades, police, customs, coast guard and similar). No doubt that the military services can properly oversee the safety of their UAS. However Article 2 of the EASA Basic Regulation mandates not only to strive for "highest" safety, but also for "uniform" safety. And today the market for small UAS is developing quickly, indeed for governmental non-military services. One could perhaps doubt that all the 27 EU Member States are sufficiently equipped in professional terms (both qualitative and quantitative) to oversee the safety of such governmental non-military UAS operations. After the entry into force of the Lisbon Treaty, the possibility of giving to EASA competence for safety regulation of such UAS operations by

<sup>3</sup> EU Regulation 216/2008 as amended by 1108/2009.

<sup>4</sup> Regulations 549, 550, 551 and 552 of 2004 as amended by Regulation 1070/2009 and related implementing rules.

... Continua



Continua ...

governmental non-military organizations might perhaps be explored for the benefit of the EU society, not forgetting that also clear and uniform rules contribute to safely opening new aviation markets.

Equally, present legislation limits EASA competence to civil UAS with a minimum mass of 150 Kg. Below this weight, the competence remains national. This means that EU industry of small UAS is confronted with 27 different sets of national rules (although the voluntary organization JARUS<sup>5</sup> is promoting harmonization), written only in respective national language. This is possibly jeopardizing the competitiveness of EU industry in comparison with other continents. The EU legislator could perhaps in the future consider leaving the competence for issuing type certificates to UAS of less than 150 Kg to national authorities, for proximity and subsidiarity reasons, but based on common EASA rules in order to achieve and maintain on one side uniform safety, while on the other facilitating the work of industry and the standardisation of the regulatory processes (indeed necessary for uniform safety). Finally EASA has responsibility for safety, not for security. But in the case of "command and control" (or C2) data links or C3 data links (i.e. C2 plus communications with Air Traffic Services) is it really possible to separate provisions for safety from provisions for security? Also on this topic the High Level Group on UAS announced by the European Commission (EC) could perhaps devote attention in 2011.

Even if its present competences do not allow EASA to regulate the entire spectrum of UAS and related operations, inside the limits of its legal competence (mainly civilian UAS above 150 Kg) the Agency has nevertheless a vision and has already taken action.

#### 4. EASA Airworthiness policy

A principle of EASA is "airworthiness first". In fact, if a machine is not able to

safely fly in a sustainable and controlled way, there is no purpose for looking at the other facets of aviation safety. That is why, in August 2009<sup>6</sup> EASA has published a "policy"<sup>7</sup> to guide industry for applying for airworthiness certification of their respective UAS products. Said policy is based on the principle that the risk for third parties on the ground (this is the aim of airworthiness rules) is broadly proportional to the kinetic energy (KE) of the aircraft at the moment when it will hit the surface. In turn the kinetic energy is proportional to the mass of the UA and to the square power of its speed (i.e. a rotorcraft of 200 Kg, descending in autorotation at a speed of no more than 30 knots, has much less KE of a jet aeroplane of same mass, but impacting at 150 knots).

The principle of the KE allows selecting from which EASA "Certification Specifications" to start to define the basis for the airworthiness approval (e.g. CS-25 for UA of high KE or CS-23 for smaller or slower machines). This principle (airworthiness risk driven by KE) is shared by other aviation authorities in the world (e.g. FAA in the USA, Transport Canada, Australian CAA and so on) and in Europe (for UAS of less than 150 Kg). It in turn assumes that a catastrophe is an event leading to multiple fatalities (and therefore the probability that a single failure or condition will lead to a catastrophe has to be less than  $1 \times 10^{-9}$  per flight hour), while an event leading to fatal injuries to a small number of people is hazardous (acceptable probability  $1 \times 10^{-7}$ ).

The mentioned EASA CSs are written for "manned" aircraft and therefore they need to be customized (e.g. neither oxygen nor emergency exits necessary on board UA) and complemented by special conditions to take into account the UAS specificities (e.g. the Remote Pilot Station and the C2 link). Few applications have already been received by EASA.

The Agency believes that in few years, once the community will have acquired more experience, it could be possible to

publish a Certification Specification for UAS (CS-UAS), which is in fact currently planned before end of 2016. Meanwhile the negotiation of "special conditions" for each project, will allow industry to progress, without the need to wait for the publication of specific EASA rules: this adaptability is one of the major advantages of the EASA regulatory framework<sup>8</sup>, even in comparison with the Single European Sky.

#### 5. ICAO Circular 328

In October 2010 ICAO has published its Circular 328 on Unmanned Aircraft Systems (UAS): the first comprehensive and official ICAO document on the matter, which will be read in the entire world (ICAO counts around 190 Contracting States). The Circular makes some important statements, among which:

- UAS are aircraft and therefore their possible accidents and serious incidents have to be investigated by the competent aviation bodies (Annex 13 to the Chicago Convention has already been amended for this purpose in 2010);
- UAS can be without pilot (even none from the ground able to modify the trajectory, like it is the case of unmanned balloons) or under the responsibility of a "Remote Pilot";
- The latter case is the most relevant and therefore such UAS are "Remotely Piloted Aircraft" (RPA) governed from a "Remote Pilot Station" (RPS) by said Remote Pilot, through a Command and Control (C2) data link;
- Being no pilot on board, before operating across national borders, RPA need a "special authorization", on the basis of Article 8 of the Chicago Convention, but this can be facilitated on the global scale by a new Appendix 4 to ICAO Annex 2 which is being drafted (and which could be followed by EU rules for crossing borders inside the Union);
- The ultimate goal is to allow UAS under General Air Traffic (GAT) rules (i.e. civilian

<sup>5</sup> Joint Authorities for Rulemaking of Unmanned System, a sort of "mini JAA" for UAS, promoted by the Dutch CAA and today informally grouping a dozen of authorities including EASA and FAA.

<sup>6</sup> Following about five years of joint work by EUROCONTROL-JAA on UAS and public consultation through the EASA Rulemaking procedure.  
<sup>7</sup> [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/c/doc/Policy\\_Statements/E.Y013-01\\_%20UAS\\_%20Policy.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/c/doc/Policy_Statements/E.Y013-01_%20UAS_%20Policy.pdf).

<sup>8</sup> I.e. safety processes, responsibilities and privileges in implementing rules with force of law (i.e. Commission Regulations), but technical or operational details in so called "soft rules", like mentioned CS.

... Continua



Continua ...

RPA or State owned aircraft, following ICAO rules for that specific flight) to fly across non-segregated airspace, controlled (i.e. ICAO Classes A to E) or uncontrolled (i.e. Classes F and G);

- The aircraft itself and the RPS station, can be separately certified (like today the engines are certified separately from the aircraft), which will give more possibilities to manufacturing industry to specialize in either segment, to costumers to select among different types of RPS to fly their RPA, as well as to operators to save money (e.g. buy only 3 RPS to fly simultaneously no more than 3 RPA, but have in the fleet 5 aircraft in order to allow continuity of operations) or organize operations more flexibly (e.g. a cargo RPA flown by a first RPS located in the State from where the aircraft takes off, but later flown by an RPS in the State where the aircraft lands: concept similar to the "harbour pilot" used for centuries at sea);
- The C2 link can be provided through different architectures, including via satellite (i.e. SATCOM); in this case, to ensure safety, proper oversight of the Communication service provider (COM SP) is necessary by competent aviation authorities (one could note that in ICAO a COM SP offers services for the "safety and regularity" of flight, which comprises C2, while the SES legislation, in Art. 2.16 of Regulation 549/2004, limits the scope to ATC communications; in other words amendment of SES legislation may be necessary in this respect to ensure proper oversight of COM SP of C2);
- The communications between the remote pilot and Air Traffic Control (ATC) Units are necessary in controlled airspace (as well as for any flight under IFR), but they can be implemented through different architectures, like e.g. VHF radio on board the RPA and then the data link with the Remote Pilot including "Command, Control and ATC Communications" (= C3, not only C2), via Satellite. Alternative architectures could be via VHF equipment on the ground or via wired ground-ground connections (the latter may materialize through SESAR, which indeed postulates a ground network to connect in real-time all relevant aviation actors).

## 6. ICAO UAS Manual and Annexes

Like any other ICAO Circular, the Circular 328 is only "guidance material" and it will not be updated by ICAO. Its main value is to communicate principles and semantics. The ICAO Secretariat, assisted by the UAS "Study Group" (UAS SG) populated by experts nominated by ICAO Contracting States (e.g. Australia, Brazil, France, Italy, USA, UK, etc.) and by international organisations (including EASA, EUROCONTROL and Eurocae), is now planning to publish a more detailed ICAO UAS "Manual" possibly by beginning of 2013. In parallel the UAS SG will develop proposals to amend almost all ICAO Annexes. Such amendments could possibly be adopted by the ICAO Council from 2013 onwards. The main affected topics are presently expected to be:

- Remote Pilot Licence (RPL) and UAS Observer Licence in Annex 1;
- New Appendix 4 to Annex 2 to facilitate the "special authorisation", expected in 2013 and possibly followed by other proposals (e.g. priority rules) for same Annex in later years;
- New Part IV in Annex 6 on international UAS operations (with UA of any weight), which, differently from existing Parts I, II and III, will contain ICAO standards applicable to aerial work (i.e. acquisition of information through on board sensors is indeed aerial work);
- Amendment to Annex 7 in order to allow proper labelling of registration marks even on "mini" or "micro" UA and catering for the consequences of the separate certification of the RPA and the Remote Pilot Station (RPS);
- New Part VIII in Annex 8 to in fact identify the RPS as a new aviation product subject to separate certification;
- Amendment to Annex 9 to cover the case of an UA carrying freights on international connections;
- Amendment to Annex 10 to cover the C2 link (today not included), the "De-

tect and Avoid" functionality, the possibility of distributing redundancies not only on the UA itself, but also between the UA and its RPS, and, last but not least, provisions for the safety oversight of Communication Service Providers (CSP), in the EU belonging to the wider family of Air Navigation Service Providers (ANSPs);

- Possible further refinement of the accident and incident definition in Annex 13 (e.g. to cover the case of a rotor of an unmanned rotorcraft still moving after engine shut down);
- Amendment to Annex 18 to cover possible transport of dangerous goods by UA.

No major amendments are currently foreseen to ICAO Annexes 3 (MET), 4 (charts), 5 (units of measurement), 11 (ATS), 12 (SAR), 14 (Aerodromes), 15 (Aeronautical Information), 16 (Environmental compatibility) and 17 (security).

## 7. EASA Multidisciplinary Rulemaking Task MDM.030

EASA, having worked on the airworthiness "policy" mentioned above from 2004 to 2009, shares the line of ICAO Circular 328. In other words, once airworthiness is ensured, it becomes necessary to establish rules for licensing the Flight Crews (FCL) and for the UAS air operators (OPS), including those from third non-EU countries (TCO) wishing to operate in the EU airspace. Rules on the operators are a long established (in ICAO Annex 6) tradition in civil aviation, which is not paralleled in military aviation. In fact in civil aviation private entities can operate aircraft according to their business needs, but, in this case, it is necessary, in order to protect the society with sufficient legal certainty, to promulgate and apply rules for the responsibilities and privileges of such organisations. Hence, following the publication of the ICAO Circular, EASA will launch (beginning of 2012) a multidisciplinary Rulemaking Task (MDM.030<sup>9</sup>), not limited to the development of CS-UAS (for airwor-

<sup>9</sup><http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/programme/2011-2014/4-year%20Rulemaking%20Programme%202011-2014.pdf>

... Continua







Continua ...

thiness) but comprising also rules for UAS FCL, OPS and TCO. OPS rules will of course clarify the respective responsibilities of the Pilot-in-Command (PIC) and the organisation employing him/her. Appropriate implementing rules, specifications, acceptable means of compliance and guidance material should hence be simultaneously available by end of 2016. These rules will apply even to UA in segregated airspace, to mitigate the risk to third parties on the ground.

It is not yet decided if said rules will contain specific provisions for operating UAS at aerodromes and in non-segregated airspace. Presently EASA believes that UAS operations at aerodromes are not an urgent issue, since initially RPA could easily operate from short (even non paved) runways at non congested aerodromes, and therefore the risk for third parties on the ground is extremely limited (the aerodrome perimeter is not open to free circulation), while the risk of collision with other aircraft can easily be mitigated (e.g. towing and/or limiting aerodrome operations when an UA is taxiing, taking off or landing, which is not a major problem at aerodromes with very reduced traffic). In relation to ATM/ANS, few principles are expected to be applied:

- Rules of the air, as in present ICAO Annex 2 apply also to RPA (the need to adjust them will first be discussed in ICAO, e.g. in relation to the obligation for "micro" UAS to always give way to manned aircraft, since the dimensions of the former make it very difficult for the pilot of the other aircraft to "see and avoid" such a target);
- Remote pilots will use meteorological information, aeronautical charts and information as per ICAO Annexes 3, 4 and 15;
- UAS will use the same technologies as manned aircraft for communications with ATC (e.g. VHF radio-telephony or data link), navigation (e.g. satellite GNSS radio navigation signals) and surveillance (e.g. ATC Transponder or ADS-B in the airspaces where this is required);
- From the Air Traffic Services (ATS) perspective, including Air Traffic Control (ATC), UAS are just one more airspace

user, but basically the same rules will apply (ratings of the air traffic controllers; obligation to tune to the frequency of the airspace sectors in which the aircraft is at a given moment and so on).

In this context, according to many experts, the major remaining issue to be solved is related to "Detect and Avoid" (D&A). It is understood that standard making organisations (e.g. Eurocae, RTCA) will develop specifications for airborne sensors, integrated systems and algorithms. However, one may also deem that regulatory authorities have to say something about the scope (only focused on preventing Mid-Air Collisions, or additional scopes as well?), basic functions (e.g. "self separation" as distinct from "collision avoidance") and safety objectives (e.g.  $1 \times 10^{-9}$  in controlled airspace where any collision could be a catastrophe, but possibly  $1 \times 10^{-7}$  in uncontrolled airspace, based on the fact that in this airspace, there are more than 10 MAC per year between small general aviation aircraft in both USA and EU?). EASA believes that standard making organisations need some guidance from the regulatory side and therefore has tried to promote debate, starting from ICAO fora<sup>10</sup>.

## 8. Conclusions

Long dreamed (or seen with concern) UAS are presently creeping from military operations to civil aviation. The aviation safety regulators are fully aware of the benefits stemming from the opening of aviation to the third industrial revolution (i.e. "information society"). But they have nevertheless the duty to adequately protecting third parties on the ground and other airspace users. A number of safety regulators around the world have already published initial sets of rules or at least guidance material. Among the latter ICAO (i.e. Circular 328) and EASA (i.e. UAS airworthiness "policy"). Further work is planned by said regulators, as well as by industry standard making bodies (e.g. Eurocae, RTCA). Next milestone are the envisaged ICAO UAS "Manual" (2013) and a set of EASA rules for UAS

<sup>10</sup> Study Note 3 to ICAO UAS SG/6 in December 2010.

(2016) covering the "total aviation system" (i.e. including rules for UAS Remote Pilots and UAS Operators). Development of "Detect & Avoid" functionality will allow progressive insertion of UA into "non-segregated" airspace.

## Air accident investigations – EU Regulation 996/2010.

by Gordon Gardiner & Charlotte Marfleet\*

The Regulation on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation came into force on 2 December 2010. It repeals Directive 94/56/EC and takes into account the legal and institutional changes that have taken place in the European Union since 1994, including the establishment of the European Aviation Safety Agency (EASA) in 2002.

### Key features of the Regulation

#### • Creation of a European Network

A European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities will be set up to build on the existing informal cooperation of national safety investigation authorities. The Network will have no legal personality and its mandate will be limited to advisory and coordination tasks, with the primary objective being to encourage high standards across the EU in investigation methods and investigator training.

#### • Involvement of judicial authorities

The Regulation reinforces the principle that the sole objective of accident investigation is to prevent future accidents without attributing blame or liability. Although the Regulation does not provide for the supremacy of accident investigations over judicial investigations, it does enhance the status and power of the accident investigator. It also emphasises the need for cooperation between the judicial authorities and the accident investigator through advance arrangements. Whilst judicial proceedings may still occur, for the first time in EU legislation the

\* Associates at Barlow Lyde & Gilbert LLP, London.

... Continua



Continua ...

Regulation recognises the principle of a 'just culture' within civil aviation.

#### • Role of EASA

Pursuant to the Regulation, accident investigation authorities shall invite EASA to appoint a representative to participate as an adviser in the accident investigation. EASA is not however permitted to be involved in the formulation of safety recommendations (given the potential conflict of interest).

#### • Incident reporting and analysis

The Regulation imposes an obligation on accident investigation authorities to record all safety recommendations in a central EU database. It also requires EASA to collaborate on a regular basis with national accident investigation authorities for the purpose of exchanging and analysing occurrence reports within the database.

#### • Impact on airlines

The Regulation imposes various obligations on airlines in connection with air accidents, which will require airlines to take steps to ensure that they have appropriate procedures in place.

For example:

- Airlines are obliged to offer passengers the opportunity to give the name and contact details of a person to be contacted in the event of an accident.
- EU and non-EU airlines departing from an EU airport are obliged to implement procedures allowing for the production of a list of all the persons on board as soon as possible, and at the latest within two hours, following notification of the occurrence of an accident.
- A list of any dangerous goods on board an aircraft will have to be released by the airline immediately after an accident.
- Whilst each Member State must have a national civil aviation accident emergency plan, it must also ensure that all airlines based in its territory have a plan to assist victims of accidents and their relatives.

#### Comment

Various aspects of the Regulation are clearly helpful. For example, the creation

of a European Network of accident investigation authorities is likely to lead to a more coherent, longer-term approach than at present. Whilst the establishment of a single European agency for civil aviation accident investigation was considered premature by the European Commission, this route could be pursued at some stage in the future depending on whether the Network achieves its objectives.

In addition, the definition of EASA's role in the context of accident investigations is to be welcomed. Whilst EASA should not be allowed to influence accident investigations (given its responsibilities for aircraft and product certification), it is obviously beneficial for it to have some involvement in these investigations so that it can obtain relevant information and act upon any immediate safety concerns.

Arguably the most important aspect of the Regulation concerns its attempts to resolve the tensions between accident investigators and judicial authorities, particularly in light of the growing trend towards instituting criminal prosecutions following air accidents. Whilst it would be unrealistic to expect safety to override justice, judicial intervention should occur only in very limited circumstances where it is clearly necessary, such as where there has been gross negligence. It is to be hoped that these tensions can be resolved through the advance arrangements which the Regulation requires.

As regards the provisions in the Regulation which affect airlines, these have been the subject of some criticism: not only on the basis that they could have been clearer, but also because the industry was not consulted as to whether the requirements imposed can realistically be achieved. For example, concerns have been expressed about the time needed to implement suitable procedures to collect details for passengers' next of kin. Concerns have also been raised over the open-ended requirement in the Regulation that airlines' accident emergency plans need to take particular account of psychological support for victims and their relatives.

Notwithstanding these perceived difficulties, it will be interesting to see how the Regulation operates in practice and, in particular, whether judicial authorities can successfully work alongside accident investigators in the way envisaged, re-

specting the principal of a 'just culture'. It is apparent that the European Commission intends to keep an eye on this, as the Regulation is to be reviewed by December 2014.

Without doubt, the Regulation takes important steps towards improving aviation safety. However, unfettered accident investigation is only one of the ways in which this objective can be achieved. Given the fundamental importance to air safety of reporting, analysing and disseminating the findings of safety-related incidents, it is likely that the revisions to the Directive on occurrence reporting (2003/42/EC), which are due to be brought forward by the end of this year, will have a greater impact than the above Regulation on aviation safety within Europe.

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Silvia Ceccarelli\*

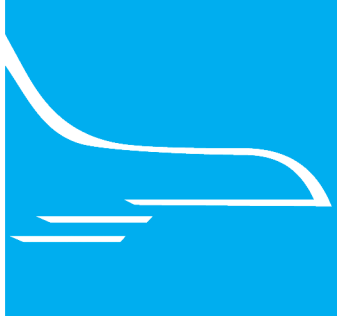
**DECISIONE DEL CONSIGLIO DEL 3 GIUGNO 2010 RELATIVA ALLA FIRMA E ALL'APPLICAZIONE PROVVISORIA DELL'ACCORDO TRA L'UNIONE EUROPEA E IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA SOCIALISTA DEL VIETNAM SU ALCUNI ASPETTI RELATIVI AI SERVIZI AEREI (PUBBLICATA SULLA GAZZETTA UFFICIALE DELL'UNIONE EUROPEA L 1288/1 DEL 5/11/2010).**

La Commissione Europea continua ad avviare negoziati con i Paesi terzi diretti a sostituire alcune disposizioni degli accordi aerei bilaterali con un accordo comunitario. Tralasciando un puntuale approfondimento del contenuto di detti accordi, tutti di carattere analogo e già commentati nel corso del tempo in diverse occasioni su questa stessa *Newsletter*, ci si limita in questa sede a rammentare brevemente le disposizioni degli accordi bilaterali conclusi dagli Stati membri e dai 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, alla sicurezza e alla concorrenza.

\* Funzionario ENAC, Direzione Trasporto Aereo

... Continua



Continua ...

Tali aspetti sono stati disciplinati da un apposito accordo bilaterale che ha regolamentato complessivamente i rapporti aeronautici tra gli Stati membri e il Governo della Repubblica socialista del Vietnam, pubblicato sul medesimo numero della Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea. Come nei casi precedenti, anche nell'ambito dei negoziati con il Governo della Repubblica socialista del Vietnam non sono state affrontate le questioni relative ai diritti di traffico, non essendo intenzione della Commissione, almeno nella fase attuale, di accrescere il volume totale del traffico tra la Comunità ed il Paese terzo interessato né di compromettere l'equilibrio tra i vettori comunitari e quelli dei Paesi terzi.

**REGOLAMENTO (UE) N. 1071/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 22 NOVEMBRE 2010 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 DELL'UNIONE EUROPEA DEL 23 NOVEMBRE 2010).**

Con il presente regolamento 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 controlli a terra Safa, nonché di ispezioni e audit effettuati in aree specifiche dalle autorità aeronautiche nazionali, sono stati sottoposti a misure di intervento alcuni vettori comunitari da parte delle rispettive autorità nazionali responsabili della sorveglianza.

A tal proposito la Grecia ha revocato il certificato di operatore aereo e la licenza di esercizio di Hellas Jet il 2 novembre 2010, la Germania ha sospeso il coa del vettore aereo ACH Hamburg il 27 ottobre 2010, la Spagna ha confermato la sospensione del coa di Baleares Link Express e la Svezia ha sospeso il coa di Viking Airlines il 29 ottobre 2010.

Le autorità competenti del Portogallo, in seguito alle gravi preoccupazioni espresse in merito alla sicurezza delle operazioni e al mantenimento della aeronavigabilità de-

gli aeromobili utilizzati da due vettori aerei portoghesi, LUZAIR e WHITE, e alle consultazioni avute con la Commissione il 25 ottobre 2010, hanno deciso di aumentare la sorveglianza continua dei suddetti vettori al fine di assicurare la tempestiva attuazione di un piano di azioni correttive adeguate.

Al riguardo l'EASA procederà ad un'ispezione di standardizzazione in Portogallo nell'ambito del regolamento (CE) n. 216/2008.

In merito ai vettori extracomunitari la Commissione ha aggiornato l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della comunità inserendo alcuni vettori aerei della Repubblica islamica di Afghanistan, della Repubblica del Ghana, del Kazakistan, della Repubblica Mauritania, della Repubblica del Congo, del Gabon e della Federazione russa.

Il presente regolamento è entrato in vigore il 20 novembre 2010.

## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di Pietro Nisi e Alessandra Laconi

### THE BALANCE BETWEEN LEADING GENERAL INTERESTS AND COMPETITION IN THE FIELD OF AIR PASSENGER TRANSPORTATION SERVICES ACCORDING TO THE ITALIAN CONSTITUTIONAL COURT.

*(Italian Constitutional Court, judgment no. 270/2010 of 23<sup>rd</sup> June 2010)*

In its judgment no. 270/2010, the Italian Constitutional Court confirmed a decision previously rendered by the national Competition Authority, which had allowed the consolidation between Alitalia and AirOne subject to certain conditions. The Constitutional Court had to decide in respect of a matter of constitutionality, which was raised by the Administrative Court of the Lazio region, concerning article 4, paragraph 4 quinquies, of decree law no. 347/2003 (introduced by article 1, paragraph 10, of decree law no. 134/2008, subsequently converted in conversion law no. 166/2008). Such decree law introduced in the Italian legal system urgent provisions related to the restructuring of major undertakings in situation of economical crisis.

Law no. 287/90, relating to competition

in the internal market (the "Antitrust Law"), contemplates that, in case of consolidation between two or more undertakings subject to extraordinary receivership procedure, such consolidation is subject to the preliminary authorization of the Competition Authority.

However, pursuant to article 4, paragraph 4 quinquies of decree law no. 347/2003, if leading general interests are concerned and the relevant undertakings are public utilities, any consolidation between them is exempted from such authorization, except in cases of anti-competitive agreements and abuse of a dominant position. In the opinion of the Administrative Court, the above provision could conflict with articles 3 and 41 of the Italian Constitution, due to the introduction of an allegedly unreasonable derogation to the Antitrust Law, in light of the principle of free competition set forth in article 41 of the Constitution. In particular, in the view of the Administrative Court, the aforementioned provision of law no. 166/2008 may affect the free competition and the principle of equal treatment among competing undertakings, so allowing that a sole air carrier may offer transport services over an extensive network of routes and prejudicing effective competition.

The matter was dismissed by the Constitutional Court based on a comparison with the relevant laws of several EU Member States.

The decision of the Court focused on article 25 of the Antitrust Law, pertaining to the powers of the Italian Government in matters of concentration between undertakings. In particular, such provision establishes that for reasons of general economic interests in the context of European integration, the Government, upon proposal of the Minister of Industry and Trade, may determine the criteria on which basis the Competition Authority may exceptionally authorize some concentrations that are supposed to be prohibited under the law.

Such authorization is possible to the extent that competition is not eliminated and it will not result in restrictions or distortions to the competition which are not strictly justified by the public interest.

The Government may so provide for the necessary measures in order to guarantee

... Continua



Continua ...

the respect of relevant general interests of social nature.

The Constitutional Court based its judgment on a precedent decision of the European Commission, following which an approval of a concentration respecting certain conditions can be more favorable for the consumers than a deterioration of the market structure caused by a potential winding up of a business, especially when relevant interests unrelated to the competition come into play, like the information pluralism (European Commission, decision of the 2<sup>nd</sup> April 2003, case COMP/M.2876, *Newscorp/Telepiù*).

The Court, dismissing the matter, underlined that the many interests involved in a concentration transaction must be assessed and weighed against each other in order to completely evaluate the operation, and that this approach has been similarly adopted by other EU Member States.<sup>11</sup>

It can therefore be affirmed that among the legal institutions included in the field of Antitrust Law, concentration transactions are entitled to a generally more flexible discipline. This is due to a necessary complete evaluation, which has to take into account the protection of leading general interests different from competition, like the continuity of services.

Alessandra Laconi

#### TRAVEL AGENT COMMISSION AND FUEL SURCHARGE: AN INTERESTING REVIEMENT OF THE FEDERAL COURT OF AUSTRALIA.

(*Federal Court of Australia, Leonie's Travel Pty Ltd v Qantas Airways Limited, 2010, FCAFC 37, 4<sup>th</sup> May 2010*)

The issue from which the above decision originated arose when in May 2004 Qantas introduced a fuel surcharge for internation-

<sup>11</sup> For instance, in France there is an exception to the competence of the Antitrust with regard to concentrations if reasons of public interest other than related to the protection of competition are involved. In Germany, the Minister of Economic Affairs may approve concentrations previously disapproved by the Competition Authority, if a limitation to competition is justified by a primary public interest.

al and domestic itineraries citing the escalating cost of fuel. The Airline advised agents that base commission would be paid on the fuel surcharge for domestic itineraries but not for international itineraries.

Leonie's Travel brought a representative proceeding for breach of contract against Qantas and other airlines in which the appellant represented all agents who in the relevant period sold published fares for international air passenger transportation and were parties to an international agreement known as Agency Agreement.

The issue was whether Qantas was entitled to unilaterally determine that no commission would be payable on that part of the cost of the ticket which relates to the fuel surcharge.

The first instance Court stated that there was no breach of contract by Qantas in the way it denied the travel agents the right to claim commission on the fuel surcharge. On appeal, Justices Lander, Rares and Besanko concluded instead that the commission should be payable on the whole of the passenger's fare including fare surcharges of the transportation in accordance with the airline's tariff except "any charges for excess baggage or excess valuation of baggage as well as all other taxes and other charges".

It is in fact underlined that there was nothing in either clause 9 of the Agency Agreement or section 9 of the attached Sales Agency Rules which would entitle the Airline to unilaterally change the sum upon which commission is to be paid.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Clause 9 of the Agency Agreement provides: "...the Carrier shall remunerate the Agent in a manner and amount as may be stated from time to time and communicated to the Agent by the Carrier. Such remuneration shall constitute full compensation for the services rendered to the Carrier". Section 9.1 of the Sales Agency Rules establishes that "Commission or other remuneration for the sale of international air passenger transportation paid to Agents shall be as may be authorized from time to time by the Member".

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

**AERNOVA® srl**  
Flight Training Organization

Via G. di Vittorio, 74 • 47100 Forlì  
Base Op. Aeroporto "L. Ridolfi" - Forlì  
Tel. (0543) 782655 • Fax (0543) 782601

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

The amount upon which the Carrier must pay the commission corresponds to the amount of the fares applicable to the air passenger transportation, and Qantas could not determine for itself what the fares applicable were in relation to any particular surcharge.

In upholding the appeal the case was remitted to the primary Judge for further consideration and to make the appropriate declarations and any order for damages. Air New Zealand, British Airways, Cathay Pacific, Singapore Airlines and Malaysian Airlines may owe about \$13 million in underpaid commission to thousands of agents.

Alessandra Laconi

#### ANCORA SULLA NOZIONE DI DANNO NEL TRASPORTO AEREO: PRIME APPLICAZIONI DELLA RECENTE DECISIONE DELLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA.

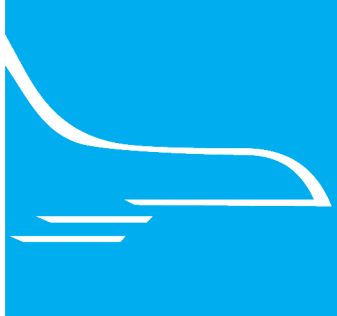
(*Giudice di Pace di Pozzuoli, sentenza del 23 giugno 2010*)

Nell'ultimo numero della *Rivista* è stata commentata la sentenza del 6 maggio 2010 della Corte di Giustizia europea, che si è pronunciata sulla nozione di "danno" conseguente alla perdita, distruzione o ritardo dei bagagli consegnati al vettore. I giudici comunitari hanno cercato di colmare una lacuna interpretativa insita nel testo dell'art. 22 della Convenzione di Montreal che, nel limitare la responsabilità del vettore per i danni suindicati alla somma di 1000 Diritti Speciali di Prelievo (poi incrementata dall'ICAO a 1.131 DSP), non specifica se il limite in questione debba ritenersi comprensivo del solo danno materiale o anche del danno morale subito dal passeggero e spesso rimesso alla valutazione equitativa del giudice.

Partendo da un'analisi degli obiettivi che hanno condotto alla realizzazione della convenzione internazionale uniforme e tenuto conto del regime di responsabilità particolarmente rigoroso a carico dei vettori aerei, la Corte ha ritenuto di poter considerare il limite suindicato come un limite assoluto, comprensivo tanto del danno materiale quanto del danno morale subito dai passeggeri.

La decisione dell'organo giurisdizionale comunitario è destinata ad avere seguito nella giurisprudenza dei giudici nazionali

... Continua



Continua ...

– in Italia in particolare i Giudici di Pace – che con sempre più frequenza sono chiamati a pronunciarsi sui reclami proposti dai passeggeri nei confronti dei vettori, che espongono le compagnie aeree a richieste di indennizzo sempre maggiori, proprio in considerazione della particolare soggettività insita nella determinazione e/o quantificazione del danno morale.

Con la sentenza in commento, il Giudice di Pace di Pozzuoli ha ribadito il principio espresso dalla Corte di Giustizia, riconoscendo al passeggero (il cui bagaglio smarrito era stato riconsegnato dopo tre giorni) la somma onnicomprensiva pari ad € 1.134 oltre agli interessi legali dalla richiesta di risarcimento sino all'effettivo soddisfo.

Si può pertanto ritenere che il principio espresso in relazione al limite massimo ed onnicomprensivo di responsabilità vettoriale possa considerarsi ormai acquisito. Tuttavia – fermo il principio in parola – alla luce della più recente giurisprudenza espressasi in materia, è legittimo un solo rilievo critico nei confronti di una sorta di automatismo nel riconoscere il limite massimo di responsabilità a prescindere dall'evento effettivamente occorso.

Chi scrive ritiene infatti che la quantificazione finale del danno vada necessariamente parametrata alla portata lesiva dell'evento, apparendo incongruo riconoscere lo stesso limite massimo al passeggero il cui bagaglio viene smarrito e mai ritrovato, rispetto al passeggero il cui bagaglio viene riconsegnato integro dopo un paio di giorni.

Nel primo caso il danno materiale è direttamente collegato alla perdita del bagaglio e del suo contenuto e non necessita di particolari oneri probatori. Nel secondo caso l'effettiva sussistenza di un danno materiale e diretto appare meno evidente e comporta più articolati oneri probatori da assolvere.

*Pietro Nisi*

## MATERIALI

**DISEGNO DI LEGGE N. 2366 – DELL' 11 OTTOBRE 2010- " DISPOSIZIONI PER LA COSTITUZIONE**

### **NE DEL COMPARTO AEROSPAZIALE E LA LIBERALIZZAZIONE DEGLI AEROPORTI NON APERTI AL TRAFFICO COMMERCIALE".**

Con il disegno di legge in esame, da un lato si mira alla costituzione, nel nostro ordinamento, di un comparto aerospaziale e, dall'altro, la liberalizzazione degli aeroporti non aperti al traffico commerciale.

L'articolo 1 del disegno di legge identifica i soggetti giuridici istituzionali che hanno competenza, a vario titolo, nel settore aerospaziale. La disposizione elenca, in modo tassativo, tutti gli organismi pubblici chiamati a far parte del costituendo comparto (ENAC, ASI, AeCI, ENAV, CIRA, ANSV) garantendo, al contempo, il rispetto dell'autonomia di ciascuno.

L'articolo 2 consente, ai soggetti individuati nell'articolo 1, di stipulare accordi ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, secondo cui " .. le amministrazioni pubbliche possono concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune".

I successivi commi dell'articolo 2 del presente disegno di legge prevedono peculiari ipotesi di accordi ispirati sempre al massimo efficientamento del comparto aerospaziale. In particolare, il comma 2 prevede il coinvolgimento di AeCI, ENAC e CIRA nella gestione di "attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione e di controllo nonché di tenuta di registri e degli albi degli apparecchi e velivoli sino al peso di 1.200 Kg al decollo...". Al fine di semplificare la modifica di tale parametro sulla scorta delle innovazioni tecnologiche che incidono con rapidità sulle regole di questo settore, si rimette, successivamente, tale scelta alle valutazioni di Enac, sulla base della normativa tecnica comunitaria di riferimento di identificazione degli aeromobili ELA (European Light Aircraft), non utilizzabili per il trasporto aereo commerciale.

Il comma 3 prevede, invece, la conclusione di un accordo tra ASI e ENAC ai fini dell'istituzione e della custodia del registro nazionale di immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio extra-atmosferico. Tale norma, tenuto conto delle competenze tecniche di ENAC in materia di trasporto aereo, permette all' ASI, qua-

le ente pubblico di riferimento del mondo dello spazio, di provvedere, direttamente, alle nuove esigenze di regolamentazione tecnica del settore spaziale.

L'articolo 3 consacra normativamente la possibilità per l'ENAC, sentito il gestore aeroportuale, di riconoscere sub-concessioni in aree aeroportuali indipendenti, anche non contigue. Come specificato dalla norma, nelle aree di sedime interessate sarà possibile svolgere attività di aviazione generale, il cui traffico sarà oggetto di autonoma determinazione ai fini del raggiungimento della soglia prevista ex articolo 4, comma 1, del dlgs 13 gennaio 1999, n. 18 in materia di liberalizzazione dei servizi aeroportuali.

In altri termini, laddove sullo stesso piazzale aeroportuale vengano espletati servizi di assistenza a terra in favore di voli commerciali ed anche di voli di aviazione generale, è ragionevole sostenere, che, sussistendone le condizioni ex dlgs 18/1999, tutti i servizi possano essere liberalizzati.

Il comma 2, con specifico riferimento all'ipotesi degli eliporti situati all'interno di aeroporti non aperti al traffico commerciale, prevede l'applicazione del complesso normativo contenuto nel regolamento di cui al decreto del Ministero dell'interno 26 ottobre 2007, n. 238, superando la prevista esclusione di cui all'art. 7 del medesimo regolamento.

In sostanza, a garanzia di una maggiore sicurezza del trasporto ad ala rotante, la semplificazione dei servizi di assistenza antincendio in ambito aeroportuale tenderà a favorire l'utilizzo di piccoli scali come base d'armamento di società di trasporto elicotteristico, sicuramente più idonei di eliporti ed elisuperficie dislocati sul territorio. Il comma 32, infine, rimanda al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 1 febbraio 2006, pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 106 del 9 maggio 2006, che disciplina, dettagliatamente, i requisiti cui le aviosuperfici, adibite al "trasporto pubblico con velivoli" devono rispondere. Tali disposizioni, come espressamente previsto dall'articolo in esame, troveranno applicazione negli aeroporti non aperti al traffico commerciale per apparecchi e velivoli con una massa massima al decollo non superiore a 5.700 kg ed un numero di posti di passeggeri non superiore a nove.

... Continua



Continua ...

In sostanza, per mezzo di tale disposizione, si assiste alla definitiva liberalizzazione degli aeroporti non aperti al traffico commerciale. La finalità è quella di valorizzare le strutture aeroportuali che, in presenza di requisiti di sicurezza, capacità e spazio disponibile, possono essere utilizzate ai fini dello svolgimento dell'attività di aviazione generale e di volo da diporto o sportivo (VDS) avanzato.

L'articolo 4 prevede che, nel termine di 5 anni dall'entrata in vigore dal presente provvedimento, tutti gli aeroporti che non sviluppano traffico commerciale dovranno essere affidati in gestione totale, anche in deroga alla previsione di cui all'art. 704 del codice della navigazione. A tal fine, in un'ottica di massima trasparenza, è previsto che l'affidamento avvenga con il ricorso alle procedure di finanza di progetto previste dal codice dei contratti pubblici " privilegiando studi di fattibilità che garantiscano la realizzazione di una rete aeroportuale nazionale per servizi di trasporto aereo non commerciale ed elicotteristico nonché la valorizzazione culturale e turistica dello scalo". L'articolo 5 prevede, per mezzo del richiamo espresso alla disciplina di cui all'articolo 40 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e s.m.i, in tema di contratti collettivi nazionali e integrativi, l'istituzione di un apposito comparto di contrattazione collettiva.

Infine, l'articolo 6, di carattere interpretativo, precisa che l'imposta sul valore aggiunto (IVA) sugli acquisti e servizi effettuati dal CIRA nell'attuazione del programma nazionale di ricerche aerospaziali (PRORA) è detraibile. Il comma 2, a chiusura dell'intero provvedimento, prevede che il presente disegno di legge non comporterà alcun onere aggiuntivo a carico del bilancio dello Stato.

*Silvia Ceccarelli*

**THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE EU AND JORDAN IN THE CONTEXT OF THE "EURO MEDITERRANEAN AVIATION AREA" (REF. IP/10/1723 OF THE 15<sup>TH</sup> DECEMBER 2010).**

On the 15<sup>th</sup> December 2010, the EU and Jordan signed an air service agreement in order to combine and open up their markets, strengthening their cooperation and providing additional opportuni-

ties for both operators and consumers. Such agreement will establish the "Euro Mediterranean Aviation Area" between Jordan and the EU, an area based on common aviation rules to promote the liberalization of the relevant air markets of the parties involved.

As a result of this agreement, Jordan has to harmonise its legislation with European standards and implement EU aviation rules related to safety, security, consumer protection, environment, air traffic direction, competition and social matters.

In addition, on a reciprocity basis, all EU and Jordan airlines will be able to undertake direct flights, respectively, to/from Jordan from/to all EU airports. The consequent biunique investments are going to be promoted with the establishment of subsidiaries in the territory of the other signing party.

The agreement aims at removing all restrictions on fares, routes and number of scheduled flights between Jordan and EU, and represents a step towards a larger Euro Mediterranean Aviation Area, considering that an analogous agreement has already been concluded with Morocco and negotiations are in progress with Israel, Lebanon and Tunisia.

*Alessandra Laconi*

**THE NECESSITY OF A GLOBAL APPROACH IN THE FIELD OF AIR CARGO SECURITY (REF. MEMO/10/625 OF THE 29<sup>TH</sup> NOVEMBER 2010).**

On the 29<sup>th</sup> November 2010, the EU high-level group on cargo security established some important recommendations further to the security alert of the 30<sup>th</sup> October, when viable explosive devices were found in Yemeni cargo shipments at German and English airports.

The recommendations focused on three matters: the harmonization of EU cargo and mail controls, the coordination of EU intelligence and the adoption of a consistent approach across the EU.

First of all, the high-level group acknowledged the need for new legislative proposal concerning cargo originating from outside the EU in order to set out criteria for identifying dangerous cargo and standard security evaluation processes at third country airports.

Secondly, the Group concluded that the

quantity of EU inspections has to be increased and Member States must take the necessary steps in order to strengthen the internal monitoring programmes, ensuring thus effective, adequate and harmonized standards.

Finally, the Group focused on the need of a prompt and consistent response to increasing security threats, which can be ensured only by a strong coordination at European level. In order to achieve this, the Group suggests an improved intelligence service, based on a system which provided immediate access across the EU to threat information.

In short, a consistent approach is essential for improving cargo security across the EU. In accordance with this conclusion, it would be appropriate to implement ICAO's latest revision to Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation concerning cargo security rules and so to provide EU Member States with a useful and appropriate guidance. The only way to make aviation transport more secure is by acting with a consistent global approach.

*Alessandra Laconi*

**COUNCIL DECISION 2010/302 APPROVED THE MEMORANDUM OF COOPERATION BETWEEN THE ICAO AND THE EU REGARDING SECURITY AUDITS, INSPECTIONS AND RELATED MATTERS (COUNCIL DECISION 2010/302 OF 10<sup>TH</sup> MAY 2010).**

Since 2003, the European Commission (empowered to ensure the implementation of Community legislation with regard to aviation security) and the International Civil Aviation Organization (ICAO) have been performing aviation security audits and inspections in EU Member States.

Such audits and inspections are aimed at enhancing aviation security by evaluating the implementation of both EU and ICAO standards and identifying deficiencies.

A Memorandum of Cooperation between the EU and the ICAO in the field of security audits and inspections was signed on 17<sup>th</sup> September 2008 in Montreal.

Such Memorandum, which provides a framework for enhanced cooperation, allows the ICAO to visit EU Member States in order to verify directly compliance with

... Continua



Continua ...

its standards and, alternatively, to request to the European Commission to carry out inspections in the relevant EU Member States.

These provisions aim at improving efficiently the use of limited resources and avoiding duplication of work by the EU and the ICAO.

The influence of the EU within the ICAO is likely to be enhanced in the light of its extensive regulatory role in the field of aviation, formally acknowledged by ICAO with the Memorandum of Cooperation. The EU may also participate in ICAO meetings as observer.

The Council Decision 2010/302 of 10<sup>th</sup> May 2010 approved the above Memorandum.

As clarified in the Decision, as a consequence of the entry into force of the Lisbon Treaty on 1<sup>st</sup> December 2009, references in the Memorandum to "the European Community" shall be interpreted as references to the European Union.

Alessandra Laconi

## PARTE MARITTIMA

### I nuovi Incoterms® 2010 della Camera di Commercio Internazionale: i principali aspetti innovativi.

di Greta Tellarini

*The new Incoterms® 2010 of the International Chamber of Commerce, into force by 1 January 2011, are rules for the use of domestic and International trade terms. The main news of the Incoterms® 2010: two new Incoterms rules – DAT and DAP – have replaced the Incoterms 2000 rules DAF, DES, DEQ, DDU; classification of the terms in two different classes (Rules for any mode or modes of transport and Rules for sea and inland waterway transport); security-related clearances and information for such clearances are required; the point of delivery of*

*the traditional maritime terms (FOB, CFR, CIF) is changed, and all mention of the ship's rail as the point of delivery has been omitted in preference for the goods being delivered when they are «on board» the vessel.*

Il 1° gennaio 2011 sono entrati in vigore i nuovi Incoterms® 2010 («Incoterms» è marchio registrato dalla Camera di Commercio Internazionale), redatti dalla Camera di Commercio Internazionale. Questa nuova edizione degli Incoterms® presenta indubbiamente significative e profonde innovazioni, che non potranno non avere un forte impatto nella pratica commerciale internazionale.

Gli Incoterms® costituiscono una serie di clausole standard di consegna o di resa, destinate a promuovere la uniformità nella negoziazione e nella interpretazione dei contratti di vendita, attraverso la elaborazione di una precisa definizione e disciplina delle principali clausole tipiche utilizzate nella compravendita internazionale.

Sebbene le regole Incoterms siano state tradizionalmente utilizzate nei contratti di vendita internazionale, la nuova edizione degli Incoterms® 2010 ha ritenuto opportuno riconoscere formalmente che esse possono essere applicate a contratti di vendita sia internazionali, sia nazionali, in ragione del fatto che gli operatori commerciali utilizzano comunemente le regole Incoterms per contratti di vendita nazionali e che gli Stati Uniti sono maggiormente determinati ad utilizzare nel loro commercio interno le regole Incoterms, piuttosto che i termini di spedizione e consegna della merce previsti nel «Uniform Commercial Code».

L'esigenza di revisione delle regole approvate nel 2000 è sorta a seguito dei profondi cambiamenti intervenuti nel commercio internazionale in questi ultimi dieci anni: si pensi alla *cargo security*, agli *shipment and delivery terms*, alle *Institute Cargo Clauses* del 2009. Rispetto agli Incoterms 2000, le nuove regole Incoterms presentano numerose e significative novità, tra cui le principali sono: la netta suddivisione dei termini commerciali in due distinti gruppi, distinguendo quelli destinati alle vendite eseguite con qualsiasi modalità di trasporto e quelli destinati esclusivamente alle vendite con trasporto marittimo dei beni; la riduzione dei termini da tredici ad undici, con la conseguente abolizione di quattro termini commerciali (DAF, DES, DEQ, DDU) e l'introdu-

zione di due nuovi termini, il DAT e il DAP; la previsione di nuovi adempimenti in materia di *security*; la modifica del «*point of delivery*» nei tradizionali termini marittimi, FOB, CFR e CIF.

In merito alla classificazione dei termini commerciali, la soluzione adottata dalla nuova edizione degli Incoterms® 2010 è stata quella di raggruppare gli undici termini in due distinte categorie, in ragione della modalità di trasporto utilizzata per il trasferimento dei beni dallo stabilimento del venditore a quello del compratore, abbandonando l'utile classificazione dei termini in quattro gruppi, richiamata nelle precedenti edizioni.

La prima categoria, «Regole per qualunque modo di trasporto», include sette termini commerciali (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP), che possono essere utilizzati indipendentemente sia dalla modalità di trasporto prescelta, sia dal fatto che si faccia ricorso ad una o più modalità di trasporto. Essendo termini sostanzialmente polivalenti, essi possono essere utilizzati anche in presenza di un trasporto marittimo o nei casi in cui una parte del trasporto avvenga per mare.

La seconda categoria, «Regole per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne», include, invece, quattro termini commerciali (FAS, FOB, CFR e CIF), che devono essere utilizzati esclusivamente quando le merci vengono trasportate per mare o per vie navigabili interne.

Ne consegue che, in presenza di una vendita con trasporto marittimo della merce, le parti potranno scegliere se utilizzare i termini della prima ovvero della seconda categoria. Nelle note esplicative dei termini appartenenti alle «Regole per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne», infatti, la Camera di Commercio Internazionale suggerisce alle parti di utilizzare preferibilmente i termini polivalenti, contenuti nel primo gruppo, quando il venditore consegna la merce al vettore in un terminal, non sotto-bordo la nave (FAS) ovvero prima che sia a bordo della nave (FOB, CFR, CIF).

Pertanto, quando la consegna della merce avviene in un terminale, risulta preferibile e più opportuno che le parti scelgano un termine come FCA, CPT o CIP piuttosto che FAS, FOB, CFR o CIF. Le «Regole per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne» potranno, altresì, essere utilizzate in presen-

... Continua



Continua ...

za di un trasporto multimodale, qualora esso includa una tratta marittima o di navigazione interna e le parti abbiano convenuto che la consegna dei beni avvenga sottobordo (FAS) ovvero al momento della caricazione a bordo della nave (FOB, CFR, CIF).

Con la nuova edizione degli Incoterms® 2010 il numero dei termini commerciali è stato ridotto da tredici, come nelle precedenti edizioni del 1990 e 2000, ad undici. Ciò è avvenuto con l'abolizione di quattro termini commerciali del gruppo D (DAF, DES, DEQ, DDU), ritenuti oramai obsoleti, e con l'introduzione, in sostituzione di essi, di due nuovi termini, DAT (Reso al Terminal) e DAP (Reso al Luogo di Destinazione), destinati ad essere utilizzati indipendentemente dalla modalità di trasporto prescelta.

Nel termine DAT (Reso al Terminal), seguito dall'indicazione del terminal convenuto nel porto o luogo di destinazione, il venditore effettua la consegna mettendo la merce, una volta scaricata dal mezzo di trasporto, a disposizione del compratore al terminal convenuto nel porto o luogo di destinazione convenuto e sopporta tutte le spese ed i rischi connessi al trasporto e alla scaricazione della merce al terminal nel porto o luogo di destinazione convenuto. Il venditore, se del caso, deve sdoganare la merce all'esportazione. Per «terminal» si intende ogni luogo, coperto o scoperto, come una banchina, un magazzino, un piazzale per container, un terminal stradale, ferroviario o aeroportuale. Nella nota esplicativa del termine si raccomanda alle parti di specificare con la massima precisione il terminal e, se possibile, un punto specifico all'interno del terminal nel porto o luogo di destinazione convenuto, dal momento che le spese ed i rischi fino a tale punto sono a carico del venditore. Il termine DAT può essere utilizzato indipendentemente dalla modalità di trasporto prescelta ed anche in relazione ad

una pluralità di modalità di trasporto; qualora le parti desiderano che sia il venditore a sopportare le spese ed i rischi connessi al trasporto ed alla movimentazione della merce dal terminal fino ad un altro luogo, le parti dovrebbero, in questo caso, utilizzare i termini DAP o DDP.

Nel termine DAP (Reso al luogo di destinazione), seguito dall'indicazione del luogo di destinazione convenuto, il venditore effettua la consegna mettendo la merce a disposizione del compratore sul mezzo di trasporto pronta per la scaricazione nel luogo di destinazione convenuto e sopporta tutte le spese ed i rischi connessi al trasporto della merce fino al luogo convenuto. Nella nota esplicativa del termine si raccomanda alle parti di specificare con la massima precisione il punto nel luogo di destinazione convenuto, dal momento che le spese ed i rischi fino a tale punto sono a carico del venditore. Il venditore, se del caso, deve sdoganare la merce all'esportazione; qualora le parti desiderano che sia il venditore ad espletare anche tutte le formalità doganali relative all'importazione della merce, le parti devono utilizzare, in questo caso, il termine DDP. Il termine DAP può essere utilizzato indipendentemente dalla modalità di trasporto prescelta ed anche in relazione ad una pluralità di modalità di trasporto.

Nell'attuale versione degli Incoterms® i termini del gruppo D, secondo la classificazione precedentemente adottata negli Incoterms 2000, sono, pertanto, ridotti a tre (DAT, DAP, DDP), ricompresi tutti nel gruppo delle «Regole per qualunque modo di trasporto» e rientranti anch'essi nella categoria delle vendite all'arrivo.

Come si legge nell'Introduzione agli Incoterms® 2010, a fronte della preoccupazione crescente in ordine alla sicurezza nella movimentazione delle merci, «le regole Incoterms® 2010 hanno ripartito le obbligazioni tra venditore e compratore in modo da fornire o prestare assistenza per ottenere i nullaosta di sicurezza [...]». I nuovi termini Incoterms® contemplano in due particolari articoli (A2 e B2; A10 e B10) espressi riferimenti alla *security* e, più precisamente, alla specifica ripartizione fra le parti dei rischi e delle spese afferenti determinate operazioni connesse al trasporto ed all'import-export delle merci, nonché dei doveri di assistenza e di informazione sulle procedure da seguire. La nuova edizione degli Incoterms® è intervenuta a modificare l'obbligazione di conse-

gna del venditore (A4) nei termini FOB (Franco a bordo), CFR (Costo e nolo), CIF (Costo, assicurazione e nolo). Fino a quest'ultima versione i «*traditional maritime terms*» (FOB, CFR, CIF) prevedevano che il venditore si liberava della propria obbligazione di consegna quando la merce superava la murata della nave. I rischi di perdita o avaria della merce, come pure le spese, erano trasferiti dal venditore al compratore con la consegna, ossia nel momento in cui la merce oltrepassava la murata della nave.

Il criterio della murata della nave ha suscitato negli anni numerose perplessità in ragione del possibile insorgere di particolari problemi applicativi, inerenti la fase di caricazione della merce a bordo e dovuti alla complessità di tale operazione, che renderebbe difficile l'individuazione del momento esatto in cui avrebbe luogo il passaggio della murata della nave.

I nuovi Incoterms® 2010 prevedono che nei termini FOB, CFR e CIF «il venditore deve consegnare la merce mettendola a bordo della nave o procurando la merce così consegnata» (A4). Come si legge nell'Introduzione «ogni riferimento alla murata della nave quale punto di consegna è stato omesso preferendosi che la merce si intenda consegnata quando venga a trovarsi "a bordo" della nave. Ciò riflette maggiormente la moderna realtà commerciale ed evita la superata rappresentazione del rischio relativo alla merce che oscilla da una parte all'altra di una linea perpendicolare immaginaria».

Si deve, tuttavia, osservare che il nuovo criterio introdotto dagli Incoterms® 2010 non può andare esente da critiche, in quanto l'espressione «a bordo della nave» può dare adito a qualche incertezza in merito alla esatta determinazione del momento in cui può dirsi perfezionata l'obbligazione di consegna della merce. Il nuovo criterio pone qualche dubbio in ordine al fatto se debba ritenersi sufficiente la caricazione della merce sopra coperta o se, invece, debba richiedersi che la merce sia collocata in stiva e, se necessario, anche correttamente stivata e rizzata. La determinazione del momento in cui avviene la consegna con la collocazione della merce «a bordo della nave» dipenderà necessariamente dalle caratteristiche della nave, dalle condizioni relative alle operazioni di caricazione e dal tipo di merce da imbarcare, in quanto, in alcuni casi, l'obbligazione

... Continua



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





Continua ...

di consegna potrà dirsi perfezionata con la collocazione della merce sopra coperta, mentre, in altri casi, sarà necessario che la stessa venga collocata sottocoperta ed adeguatamente stivata.

Ulteriori incertezze pone, sempre in merito all'obbligazione di consegna (A4), l'espressione «procurando la merce così consegnata» introdotta dai nuovi Incoterms® 2010 con specifico riferimento alle vendite in corso di viaggio. Anche in tal caso si pone il dubbio se il venditore adempia la propria obbligazione all'atto della conclusione del contratto o se, invece, sia necessaria la consegna al compratore di un documento rappresentativo delle merci (es. polizza di carico). L'introduzione agli Incoterms® 2010 si limita a precisare che, qualora la merce sia venduta diverse volte durante il viaggio con operazioni «a catena», «il venditore al centro della catena di vendita non consegna la merce in questione perché questa è già stata consegnata dal primo venditore della catena [...] assolve la sua obbligazione verso il suo compratore non spedendo la merce, ma procurando la merce che è stata già consegnata. [...] le regole Incoterms® 2010 includono l'obbligazione di "procurare merci già consegnate" in alternativa all'obbligazione, nelle rispettive regole Incoterms, di consegnare le merci».

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di *Giuseppe Giliberti*

**REGOLAMENTO (UE) N. 801/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 13 SETTEMBRE 2010 RECANTE ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 10, PARAGRAFO 3 DELLA DIRETTIVA 2009/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO PER QUANTO RIGUARDA I CRITERI DELLO STATO DI BANDIERA.**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 241/11 del 14 settembre 2010)*

**REGOLAMENTO (UE) N. 802/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 13 SETTEMBRE 2010 RECANTE ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 10, PARAGRAFO 3, E DELL'ARTICOLO 27 DELLA DIRETTIVA 2009/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO PER QUANTO RIGUARDA L'EFFICIENZA DELLE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE.**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 241/4 del 14 settembre 2010)*

A tutte le navi che fanno scalo in un porto di uno Stato membro, al fine di stabilirne la priorità, la frequenza e la portata delle ispezioni, è attribuito un profilo di rischio determinato da una combinazione di parametri dei quali fanno parte la bandiera e la prestazione della compagnia (art. 10, par. 2, direttiva 2009/16/CE).

All'attuazione di quanto appena enunciato provvedono i due presenti regolamenti, dei quali il primo stabilisce che sulla base del totale delle ispezioni e dei fermi in un periodo di tre anni, gli Stati di bandiera vengono classificati annualmente nelle liste bianca, grigia e nera, quest'ultima a sua volta suddivisa, nelle categorie di rischio «molto elevato», «elevato», «medio-elevato» o «medio» (art. 1, regolamento 801/2010).

Tuttavia, le navi sono considerate a rischio minore, quando la Commissione riceve una conferma scritta dallo Stato di bandiera che è stata completata una relazione finale di audit volontario degli Stati membri dell'IMO e, ove pertinente, che è stato presentato un piano di azioni correttive (art. 2).

I criteri per la classificazione dello Stato di bandiera sono riportati in allegato al medesimo provvedimento.

L'allegato al secondo regolamento in commento, invece, introduce i criteri d'efficienza delle compagnie di navigazione, i cui livelli, aggiornati quotidianamente e calcolati in riferimento ai 36 mesi precedenti la valutazione, sono: «molto basso», «basso», «medio» o «elevato» (art.2, regolamento 802/2010).

Per la pubblicazione periodica su un sito web pubblico di informazioni riguardanti le compagnie caratterizzate da un livello d'efficienza basso o molto basso, la Commissione è assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) (art.3).

Entrambe i regolamenti si applicano dal 1° gennaio 2011.

**DIRETTIVA 2010/65/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 20 OTTOBRE 2010 RELATIVA ALLE FORMALITÀ DI DICHIARAZIONE DELLE NAVI IN ARRIVO O IN PARTENZA DA PORTI DEGLI STATI MEMBRI E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 2002/6/CE.**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 283/1 del 29 ottobre 2010)*

La direttiva 2002/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità (attuata con Decreto Legislativo 24 dicembre 2004, n. 335), impone agli Stati membri di avvalersi di formulari standard («formulari FAL»).

Per facilitare il trasporto marittimo e al fine di ridurre gli oneri amministrativi delle compagnie di navigazione, le formalità di dichiarazione imposte dagli atti giuridici dell'Unione e dagli Stati membri devono essere il più possibile semplificate e armonizzate.

Pertanto, la presente direttiva ha lo scopo di semplificare e armonizzare le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi attraverso l'uso generalizzato della trasmissione elettronica delle informazioni e la razionalizzazione delle formalità di dichiarazione e si applica alle formalità di dichiarazione relative al trasporto marittimo per le navi in arrivo o in partenza da porti situati negli Stati membri.

Dunque ogni Stato membro assicura che il comandante o qualsiasi altra persona debitamente abilitata dall'armatore della nave notificchi, anteriormente all'ingresso in un porto situato in uno Stato membro, le informazioni previste dalle formalità di dichiarazione all'autorità competente designata da tale Stato membro.

Ogni Stato membro accetta l'adempimento delle formalità di dichiarazione in formato elettronico e la loro trasmissione attraverso un'interfaccia unica nei tempi più brevi.

Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 19 maggio 2012, a decorrere da cui dette disposizioni devono essere applicate e la direttiva 2002/6/CE sarà abrogata.

**DIRETTIVA 2010/68/UE DELLA COMMISSIONE DEL 22 OTTOBRE 2010 RECANTE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 96/98/CE DEL CONSIGLIO SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO.**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 305/1 del 20 novembre 2010)*

Ai fini della direttiva 96/98/CE, si applicano i testi aggiornati delle convenzioni internazionali e delle norme tecniche relative alle prove.

Successivamente al 6 aprile 2009, data del-

... Continua



Continua ...

l'ultima modifica della direttiva 96/98/CE, sono entrate in vigore alcune modifiche alle convenzioni internazionali e alle norme tecniche per le prove, che occorre recepire nella direttiva a fini di chiarezza.

La direttiva 96/98/CE viene quindi modificata sostituendo il relativo allegato A con l'allegato alla presente direttiva.

Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 10 dicembre 2011, a decorrere da cui dette disposizioni devono essere applicate.

**REGOLAMENTO (UE) N. 1090/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 24 NOVEMBRE 2010 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 200/42/CE CONCERNENTE LA RILEVAZIONE STATISTICA DEI TRASPORTI DI MERCI E DI PASSEGGERI VIA MARE.**

(Pubblicata in G.U.U.E. L 325/1 del 9 dicembre 2010)

In relazione a determinate modalità di attuazione della direttiva 2009/42/CE il presente regolamento attribuisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Tali modalità attuative affidate alla Commissione sono riferite all'adeguamento delle caratteristiche della raccolta di dati, alla redazione di un elenco di porti codificati e classificati per paese e per zone costiere marittime e all'accuratezza delle statistiche.

La disciplina di dettaglio è posta dalle nuove disposizioni che integrano detta direttiva relativamente all'esercizio e alla revoca della delega, nonché alle obiezioni agli atti delegati.

**DECISIONE 2010/704/UE DELLA COMMISSIONE DEL 22 NOVEMBRE 2010 RELATIVA AL RICONOSCIMENTO DELLO SRI LANKA PER QUANTO RIGUARDA L'ISTRUZIONE, LA FORMAZIONE E L'ABILITAZIONE DELLA GENTE DI MARE AI FINI DEL RICONOSCIMENTO DEI CERTIFICATI DI ABILITAZIONE.**

(G.U.U.E. L 306/77 del 23 novembre 2010)

**DECISIONE 2010/705/UE DELLA COMMISSIONE DEL 22 NOVEMBRE 2010 RELATIVA ALLA REVOCA DEL RICONOSCIMENTO DELLA GEORGIA PER QUANTO RIGUARDA L'ISTRUZIONE, LA FORMAZIONE E L'ABILITAZIONE DELLA GENTE DI MARE AI FINI**

**DEL RICONOSCIMENTO DEI CERTIFICATI DI ABILITAZIONE.**

(G.U.U.E. L 306/78 del 23 novembre 2010)

La Commissione europea, con la decisione 2010/704, attuativa dell'articolo 19, rubricato riconoscimento dei certificati, della direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi della formazione della gente di mare, riconosce lo Sri Lanka per quanto riguarda l'istruzione, la formazione e l'abilitazione della gente di mare ai fini del riconoscimento dei certificati di abilitazione rilasciati dal medesimo paese.

Di conseguenza, ogni Stato membro può riconoscere, mediante convalida, un certificato adeguato rilasciato da detti paesi ad un comandante, ufficiale o radiooperatore per prestare servizio a bordo di una nave battente la propria bandiera.

Con la decisione 2010/705, invece, la Commissione ha revocato il riconoscimento della Georgia, per quanto riguarda l'istruzione, la formazione e l'abilitazione della gente di mare ai fini del riconoscimento dei certificati di abilitazione rilasciati dal medesimo paese. La Commissione ha valutato i sistemi di istruzione, formazione e abilitazione dei marittimi per verificare se tale paese soddisfa gli obblighi della convenzione STCW e se siano state adottate misure atte a prevenire le frodi in relazione ai certificati.

Tale valutazione, basata sui risultati di un'indagine eseguita dagli esperti dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima nel mese di settembre 2006, ha rilevato svariate carenze, la maggior parte delle quali non sono state sanate.

Tali carenze, che possono incidere sul livello complessivo delle competenze dei marittimi in possesso di certificati rilasciati dalla Georgia, riguardano diverse sezioni della convenzione STCW e, soprattutto, riguardano la mancanza di disposizioni nazionali destinate ad attuare i requisiti della convenzione STCW, ad esempio l'attuazione di un sistema di standard qualitativi e l'uso di simulatori, il funzionamento dei sistemi di standard qualitativi sia nell'amministrazione sia in alcuni istituti di istruzione e formazione marittima, il monitoraggio di questi istituti da parte dell'amministrazione e numerosi requisiti di certificazione relativi sia alla sezione di coperta che al reparto macchine.

I risultati della valutazione di conformità e dell'analisi delle informazioni fornite dalle autorità georgiane hanno dimostrato dun-

que che la Georgia non soddisfa integralmente i requisiti della convenzione STCW e, pertanto, il riconoscimento da parte dell'Unione europea viene revocato.

**DECISIONE 2010/769/UE DELLA COMMISSIONE DEL 13 DICEMBRE 2010 RELATIVA ALLA DEFINIZIONE DEI CRITERI PER L'USO DA PARTE DELLE NAVI DA TRASPORTO DI GAS NATURALE LIQUEFATTO DI METODI TECNOLOGICI ALTERNATIVI ALL'UTILIZZO DI COMBUSTIBILI PER USO MARITTIMO A BASSO TENORE DI ZOLFO CONFORMI ALL'ARTICOLO 4-TER DELLA DIRETTIVA 1999/32/CE DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLA RIDUZIONE DEL TENORE DI ZOLFO DI ALCUNI COMBUSTIBILI LIQUIDI, MODIFICATA DALLA DIRETTIVA 2005/33/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA AL TENORE DI ZOLFO DEI COMBUSTIBILI PER USO MARITTIMO.**

(Pubblicata in G.U.U.E. L 328/15 del 14 dicembre 2010)

Al fine di conseguire l'obiettivo di ridurre le emissioni prodotte dalle navi mediante una tecnologia alternativa di riduzione delle emissioni basata sull'uso di una miscela di combustibili marini e boil-off gas (BOG), le navi per il trasporto di gas naturale liquefatto (metaniere) devono utilizzare e rispettare i criteri di calcolo riportati in allegato alla presente decisione.

Le metaniere possono utilizzare tale tecnologia alternativa quando sono ormeggiate nei porti comunitari.

Tale facoltà è data se la riduzione delle emissioni ottenuta grazie all'applicazione della metodologia di cui sopra è almeno equivalente a quella che si otterrebbe applicando i limiti al tenore di zolfo dei combustibili specificati nella direttiva.

Le metaniere che usano la metodologia alternativa di riduzione delle emissioni e che approdano nei porti soggetti alla giurisdizione degli Stati membri devono indicare in dettaglio nel registro della nave il tipo e i quantitativi di combustibili utilizzati a bordo: a tal fine le navi in parola devono disporre di un equipaggiamento per il monitoraggio e la misurazione continui del consumo del boil-off gas e del combustibile marino.

**REGOLAMENTO (UE) N. 1177/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 24 NOVEMBRE 2010 RELATIVO AI DIRITTI DEI PASSEGGERI CHE VIAGGIANO VIA MARE E PER VIE NA-**

... Continua



Continua ...

#### **VIGABILI INTERNE E CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2006/2004.**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 334/1 del 17 dicembre 2010)*

L'azione dell'Unione nel settore del trasporto marittimo e delle vie navigabili interne dovrebbe essere rivolta, fra l'altro, a garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, simile a quella offerta da altri modi di trasporto.

Poiché il passeggero che viaggia via mare e per vie navigabili interne è la parte più debole nel contratto di trasporto, è opportuno garantire a tutti i detti passeggeri un livello minimo di protezione.

Il presente regolamento stabilisce regole per il trasporto via mare e per vie navigabili interne che disciplinano: la non discriminazione fra i passeggeri riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori; la non discriminazione e l'assistenza nei confronti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta; i diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o di ritardo; le informazioni minime da fornire ai passeggeri; il trattamento dei reclami; le regole generali in materia di esecuzione.

Il presente regolamento si applica ai passeggeri che viaggiano: con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro; con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato fuori dal territorio di uno Stato membro e il porto di sbarco è situato nel territorio di uno Stato membro, a condizione che il servizio sia effettuato da un vettore dell'Unione; in una crociera il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro.

Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano: su navi autorizzate a trasportare fino a dodici passeggeri; su navi del cui funzionamento è responsabile un equipaggio composto da non più di tre persone o laddove la distanza complessiva del servizio passeggeri sia inferiore a 500 metri, sola andata; con escursioni e visite turistiche diverse dalle crociere; oppure su navi senza mezzi di propulsione meccanica.

Il presente regolamento stabilisce che i vettori emettano un biglietto ai passeggeri, a meno che la legislazione nazionale preveda altri documenti di trasporto. Il biglietto può essere emesso in formato elettronico.

Le condizioni contrattuali e le tariffe applicate dai vettori o dai venditori di biglietti sono

offerte al pubblico senza alcuna discriminazione diretta o indiretta in base alla nazionalità dell'acquirente finale.

I diritti e gli obblighi stabiliti dal presente regolamento non possono essere limitati né possono essere oggetto di rinuncia, in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive del contratto di trasporto.

Sui diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta viene stabilito, tra l'altro, il diritto al trasporto e le relative eccezioni, il diritto all'assistenza nei porti e a bordo delle navi e le relative condizioni alle quali è fornita l'assistenza.

Riguardo agli obblighi dei vettori e degli operatori dei terminali in caso di interruzione del viaggio viene stabilito che in caso di cancellazione o ritardo alla partenza di un servizio passeggeri o di una crociera, il vettore o, se opportuno, l'operatore del terminale informa i passeggeri in partenza dai terminali portuali o, se possibile, i passeggeri in partenza dai porti, quanto prima e comunque non oltre trenta minuti dopo l'orario di partenza previsto, della situazione, dell'orario di partenza e dell'orario di arrivo previsti non appena tale informazione è disponibile.

Viene inoltre prevista l'assistenza dei passeggeri in caso di partenze cancellate o ritardate, il trasporto alternativo e il rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate, il diritto alla compensazione economica connessa al prezzo del biglietto in caso di ritardo all'arrivo, nonché le relative esenzioni.

Viene dettata la disciplina relativa alle norme generali sulle informazioni e i reclami, stabilendo a carico dei vettori e degli operatori dei terminali ed a favore dei passeggeri il diritto all'informazione sul viaggio, garantendo anche l'informazione sui diritti dei passeggeri. Sui reclami, inoltre, i vettori e gli operatori dei terminali istituiscono o dispongono di un meccanismo accessibile per il trattamento dei reclami in ordine ai diritti e agli obblighi contemplati dal presente regolamento.

Le norme sull'esecuzione del presente regolamento impongono ad ogni Stato membro di designare uno o più organismi responsabili, di stabilire le norme sulle sanzioni effettive, proporzionate ed dissuasive applicabili alle infrazioni delle disposizioni del presente regolamento.

Gli allegati, infine, disciplinano il diritto al rimborso o al trasporto alternativo per le persone con disabilità o le persone a mobilità ridotta, l'assistenza nei porti, compresi l'imbarco e lo sbarco, l'assistenza a bordo delle navi e, infine, la formazione sulla disabilità.

Il presente regolamento si applica a decorrere dal 18 dicembre 2012.

#### **REGOLAMENTO (UE) N. 1013/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 10 NOVEMBRE 2010 CHE STABILISCE LE MODALITÀ DI APPLICAZIONE DELLA POLITICA UE PER LA FLOTTA DI CUI AL CAPITOLO III DEL REGOLAMENTO (CE) N. 2371/2002 DEL CONSIGLIO.**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 293/1 dell'11 novembre 2010)*

Il regolamento (CE) n. 1438/2003 della Commissione, del 12 agosto 2003, che stabilisce le modalità d'applicazione della politica comunitaria per la relativa flotta peschereccia di cui al capitolo III del regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nell'ambito della politica comune della pesca, è stato modificato in modo sostanziale e a più riprese. A fini di razionalità e chiarezza il presente regolamento provvede alla codificazione di tale regolamento che viene pertanto abrogato.

#### **REGOLAMENTO (UE) N. 1054/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 18 NOVEMBRE 2010 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 391/2007 RECANTE MODALITÀ DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 861/2006 DEL CONSIGLIO PER QUANTO RIGUARDA LE SPESE SOSTENUTE DAGLI STATI MEMBRI PER L'ATTUAZIONE DEI SISTEMI DI CONTROLLO E MONITORAGGIO APPLICABILI NELL'AMBITO DELLA POLITICA COMUNE DELLA PESCA.**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 303/3 del 19 novembre 2010)*

Dal 1990 l'Unione finanzia le azioni degli Stati membri in materia di controllo ed esecuzione nel settore della pesca.

In ossequio al principio della sana gestione finanziaria, occorrendo fornire agli Stati membri chiare indicazioni sulle norme cui è subordinata la partecipazione finanziaria dell'Unione alle spese sostenute in materia di controllo ed esecuzione nel settore della

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



Continua ...

pesca, la Commissione ha ritenuto opportuno modificare il regolamento (CE) n. 391/2007.

Dunque, mentre viene ribadito che per gli interventi ammessi a beneficiare di una partecipazione finanziaria in virtù della decisione prevista all'articolo 21 del regolamento (CE) n. 861/2006, gli Stati membri contraggono impegni giuridici e di bilancio entro 12 mesi dalla fine dell'anno nel corso del quale è stata loro notificata tale decisione, viene ora introdotto il principio per cui se i progetti concernono l'acquisto o l'ammmodernamento di imbarcazioni ed aeromobili gli Stati membri contraggono impegni giuridici e di bilancio entro 24 mesi dalla fine dell'anno nel corso del quale è stata loro notificata la decisione prevista dall'articolo 21 del regolamento (CE) n. 861/2006.

Viene anche introdotto il principio per cui se le imbarcazioni o gli aeromobili sono utilizzati per meno del 100% del tempo per il monitoraggio e il controllo delle attività di pesca, il rimborso è effettuato in base a una percentuale che ne rispecchi il tasso di utilizzo a questo fine. L'entrata in vigore del presente regolamento è stabilita nel terzo giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

**DECRETO 16 GIUGNO 2010 – PROCEDURE NAZIONALI PER IL RILASCIO DELLA CERTIFICAZIONE DI TIPO APPROVATO PER IMPIANTI DI ACQUE DI ZAVORRA PRODOTTI DA AZIENDE ITALIANE.**

*(Pubblicato in G.U.R.I. n. 210 dell'8 settembre 2010 – S.O. n. 213)*

Il decreto definisce le procedure necessarie al riconoscimento della conformità al tipo approvato degli impianti di trattamento delle acque di zavorra delle navi come stabilito dalla Convenzione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e sedimenti delle navi del 13 febbraio 2004 e dalle Linee guida sulla certificazione degli impianti di trattamento delle acque di zavorra delle navi adottate dall'IMO con la risoluzione MEPC 174 (58) del 10 ottobre 2008, nonché dalle Linee guida sulla certificazione degli impianti di trattamento delle acque di zavorra delle navi che utilizzano sostanze attive, adottata dall'IMO con la risoluzione MEPC 169 (57) del 4 aprile 2008.

**DECRETO 26 AGOSTO 2010 – APPROVAZIONE DEL MODELLO DEL CERTIFICATO ATTESTANTE LA CONFORMITÀ AI REQUISITI DI STABILITÀ PREVISTI DALL'ART. 5 E DALL'ALLEGATO I DEL DECRETO LEGISLATIVO 14 MARZO 2005, N. 65 (STOCKHOLM AGREEMENT).**

*(Pubblicato in G.U.R.I. n. 222 del 22 settembre 2010, pag. 16)*

Il decreto approva l'allegato certificato relativo all'attestazione di conformità ai requisiti di stabilità previsti dall'art. 5 e dall'allegato I del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65.

**DECRETO 22 OTTOBRE 2010 – CLASSIFICAZIONE DI MERCI PERICOLOSE AI FINI DEL TRASPORTO MARITTIMO.**

*(Pubblicato in G.U.R.I. n. 265 del 12 novembre 2010, pag. 20)*

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2005, n. 134, concernente regolamento recante disciplina per le navi mercantili dei requisiti per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di merci pericolose ed in particolare l'art. 3 che prevede che il trasporto di merci pericolose deve essere effettuato in conformità alla prescrizioni del codice IMDG, i prodotti elencati e classificati negli allegati 1, 2, 3 e 4 al presente decreto sono ammessi al trasporto marittimo in imballaggi, in contenitori intermedi ed in cisterna, secondo le modalità e con le prescrizioni stabilite negli allegati stessi.

**DECRETO LEGISLATIVO 13 OTTOBRE 2010, N. 190 – ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2008/56/CE CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER L'AZIONE COMUNITARIA NEL CAMPO DELLA POLITICA PER L'AMBIENTE MARINO.**

*(Pubblicato in G.U.R.I. n. 270 del 18 novembre 2010, pag. 1)*

Il decreto istituisce un quadro diretto all'elaborazione di strategie per l'ambiente marino e all'adozione delle misure necessarie a conseguire e a mantenere un buono stato ambientale entro il 2020.

Il decreto si applica alle acque marine della regione del Mare Mediterraneo e non si applica alle attività il cui unico fine sia la difesa e la sicurezza militare dello Stato.

Il Ministero dell'ambiente, oltre ad esercitare la funzione di Autorità competente per il coordinamento delle attività previste dal presente decreto, avvalendosi di un apposito

Comitato tecnico istituito presso il Ministero dell'ambiente con apposito decreto, individua, ove necessario d'intesa con il Ministero degli affari esteri, le procedure finalizzate ad assicurare la cooperazione con gli Stati membri che hanno in comune con l'Italia una regione o sottoregione marina al fine di consentire che gli adempimenti previsti dal presente decreto siano posti in essere in modo coerente e coordinato presso l'intera regione o sottoregione.

All'attuazione del decreto si procede con la valutazione iniziale dello stato ambientale delle acque marine, la determinazione dei requisiti del buono stato ambientale, la definizione dei traguardi ambientali, l'elaborazione dei programmi di monitoraggio, l'elaborazione dei programmi di misure per il conseguimento e il mantenimento del buono stato ambientale.

**DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 4 NOVEMBRE 2010 – PIANO DI PRONTO INTERVENTO NAZIONALE PER LA DIFESA DA INQUINAMENTI DA IDROCARBURI E DI ALTRE SOSTANZE NOCIVE CAUSATI DA INCIDENTI MARINI.**

*(Pubblicato in G.U.R.I. n. 271 del 19 novembre 2010, pag. 3)*

Il piano che abroga e sostituisce il precedente Piano approvato con decreto del Ministro per il coordinamento della protezione civile in data 11 gennaio 1993, rappresenta il terzo livello temporale del piano operativo nazionale comprendente, al primo livello, i piani operativi di pronto intervento locale, predisposti da ciascun Capo di Compartimento Marittimo, nonché i piani predisposti dalle province in base agli indirizzi regionali, per quanto attiene all'inquinamento su costa; al secondo livello, il piano di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti predisposto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Esso disciplina le modalità operative di intervento del Dipartimento della Protezione Civile e delle componenti e strutture centrali e periferiche del servizio nazionale della protezione civile, coordinati dal Dipartimento stesso.

**DECRETO 11 OTTOBRE 2010 – APPROVAZIONE DELLE VARIAZIONI DEL PROGRAMMA DI INTERVENTI FINANZIATI CON LE RISORSE DI CUI ALL'ART. 9 DEL-**

... Continua



Continua ...

**LA LEGGE N. 413 DEL 30 NOVEMBRE 1998, RIFINANZIATE DALL'ART. 36, COMMA 2, DELLA LEGGE N. 166 DEL 1 AGOSTO 2002, PER LA REALIZZAZIONE DI OPERE INFRASTRUTTURALI DI AMPLIAMENTO, AMMODERNAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DEI PORTI, CON APPROVAZIONE DELLA RIPARTIZIONE DELLE RISORSE.**

*(Pubblicato in G.U.R.I. n. 294 del 17 dicembre 2010, pag. 32)*

In accoglimento delle motivate richieste formulate dalle autorità portuali di Brindisi, Cagliari, Gioia Tauro, Livorno, Palermo, Piombino e Salerno, sono approvate le variazioni e rimodulazioni finanziarie del programma di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti approvato con decreto ministeriale del 3 giugno 2004.

## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

**ANCORA IN TEMA DI RESPONSABILITÀ VETTORIALE IN CASO DI PERDITA O AVARIA DELLE MERCI A SEGUITO DI ERRATA SISTEMAZIONE E STIVAGGIO DEL CARICO, NONCHÉ IN MATERIA DI LEGITTIMAZIONE ATTIVA NEI CONFRONTI DEL VETTORE IN CASO DI VENDITA DI MERCE FUORI PIAZZA.**

*(Cass. Civ. Sez. III 1.12.2010 n. 24400)*

Con la sentenza in questione, la Corte di Cassazione si pronuncia nuovamente in materia di responsabilità vettoriale per danni al carico, precisando ancora una volta come, nonostante il vettore sia normalmente responsabile in caso di perdita o avaria delle merci trasportate, egli può comunque contare su una presunzione di irresponsabilità in suo favore ogni volta che la perdita o avaria del carico sia determinata da un'inadeguata sistemazione e/o stivaggio effettuati a cura dello *shipper*, ma solamente a condizione che vengano di fatto formulate riserve rispetto al suddetto caricamento e/o stivaggio. La sentenza in oggetto intende altresì precisare che l'eventuale legittimazione a promuovere un'azione di danno nei confronti del vettore spetterà alternativamente al destinatario o al mittente a seconda di quale dei due abbia di fatto sopportato il peso economico della perdita, con la conseguenza che, ove il mittente-venditore abbia tenuto indenne il

destinatario-acquirente in merito alla perdita subita, il primo e non il secondo avrà titolo per promuovere l'azione risarcitoria nei confronti del vettore.

Con sentenza 29 giugno-13 settembre 2005 la Corte di appello di Trento, sezione distaccata di Bolzano, rigettava l'appello proposto dalla Transconti Transport Gbmh avverso la decisione del locale Tribunale del 20 giugno 2003, la quale aveva accolto l'opposizione a decreto ingiuntivo proposta da FERCAM, dichiarando la compensazione totale dei rispettivi crediti, e debiti delle sue società, relativi - da un lato - alla perdita di granulato plastico per circa 4.000 kg. e - dall'altro - al saldo della fattura relativa al trasporto.

Transconti Transport aveva dedotto di avere eseguito un trasporto per conto di FERCAM (vettore principale e submittente) e di essere rimasta creditrice, per tale prestazione, dell'importo di DM 6.000 (oltre interessi), e aveva quindi richiesto ed ottenuto decreto ingiuntivo per pari importo.

FERCAM aveva proposto opposizione, deducendo - in via riconvenzionale - di avere subito danni per pari importo, a seguito della perdita parziale del carico (consistente in circa 4.000 kg di granulato plastico non consegnati al destinatario Centroplast).

Il giudice di appello, nel confermare la decisione di primo grado, osservava che Transconti Transport aveva dedotto la carenza di legittimazione attiva di FERCAM, atteso che nel contratto di trasporto unico legittimato a richiedere il risarcimento danni per la perdita parziale della merce è il destinatario della stessa.

Al caso di specie doveva trovare applicazione la Convenzione CMR del 19 maggio 1956, considerato che FERCAM era stata incaricata dalla società austriaca Gemini CT, di effettuare il trasporto di granulato plastico dalla sede di questa società alla ditta Centroplast e che FERCAM si era avvalsa, per l'esecuzione del trasporto, della subvettrice Transconti Transport GbmH, cosicché FERCAM doveva considerarsi responsabile di eventuali inadempimenti sia nei confronti del destinatario che del mittente.

Il reclamo - ha sottolineato la Corte territoriale - doveva considerarsi inoltrato nei termini, la reiezione del reclamo risaliva al 29 ottobre 1997, mentre il decreto ingiuntivo era stato notificato a Transconti Transport in data 23 settembre 1998, entro un anno dalla data della reiezione del reclamo.

Quanto all'applicabilità dell'art. 18, comma 2, della CMR - che presume l'irresponsabilità del vettore laddove egli dimostri che gli asseriti danni siano conseguenza del comportamento del mittente - rilevavano i giudici di appello che era comunque a carico della Transconti Transport l'onere di provare che il danno al carico fosse derivato da una delle circostanze indicate dal comma 4 dell'art. 17 della CMR. Ma poiché tale prova non era stata fornita, doveva considerarsi unica responsabile la Transconti Transport che aveva effettuato il trasporto. Dalla lettera di vettura non era emersa alcuna riserva da parte del dipendente della Transconti Transport, il quale aveva quindi accettato il carico.

In ordine all'entità del danno, il primo giudice aveva applicato la disposizione del comma 4 dell'art. 23 della CMR, in base al quale il vettore deve rimborsare il prezzo del trasporto, i diritti di dogana e tutte le altre spese sostenute in occasione del trasporto della merce: tra queste spese - ha rilevato la Corte d'appello, rientravano sicuramente quelle già liquidate dal primo giudice in favore di FERCAM. Avverso tale decisione Transconti Transport Gbmh proponeva ricorso per cassazione, sorretto da tre motivi.

Con il primo motivo la ricorrente denunciava violazione e falsa applicazione degli artt. 12, 13 e 30 CMR (Convenzione di Ginevra in materia di trasporto internazionale di merci su strada) nonché insufficiente motivazione su un punto decisivo della controversia (art. 360 c.p.c., n. 3 e 5), posto che, secondo la tesi della ricorrente, unico legittimato a richiedere il risarcimento dei danni per perdite e avarie della merce sarebbe il destinatario, il quale è autorizzato a far valere i diritti che derivano dal contratto di trasporto.

Con il secondo motivo si deduceva la violazione e falsa applicazione dell'art. 32 CMR nonché dell'art. 2943 c.c., comma 4, e art. 1219 c.c., ed insufficiente motivazione su un punto decisivo della controversia (art. 360 c.p.c., n. 3 e 5), posto che il reclamo inoltrato da FERCAM non sarebbe stato idoneo, per la sua genericità, ad interrompere la prescrizione del diritto al risarcimento.

Con il terzo motivo si denunciava la violazione e falsa applicazione degli artt. 8, 17 e 18 CMR, in ordine alla presunzione di carenza di responsabilità del vettore, con onere della

... Continua



Continua ...

prova a carico di chi fa valere la pretesa, nonché insufficiente motivazione circa un punto decisivo della controversia (art. 360 c.p.c., n. 3 e 5).

A tal proposito, i giudici di appello avevano rigettato l'eccezione relativa alla carenza di responsabilità di Transconti mancando la prova del nesso causale tra evento dannoso ed una delle circostanze indicate dalla CMR. Tuttavia, osservava la ricorrente, la Corte territoriale non aveva considerato che se il trasportatore dimostra che l'avaria poteva derivare da uno o più rischi previsti dall'art. 17, comma 4 della stessa Convenzione, doveva presumersi che l'avaria fosse derivata da tale rischio.

Secondo il Collegio i suddetti tre motivi, da esaminarsi congiuntamente in quanto connessi tra di loro, non erano fondati.

Le limitazioni in materia di legittimazione attiva in materia di trasporto - secondo quanto correttamente posto in risalto dai giudici di appello - sono volte ad evitare che al subvettore possano essere indirizzate richieste di danni sia dal vettore committente che dal destinatario.

La ricorrente richiamava la giurisprudenza di legittimità (Cass. SS.UU. 1.3.1978, n. 1034; Cass. 25.10.1982 n. 5565; Cass. 9.2.1980 n. 916; Cass. 26.10.1993 n. 10621, 24.9.1997 n. 9369; 21.2.2006 n. 3665) secondo la quale i diritti originati dal contratto di trasporto - che si configura come contratto a favore di terzo - spettano esclusivamente al destinatario e non al mittente, ai sensi dell'art. 1689 c.c., comma 1, e questo principio vale a maggior ragione ove si verta in tema di vendita con spedizione nella quale, anche nell'ipotesi di vendita internazionale (corrispondente al caso di specie), il mittente-venditore si libera dall'obbligo della consegna nel momento stesso dell'affidamento della merce al vettore (Cass. 14.2.1986, n. 885; Cass. 5.1.1979 n. 29; Cass. 9.2.1987 n. 1335).

La disposizione dettata dall'art. 13 della CMR, analogamente a quanto già previsto dal codice civile, conferma infatti che, una volta effettuata la consegna della merce al destinatario, quest'ultimo è autorizzato a fare valere in suo nome, nei confronti del vettore, i diritti derivanti dal contratto di trasporto (tra i quali va pacificamente ricompreso anche quello al diritto al risarcimento del danno).

La Corte sottolinea tuttavia che la legittimazione del destinatario non è esclusiva, ma alternativa, rispetto a quella del mittente (o submittente) e, dall'altro, il criterio discrezionale deve essere individuato nella sfera patrimoniale in cui i danni esplicano il loro effetto. In questo senso si era già espressa la giurisprudenza della Corte di Cassazione, secondo la quale in tema di contratto di trasporto, la richiesta, rivolta al vettore, da parte del mittente (anziché del destinatario), di risarcimento dei danni per inesatto adempimento legittima il vettore stesso nei confronti dell'istante a condizione che questi dimostri di aver subito, lui personalmente (e non il destinatario), l'incidenza negativa dell'inadempimento (Cass. 17.11.1999 n. 12744).

Analogamente, con riferimento all'ipotesi di assicurazione del carico contro la perdita e le avarie occorse durante il trasporto, è stato ribadito che, per stabilire la titolarità del diritto all'indennizzo per la merce trasportata, occorre considerare l'incidenza del pregiudizio conseguente alla perdita ovvero al deterioramento delle cose trasportate (Cass. 30.1.2008 n. 2094; cfr. Cass. 14.7.2003 n. 10980).

Nel caso di specie, è stato dimostrato che FERCAM (vettore principale e submittente) aveva tacitato le ragioni del destinatario Centroplast ed aveva sopportato interamente le conseguenze dell'inadempimento di Transconti Transport.

Da tale premessa consegue che FERCAM era legittimata a chiedere di essere risarcita dei danni derivati dall'inadempimento del subvettore Transconti Transport, cosicché la decisione della Corte territoriale, secondo la quale l'unico legittimato a richiedere il risarcimento dei danni doveva essere individuato nella FERCAM (vettore principale e submittente) sulla quale era ricaduto il pregiudizio derivante dalla perdita del carico, risultava sostanzialmente corretta.

Tale conclusione non si poneva peraltro in contrasto con quanto riconosciuto dalla stessa Corte di Cassazione in tema di contratto di trasporto di merci, per cui il vettore che, obbligatosi ad eseguire il trasporto delle cose dal luogo di consegna a quello di destinazione in contratto, si avvale dell'opera di altro vettore, con il quale conclude in nome e per conto proprio, risponde della regolarità dell'intero trasporto nei confronti del caricatore e del mittente, restando obbligato anche per il ritardo, la perdita o l'avaria imputabili al sub vettore; poiché, peraltro, nell'ambito dello stipulato contratto di sub-

trasporto, il vettore assume la qualità di submittente in caso di perdita delle cose, egli può far valere la responsabilità risarcitoria del subvettore, indipendentemente dal fatto che il mittente abbia esperito o meno azione di danni nei suoi confronti (Cass. 12.12.2003 n. 19050).

Per quanto riguarda, poi, l'eccezione di prescrizione sollevata dalla ricorrente, i giudici di appello avevano precisato, in modo assolutamente corretto, che il reclamo scritto di FERCAM (per il quale l'art. 32 della CMR non richiede formule specifiche) doveva considerarsi sufficientemente chiaro e valido, e che il decreto ingiuntivo era stato notificato a Transconti Transport entro l'anno decorrente dalla data di reiezione del reclamo.

La ricorrente aveva poi osservato che l'avaria era dipesa dall'errata collocazione e caricamento della merce.

Anche su questo punto la Corte territoriale aveva sottolineato che nessuna riserva era stata formulata dal dipendente del subvettore il quale aveva accettato il carico (con conseguente presunzione di completa regolarità del carico).

Ma ancora prima, i giudici di appello avevano osservato che l'appellante non aveva in alcun modo indicato che a provocare la perdita o l'avaria della merce era stato proprio un caricamento non adeguato del carico da parte del mittente (che era stato su appositi *pallets* ed in contenitori specificamente destinati allo stoccaggio di prodotti chimici).

Sarebbe spettato a Transconti Transport fornire la prova che l'avaria e la perdita del carico erano derivate da una delle circostanze indicate dall'art. 17, comma 4, della CMR. In mancanza di tale prova, doveva necessariamente concludersi che il danno fosse derivato dal trasporto, con conseguente responsabilità di Transconti Transport.

Tale conclusione appare pienamente in linea con la disciplina dettata dalla L. n. 1621 del 1960 (relativa al trasporto internazionale di merci su strada, regolata dalla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956).

L'art. 17, infatti, dopo aver enunciato la regola per cui il vettore risponde della perdita come dell'avaria delle merci consegnate per il trasporto, individua situazioni in cui la responsabilità del vettore è esclusa ed in tale ambito distribuisce tra mittente e vettore l'incidenza di determinati rischi.

... Continua



Continua ...

In particolare, l'art. 17, comma 4, lett. c) dispone che il vettore è esonerato da responsabilità, tra l'altro, quando la perdita o l'avaria è derivata da rischi inerenti alle operazioni di sistemazione del carico, se vi hanno provveduto il mittente o persone da lui incaricate. Ciò significa che il vettore non risponde per la perdita o l'avaria se sono conseguenza di fatti che possono prodursi durante il trasporto, se il carico non è assicurato in modo conveniente, avuto riguardo al tipo di mezzo richiesto dal mittente per il trasporto, alla natura delle merci, al loro confezionamento. L'onere di provare che la perdita o l'avaria è dipesa da fatti che rientrano nell'ambito dei rischi che sono a carico del mittente spetta, in ogni caso, al vettore (art. 18, comma 1). Ma la posizione del vettore è resa meno gravosa da una presunzione di irresponsabilità (art. 18, comma 2).

Il vettore non deve provare lo specifico fatto che ha determinato la perdita o l'avaria né deve provare che esso è la conseguenza, per stare alla sistemazione del carico, di una determinata idonea modalità seguita nella relativa operazione.

La presunzione di irresponsabilità opera a suo favore tutte le volte che, per le particolari circostanze di fatto in cui la perdita o l'avaria si è determinata, è possibile che a provocarla sia stato il verificarsi d'uno dei rischi ad evitare i quali è preordinata una idonea sistemazione del carico.

In questo caso spetta a chi sostiene la responsabilità del vettore dimostrare che invece la perdita o l'avaria si sono prodotte, in tutto o in parte, ovvero per causa, esclusiva o concorrente, di uno specifico comportamento colposo del vettore o delle persone da lui adibite al trasporto.

Appare a questo opportuno riportare integralmente le disposizioni dettate dagli articoli 17 e 18 della Convenzione di Ginevra del 1956:

*"Capitolo 4 - Responsabilità del vettore.*

*Art. 17.*

1. Il vettore è responsabile della perdita totale o parziale o dell'avaria prodottasi tra il momento del ricevimento della merce e quello della riconsegna, come pure del ritardo nella riconsegna.
2. Il vettore è esonerato da tale responsabilità se la perdita, l'avaria o il ritardo sono dovuti a colpa dell'avente diritto, a un ordine

*di questi non dipendente da colpa del vettore, a un vizio proprio della merce, od a circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze egli non poteva ovviare.*

3. Per liberarsi dalla sua responsabilità, il vettore non può eccepire né l'imperfezione del veicolo di cui si serve per effettuare il trasporto, né la colpa della persona dalla quale ebbe a nolo il veicolo o dei dipendenti di quest'ultima.

4. Fermo restando l'articolo 18 paragrafi da 2 a 5, il vettore è esonerato dalla sua responsabilità quando la perdita o l'avaria derivi dai rischi particolari inerenti a uno o a più dei fatti seguenti:

a. impiego di veicoli aperti e senza tendone, quando tale impiego è stato previsto espressamente e menzionato nella lettera, di vettura;

b. mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette per loro natura a cali o avarie quando non sono imballate o sono imballate difettosamente;

c. trattamento, caricamento, stivamento o scaricamento della merce a cura del mittente o del destinatario o delle persone che agiscono per conto del mittente o del destinatario;

d. natura di talune merci che, per cause inerenti alla loro stessa natura, sono soggette a perdita totale o parziale, ad avaria, specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, colatura, calo normale o azione dei parassiti e dei roditori;

e. insufficienza o imperfezione dei contrassegni o dei numeri dei colli;

f. trasporto di animali vivi.

5. Se, in virtù del presente articolo, il vettore non risponde di taluni fattori che hanno provocato il danno, egli è responsabile solo nella misura in cui i fattori, per i quali egli risponde in virtù del presente articolo, hanno contribuito al danno.

*Art. 18.*

1. La prova che la perdita, l'avaria o il ritardo abbiano avuto per causa uno dei fatti previsti nell'art. 17 paragrafo 2 incombe al vettore.

2. Qualora il vettore dimostri che, avuto riguardo alle circostanze di fatto, la perdita o l'avaria ha potuto risultare da uno o più dei rischi particolari previsti nell'art. 17 paragrafo 4 si presume che la perdita o l'avaria sia stata così causata. L'avente diritto ha tuttavia la facoltà di provare che il

*danno non è stato causato, totalmente o parzialmente, da uno di tali rischi.*

3. La presunzione di cui sopra non è applicabile nel caso previsto nell'art. 17 paragrafo 4 a quando vi sia un ammanco rilevante o perdita di colli.

4. Se il trasporto è eseguito con un veicolo attrezzato in modo da proteggere le merci dal calore, dal freddo, dai cambiamenti di temperatura o dall'umidità dell'aria, il vettore non può invocare il beneficio dell'art. 17 paragrafo 4 d a meno che egli fornisca la prova di aver adottato, per quel che concerne la scelta, il trattamento e l'impiego di tali attrezzature, tutti i provvedimenti a cui era tenuto, considerate le circostanze, e di aver osservato le istruzioni speciali impartitegli.

5. Il vettore non può invocare il beneficio dell'art. 17 paragrafo 4, se non fornisce la prova di aver adottato tutti i provvedimenti a cui era normalmente tenuto, considerate le circostanze, e d'aver osservato le istruzioni speciali impartitegli".

Nel caso di specie, al momento del ricevimento della merce da parte del sub vettore, quest'ultimo non aveva formulato alcuna riserva in ordine all'imballaggio della merce, stivata in appositi *pallets*, né aveva sollevato obiezioni in ordine ad un non corretto caricamento della merce, una volta ricevuto il reclamo di Centroplast.

Nel corso del giudizio, Transconti Transport non aveva neppure chiesto di provare che la perdita della merce fosse stata causata da un caricamento non diligente da parte della venditrice Gemini (art. 7 CMR).

In mancanza di qualsiasi osservazione da parte di Trasconti Transport, doveva quindi presumersi la regolarità del operazioni di caricamento e stivaggio.

In questa situazione, è opinione della Corte che ogni rilievo in ordine all'impossibilità di applicazione della presunzione di esonero da responsabilità del vettore (in conseguenza dell'ammanco o della perdita di parte rilevante di merce, riscontrata al momento della consegna) di cui all'art. 18 n. 3 della CMR perda qualsiasi rilevanza.

Il ricorso veniva quindi rigettato, con la condanna della ricorrente al pagamento delle spese processuali.

Nicola Ridolfi

... Continua



**ANCORA SULLA QUESTIONE RELATIVA ALLA MESSA A DISPOSIZIONE DELLA MERCE E SULL'E-VENTUALE ASSUNZIONE, DA PARTE DEL VETTORE, DELL'OBBLIGO DI ESEGUIRE LE OPERAZIONI DI SCARICO DELLA COSA TRASPORTATA.**  
(Cass. Civ. Sez. III del 13.12.2010 n. 25117)

Attraverso la sentenza in oggetto la Suprema Corte torna a pronunciarsi sullo spinoso tema relativo all'esecuzione delle operazioni di imbarco e sbarco, con particolare riferimento a chi sia, in effetti, il soggetto cui dette operazioni devono fare capo e quali siano, in pratica, le obbligazioni che vengono in essere.

Con sentenza 16-26 novembre 2005 la Corte d'appello di Milano rigettava l'appello proposto dalla S.r.l. Intermobili avverso la decisione del locale Tribunale, n. 2517 del 2001, che aveva accolto la domanda di alcune compagnie di assicurazione intesa ad ottenere la condanna della Intermobili S.p.a. al risarcimento dei danni subiti dal macchinario trasportato dalla impresa di trasporti di P.A., nel momento dello scarico presso il destinatario, Intermobili S.p.a.

I giudici di appello confermavano che la responsabilità esclusiva dei danni subiti dal macchinario (pari a L. 94.080.000) era da attribuire a Intermobili, che si era assunta l'onere di tutte le operazioni di scarico.

Nessuna colpa, inoltre, poteva essere riconosciuta a carico del conducente del camion dell'impresa di trasporti P.A., che pure aveva fornito le corde di canapa, rottesi durante lo scarico del macchinario. Questi aveva avvisato, infatti, che tali corde avevano una capacità di kg. 6.000, mentre la macchina foratrice multipla per legno aveva un peso leggermente superiore.

Avverso tale decisione la Intermobili ha proposto ricorso per cassazione.

Resistono con distinti controricorsi la RAS, la Zurigo assicurazioni (ora Zurich Insurance Company S.A.), la Aurora assicurazioni S.p.a., Helvetia S.A., la Axa assicurazioni, e P.A., titolare della omonima impresa di autotrasporti.

Con il primo motivo la società ricorrente denuncia violazione e falsa applicazione degli artt. 1681 e 1687 c.c. in riferimento all'art. 360 c.p.c., n. 3, 4 e 5 nonché difetto di motivazione sul punto.

I giudici di appello erano giunti ad affermare che la norma di cui all'art. 1687 c.c., secondo la quale lo scarico delle merci si inserisce nell'esecuzione del contratto di trasporto, era stata derogata convenzionalmente dalle parti.

Doveva, invece, concludersi che l'impresa di trasporti P.A. non aveva assolto l'obbligo che le incombeva di provare l'esistenza di diversi accordi sulle modalità di carico e di scarico.

La Suprema Corte ha inoltre ritenuto circostanza pacifica e non contestata che l'autocarro utilizzato per la consegna avesse una portata inferiore al peso del macchinario trasportato e che le attrezzature delle quali il mezzo era fornito (gru montata sul camion e cinghie) non fossero idonee ad effettuare le operazioni di scarico.

Doveva pertanto concludersi che nel caso di specie il vettore non aveva osservato la cautela minima necessaria per il corretto adempimento della propria obbligazione. Con il secondo motivo il ricorrente deduce la violazione e falsa applicazione di norme, nonché omessa, insufficiente e contraddittoria motivazione circa un punto decisivo della controversia.

I giudici di appello avevano dato per provato, senza alcun rilievo critico in ordine alle prove raccolte, che vi fosse stato effettivamente un accordo tra Bu. ed Intermobili sulle modalità di carico e di scarico del macchinario, come peraltro confermato dalle deposizioni dei testi nel corso del processo.

Osserva il Collegio come i due motivi, da esaminare congiuntamente in quanto connessi tra di loro, non sono fondati.

Quanto alla dedotta violazione dell'art. 1687 c.c. la Suprema Corte ribadisce che: *"In linea di massima, l'attività con cui il vettore mette le cose trasportate a disposizione del destinatario consiste nello scarico delle cose dal mezzo di trasporto nel luogo di destinazione indicato nel contratto, e s'inserisce nell'esecuzione del contratto di trasporto. In effetti, la "messa a disposizione" prevista dall'art. 1687 cod. civ. è un'operazione inerente al trasporto, consistente nel mettere a terra la cosa trasportata, cui è normalmente obbligato il vettore, che può essere, peraltro, convenzionalmente posta a carico del destinatario, ovvero costituire oggetto di un contratto d'appalto - collegato o complementare a quello di trasporto - con il qua-*

*le il vettore si assuma l'obbligo di eseguire le operazioni di scarico della cosa trasportata con organizzazione dei mezzi necessari e gestione a proprio rischio: ciò particolarmente quando tali operazioni siano talmente complesse da richiedere l'impiego di mezzi straordinari, di cui il vettore normalmente non dispone, da effettuare con personale specializzato"* (Cass. 31 maggio 2005 n. 11593).

La Corte territoriale ha dato la propria interpretazione delle risultanze processuali, concludendo - così come aveva già fatto il primo giudice - che nel caso di specie le parti avevano raggiunto un accordo secondo il quale - in deroga alla disposizione del richiamato art. 1687 c.c. - avrebbe provveduto direttamente allo scarico del macchinario il destinatario del trasporto, cioè la Intermobili S.r.l., con propri mezzi ed incaricati.

Sfugge, pertanto, a qualsiasi censura l'osservazione conclusiva della Corte d'appello, secondo la quale *"sarebbe stato preciso dovere della Intermobili servirsi per la bisogna di attrezzature adeguate ad assolvere l'impegno predetto"*.

Posto che la Intermobili si era assunta l'obbligo di provvedere allo scarico del macchinario con mezzi propri, l'essersi servita delle cinghie di canapa fornite dal dipendente del vettore costituiva circostanza tale da concretare già di per sé una violazione delle pattuizioni contrattuali.

I giudici di appello hanno poi aggiunto che l'eventuale collaborazione dell'autista della P.A. nelle operazioni di scarico non valeva ad eliminare il nesso causale tra l'inadempimento della Intermobili e l'evento dannoso. Tale comportamento, infatti - ben lungi dall'essere dovuto - aveva semplicemente sopperito all'inefficienza della destinataria ed era stato dettato da spirito di solidarietà verso i dipendenti di Intermobili.

Considerato inoltre che le operazioni di scarico erano state eseguite dai dipendenti della Intermobili e che, pertanto, l'accertamento di una loro responsabilità si traduceva inevitabilmente in un accertamento della responsabilità anche del loro datore di lavoro, il ricorso deve essere rigettato, con la condanna della società ricorrente al pagamento delle spese processuali.

Nicola Ridolfi