

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

The crime of flying
pagg. 1-2

**La Direttiva 2009/12/CE e le nuove
norme sui diritti aeroportuali**
pagg. 1-6

**I poteri degli Stati nella
repressione della pirateria:
il fallimento dello "Stato" somalo**
pagg. 1-14

Osservatorio Legislativo
pagg. 10-12

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 12-13

Materiali
pagg. 13-14

Sezione Marittima

Osservatorio Legislativo
pagg. 18-19

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 19-21

Materiali
pagg. 21-24

Eventi
pag. 24

The crime of flying*

by Harold Caplan**

Despite considerable improvements in the overall civil aviation safety record over the last 60 years, a world-renowned Judge, with unrivalled experience of aviation law and policy-making, reports that safety is more difficult to ensure today than in the past. Amongst contributory factors, he notes serious deficiencies in around 40 States, some of which register aircraft or companies over which they have practically no control. I am therefore in no doubt that the leading nations have a solemn duty to assign the highest priority to solving the many practical and legal problems he has so clearly identified.

This can only be achieved under the auspices of the International Civil Aviation Organisation [ICAO].

An economical approach would be to re-examine and further develop a wise Council Resolution of 1948 - leading to a

* This is an abridgement of the 3rd Lee S Kreindler Memorial Lecture presented to the International Academy of Trial Lawyers, September 23rd 2008.

** C Eng., MSc (Cranfield), FRAeS., FCI Arb., ACII Quadrant Chambers, London.

Continua a pagina 2

La Direttiva 2009/12/CE e le nuove norme sui diritti aeroportuali

di Alessio Quaranta¹

Directive 2009/12/EC of March 11th 2009 on airport charges, was published by the Official Journal of the European Union on March 14th 2009, with the objective to set common principles for the levying of airport charges at Community airports. Following this objective a common framework regulating the essential features of airport charges and the way they are set will be established for EC airports whose annual traffic is over five million passenger movements.

Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 14 marzo scorso della Direttiva (CE) n. 2009/12 concernente i diritti aeroportuali, l'Unione Europea ha fissato un altro fondamentale tassello in quel processo di liberalizzazione regolamentata del trasporto aereo che prese l'avvio all'inizio degli anni ottanta.

¹ Dirigente Enac – Direttore della Direzione Centrale Regolazione Economica

Continua a pagina 6

I poteri degli Stati nella repressione della pirateria: il fallimento dello "Stato" somalo

di Monica Brignardello¹

Piracy occurs on nearly all the world's seas, but it is in the Gulf of Guinea and along the Somali coast that it has developed the most since 2006. The increasing acts of piracy off the Somali coast represent a menace for maritime traffic, on an essential world trade route. The Law of the Sea, as stipulated by the United Nations Convention in Montego Bay in 1982, allows only partial combat against piracy. The difficulty for States wishing to intervene lies in the inefficiency of the legal tools that the Law of the Sea makes available. It allows each war vessel or military aircraft to intervene or to seize a ship involved in an act of piracy, without first asking the authorisation of the State which the boat's jurisdiction comes under, but with the sole condition that the act takes place at high sea. On the other hand, if the pirate ship takes refuge in the territorial waters of a coastal neighbour State or if the act is carried out in territorial waters, the Law of the Sea does not provide clauses for the pursuit in territorial waters. This article considers the problem of contemporary piracy and the use of

¹ Professore associato di Diritto della navigazione nell'Università di Genova.

Continua a pagina 14



Continua dalla prima pagina

The crime of flying

by Harold Caplan

project for 'Uniform Law' governing every aspect of civil aviation safety. The United States paved the way in 1926. Uniform Law would enable all 190 States (parties to the 1944 Chicago Convention) - big and small, to rely always on unique minimum Standards and Manuals of Good Practice established under the aegis of ICAO. Most of the hard work has already been done.

Any higher standards said to be required on a national or regional basis should be exceptional, and would have to be science-based, subject to the informed consent of all stakeholders.

In order to enforce the Uniform Law there would be need for only one crime of flying - acting without an appropriate licence or permit. This would be the 21st Century international version of the world's first aeronautical regulation in Paris, 1784. Without the slightest compromise in the preservation or development of safety standards, this simple step would dramatically reduce the number of criminal prosecutions in aviation, both before and after serious accidents. And if this feature of the Uniform Law was

treated as a complete substitute for all other possible prosecutions arising out of aircraft accidents, it would be consistent with the aims of those who argue for a 'Just Society' - most cogently represented by the internationally-respected Flight Safety Foundation. It would represent an unprecedented consensus between civil law and common law jurisdictions.

Those accused in the forthcoming criminal trial in France arising out of Concorde's last tragedy in 2000 include both French and US citizens. Hence this trial should yield ample material for a constructive debate within ICAO about what is truly necessary to ensure long-term, worldwide, public confidence in the continuing safety of civil aviation. The results of that debate should vitalise the Uniform Law project.

1. INTRODUCTION

My aim is both simple and paradoxical. I wish to suggest that all 190 State parties to the 1944 Chicago Convention¹ should adopt the same Uniform Law governing every aspect of safety in the conduct of aviation - both internationally and nationally.

It is a paradoxical suggestion because: - all the States already subscribe nominally to the same set of Standards & Recommended Practices, and

- the efforts of the International Civil Aviation Organisation [ICAO] and Member States over the last 60 years or so have already produced enormous improvements in aviation safety all over the world.

However these improvements in safety are not achieved everywhere. There are considerable variations in different regions of the world.

First I outline the historical roots of today's legislative scene, and then cite eminent authority which highlights current problems deserving radical re-appraisal.

2. HISTORICAL ROOTS

The first authenticated ascents of hot air balloons in the Western world took place in France in 1783.

Inevitably there were accidents. Bal-

loons caught fire, or made unwelcome descents in the Tuileries, and in many places where there were combustible materials. Within a year, the Prefect of Police for Paris decided it was time to protect the city from such obvious risks. He issued a peremptory edict prohibiting any further balloon activities powered by inflammable sources. However, he was prepared to give permission to those who applied to him in advance and could satisfy him that they were acknowledged experts, and knew exactly what they were doing. This is the first known aviation safety regulation in the world - shown in **the Appendix**.

As I have noted earlier:

"...the pattern of control set out by this early decree has been followed in virtually all forms of air navigation regulations subsequently all over the world in the interests of the innocent public:

First: the appreciation of present hazards.

Second: the prohibition of foreseeable similar hazards.

Third: permission to conduct related activities subject to the adoption of prescribed precautions.

*Fourth: contraventions are treated as criminal offences."*²

Today's scene is dominated by the Chicago Convention of 1944, establishing an enduring agreement which forms the solid foundation for development of international civil aviation.

Key to the success of the Chicago treaty³ is the creation and operation of a permanent body with regulatory, judicial and executive functions viz the International Civil Aviation Organisation [ICAO] - recognised as a Specialised Agency of United Nations.

² *The Law versus Science in Aeronautics* 65 JRAES 607 p453 [July 1961].

³ "The different parts of the text were established by different committees (mostly composed of engineers, not lawyers) co-ordinated in a very short time by a control drafting committee, several members of which had an insufficient knowledge of the English language. It is not surprising, therefore, that criticism has been voiced to the effect that the Convention is poorly drafted" p127 footnote 18 - AN HISTORICAL SURVEY OF INTERNATIONAL AIR LAW SINCE 1944 by P H Sand, J T Lyon and G N Pratt Vol 7 McGill Law Journal No 2, 123-160 (1960-1961).

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:

Harold Caplan, Alessio Quaranta, Monica Brignardello.

REDAZIONE:

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

SEGRETERIA DI REDAZIONE:

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

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

¹ ICAO Doc 7300/9.

... Continua



Continua ...

'The aims and objectives of the Organisation are to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport... [Article 44].

Then follows a list of 9 distinct topics to further define the objectives. 'Safety' appears three times:

'(a) Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world'

'(d) Meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport'

'(h) Promote safety of flight in international air navigation'.

It is inescapable that ICAO must continue to be the world's pro-active monitor and regulator of safety in civil aviation.

But the task of enforcing standards remains a prerogative of national sovereignties. Hence each one of the 190 States (parties to the Chicago Convention) has its own national laws and detailed regulations - all enforced as specialised departments of criminal law in the pattern first set by the Prefect of Police in Paris in 1784.

190 Sovereign States mean 190 sets of national regulations governing the safe conduct of aviation. The European Union is not a Sovereign State, but generates regulations on behalf of 27 Sovereign Member States included in the total 190.

3. CURRENT PROBLEMS

190 sets of national laws should not be a problem if all States adhere faithfully to Articles 37 and 38 of the Chicago Convention and the resulting Annexes to that Convention. Unfortunately, not all States are able or willing to conform.

Article 37 requires all States "to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures and organisation..." by means of international standards and recommended practices.

Article 38 requires immediate notification to ICAO by any State which finds it impossible to bring its own regulations or practices in line with the Annexes, and ICAO must then immediately give notice to all other States of the differences. In practice,

every Annex lists notifications of such differences from a number of States - varying in importance from slight to substantial. And all Annexes list a significant number of States from whom no notification has been received.

Moreover, in the 'Foreword' to most of the Annexes, States are reminded [only in a brief summary] of a Council Resolution from 1948 which logically builds upon the obligations of Article 37:

"WHEREAS many of the benefits of international standardization of practices and of regulatory requirements may be lost through diversity of form and arrangement in the publications through which they are promulgated in the various States; and

WHEREAS it is desirable that those engaged in international air navigation should be freed to the greatest possible extent from the necessity of detailed examination of national laws and regulations upon crossing international boundaries;

THE COUNCIL RESOLVES THAT:

1) Contracting States be, and they are hereby urged, in complying with ICAO standards which are of a regulatory character, to introduce the text of such standards into their national regulations, as nearly as possible, in the wording and arrangement employed by ICAO;

2) Where a Contracting State finds it necessary to depart from the ICAO text, it limits such departure to an absolute minimum;

3) In any regulation or other publication based upon ICAO standards or other recommendations, Contracting States indicate conspicuously their relationship to the ICAO text and the extent and substantive effect of any differences between the national text and its ICAO prototype."⁴

⁴ ICAO Doc 5701 C/672 24/6/48 - Resolution adopted unanimously.



AleniaAeronautica
Una Società Finmeccanica

My suggestion would have little purpose if all States were able to implement this early Resolution.

Unfortunately there is insufficient uniformity for a variety of reasons. In relation to aviation safety, the main unsatisfactory features of today's scene were authoritatively summarised by a most notable jurist with impeccable credentials:⁵

-The learned Judge stressed that safety remains ICAO's first objective-

[to] Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world.

"However, it takes more than promulgating rules and standards to prevent accidents. Rules and standards must be implemented and enforced. This is the responsibility of Member States - not all of whom have adopted the necessary domestic regulations, and may not have the financial resources to ensure implementation. This becomes apparent when aircraft are used internationally far from the State of Registry."

He reviewed the consequential development of the Universal Safety Oversight Audit Program [USOAP] which he regards as a success. Nevertheless:

"...serious deficiencies remain in around 40 States because of a lack of resources or of political will. Of more serious concern is the behaviour of some States which register aircraft or companies over which they have practically no control.

"ICAO action has to be supplemented by Member States to check whether

⁵His Excellency Judge Gilbert Guillaume [first recipient of the Lee S Kreindler Memorial Award] - former President of the International Court of Justice; a past Chairman of the ICAO Legal Committee - when delivering the 8th Beaumont Memorial Lecture to the Royal Aeronautical Society 5 February 2008 **"ICAO AT THE BEGINNING OF THE 21ST CENTURY"**.

A slightly abridged version appears in *Air & Space Law* Vol XXXIII/4-5 (August-September 2008) 313-317. [Extracts (*in italics*) supplied by kind permission of the copyright owners: Kluwer Law International BV., The Netherlands] The lecture was first summarised in the *RAeS "Aerospace Professional"* (June 2008) pp 18,19. www.aerosociety.com.

... Continua



Continua ...

certificates and licenses have been issued in conformity with ICAO criteria before admitting foreign aircraft.. This is the legal basis for recent actions by the USA and the EU establishing 'black lists' of unacceptable operators.....

Safety is more difficult to ensure today than in the past."

"...ICAO's role in improving safety is most successful in the elaboration of norms and in collecting and disseminating relevant information - but there is still work to be done in remedying deficiencies and preventing the development of flags of convenience. ICAO certainly has a role to play, but political will from Member States is essential."

"...the freedom of States to notify national differences from the Annexes may be too flexible (Article 38). It might be advisable to make a distinction between those norms which must be applied, and those from which States may derogate."

"Thus from a strictly legal point of view, a revision of the Chicago Convention would seem advisable. However, this carries political risks...."

Hence I conclude that further improvements in aviation safety on a worldwide basis will require massive co-operative efforts at all levels in ICAO, Member States and the operating infrastructure dealing with design, manufacture and operation of aircraft and air traffic control systems.

Nevertheless, I cannot claim that, by itself, a Uniform Law governing aviation safety will be a magic formula guaranteeing success. It is no more than one step along the road.

But I assert that it is an essential step, with the potential for generating many benefits. Moreover it is not unprecedented. In 1926 the US decided that air safety should be controlled at the Federal level and not by constituent States⁶.

⁶ *Air Commerce Act of May 20, 1926.* This was a considerable personal achievement for William P MacCracken Jr who became the first head of the new Aeronautical Branch of the Department of Commerce.
www.faa.gov/about/history/brief_history

This wisdom is now ripe for application by ICAO members to all 190 States.

4. WHAT CAN BE ACCOMPLISHED WITHIN A PROJECT FOR UNIFORM LAW GOVERNING AVIATION SAFETY?

The following elements are suggested as a framework for the development of Uniform Law governing aviation safety.

4.1 The Basic Law

All States would agree to enact the same basic law, in common form, governing every aspect of international and national civil aviation safety.

With effect from a common date, all prior national laws and regulations on aviation safety would be repealed and succeeded by the Uniform Law.

There need be no detailed regulations in national law governing aviation safety: instead, the Uniform Law would refer exclusively to Standards, Recommended Practices, Manuals and other Documents produced under the aegis of ICAO. Henceforth, there could be no doubt about the minimum standards applicable in each State.

4.2 Central Features

(a) The Uniform Law could create a single serious criminal offence applicable to all licensed personnel and all approved organisations – *i.e.* acting without an appropriate licence or permit.⁷ This would require each licence or permit to be tied to an

⁷ This suggestion dates from 1961: *"...infringement of aeronautical rules should not necessarily be a crime EXCEPT in key matters - such as flying WITHOUT a licence or a certificate of airworthiness. All other matters could be in a readable "operations manual" - infringements of which would initially result in the return of the delinquent for further education and training. So long as the aeronautical authority retains the right to withdraw the basic licenses and certificates and prevent flights at any time - this is the most powerful type of control which is ever required."* 65 JRAeS 607 p466 item 7.



ICAO Manual of Good Practice⁸ [to be adapted from existing Standards].

(b) Proven deviations from an appropriate Manual of Good Practice would be permanently endorsed on individual licenses or permits on a graduated scale of penalty points - each resulting in a suspension of licence/permit privileges requiring re-training and re-assessment before privileges could be resumed. 'Reckless disregard' of the appropriate Manual would lead to immediate suspension and possible permanent withdrawal of the licence/permit with no guarantee of re-issue at any level. A similar result might follow from an accumulation of permanent penalty points on an individual licence or permit.

(c) Subject to (a) and (b), all other legal or judicial consequences of any infraction would be abolished.⁹

4.3 Control mechanisms

Following existing common practice, it is probably necessary and desirable to have at least two independent authorities in each State: one for the issue and control of licenses and permits; the other charged with accident investigation and safety analysis.

4.4 Ancillary

The evolution of appropriate Manuals of Good Practice would be under the aegis of ICAO but always as a collaborative effort by and between representatives of all stakeholders.

5. THE ARRIVAL OF A 'JUST SOCIETY'

Inspired by the wisdom of ICAO's Council just 60 years ago - the development of Uniform Law governing every aspect of civil aviation safety should provide a solid basis for the resolution of all cognate issues identified by Judge Guillaume. This may lead to a more just society.

⁸ *i.e.* NOT "Best Practice" - 'the best is the enemy of the good' - Voltaire.

⁹ This would satisfy the objectives of those who argue for a 'Just Society' (or a 'Just Culture') - see 5 below.

... Continua



Continua ...

In modern usage, a 'Just Society'¹⁰ (or a 'Just Culture') in aviation is said to be one in which automatic prosecution of individuals following death or injury would be strictly limited to the most egregious circumstances - so as to minimise the chilling effect on the free flow of useful safety information. The Flight Safety Foundation has been active in campaigning along these lines for a 'Just Society', and in 2006 sponsored a powerful and well-supported Joint Resolution regarding criminalisation of aviation accidents¹¹. In the same year ICAO published attachment E to Annex 13 of the Chicago Convention "Legal Guidance for the Protection of Information from Safety Data Collection and Processing Systems"¹². This contains good practical advice for States - but permits exceptions to the protection of safety information if an occurrence is caused by "conduct with intent to cause damage, or conduct with knowledge that damage would probably result, equivalent to reckless conduct, gross negligence or wilful misconduct"¹³. Thus there will be little reason for Civil Law jurisdictions to modify their approach to criminal prosecutions following death or serious injury in aviation accidents. In France, for example, the criminal judicial inquiry into aviation accidents takes precedence over the sci-

entific work of the State aviation accident investigation. Any change to this system, derived from Napoléon's Criminal Code of 1808, will be strongly resisted.¹⁴

In virtually all aviation disasters the crew are killed - so the risk of criminal prosecutions in modern Civil Law jurisdictions is borne entirely by those who remain alive¹⁵ and may have contributed in some way to the circumstances of the accident. Categories such as designers, mechanics, refuellers, air traffic controllers, their supervisors and the like are at risk.

In the long-delayed aftermath of the tragic accident to an Air France Concorde which crashed in flames immediately after take off on 25 July 2000 killing 113 people, five individuals (3 French, 2 US) and one US corporation have been summoned to appear in a criminal trial in France - not expected to start before late 2009. The trial results should form the basis of a constructive transatlantic debate on issues of princi-

¹⁴ Probably more strongly than the reluctance which preceded agreement on English Language proficiency as a condition of Personnel Licences in Annex 1 (effective March 2008).

¹⁵ This was not the practice in mediaeval Europe (including Scotland, but not Britain):

"Someone who died awaiting trial in fifteenth-century Nuremberg, for example, would be carried before judges, in manacles, and invited to appoint an advocate. As and when the body failed to do so, the judges would examine it, formally surmise that it was dead and appoint a lawyer on its behalf" [p.166]

In France, the first national code of criminal procedure (replacing regional laws and customs) in 1670 proclaimed that *"Every suicide, traitor, duellist and dead prisoner.... was liable to trial; and at the same time that it swept away the last vestige of a right to counsel for living defendants, it granted dead ones the right to an advocate in all cases. Corpses of limited means were given legal aid"* [p.171]

From Chapter 5 'The Trials of Animals, Corpses and Things' [pp152-185]. **THE TRIAL** - A history from Socrates to O J Simpson by S Kadri [Harper Collins 2005] [p18 Harper Perennial paperback edition 2006]. www.thetrial.net

¹⁰ Not to be confused with religious or spiritual movements which seek a 'Just Society'.

¹¹ www.flightsafety.org/pdf/resolution_10-06.pdf

¹² Issued with Amendment 11 to the Ninth Edition of Annex 13.

www.icao.int/icao/en/dgca/Annex13attE_en.pdf.

Attachment E is a sensitive distillation of principles found in separate national laws - compiled because the law in many States may inadequately protect safety information from *inappropriate* use in "disciplinary, civil, administrative and criminal proceedings against operational personnel, and/or disclosure of the information to the public." [para 1.5(c)]

"The use of safety information in disciplinary, civil, administrative and criminal proceedings should be carried out only under suitable safeguards provided by national law." [para 3.5]

Clearly, any attempt to go beyond Attachment E in a project for Uniform Law will be a formidable task.

¹³ Part 4 - PRINCIPLES OF EXCEPTION.

ple which are deeply enshrined in the Common Law and Civil Law traditions respectively. It is likely to become a *cause célèbre*.

Whatever the trial results, it is clear that there will be immense material for a constructive transatlantic debate on the prospects for a comprehensive Uniform Law governing civil aviation safety as outlined above.

In sharp contrast to the delay in criminal proceedings¹⁶, the insurers of Air France were able to deliver civil justice to the families of all 113 Concorde victims long ago. Claims for compensation in respect of all passengers were settled within 11 months, and remaining claims shortly thereafter. Civil claimants have the right to participate in the criminal trial, so it is expected that most families will be represented, not in search of compensation, but in the justifiable search for truth and 'closure'.

Civilised society should be able to accept that the paramount interests of aviation safety (which would be secured by a Uniform Law) demand complete protection for air safety information at all times without exception, and would require prosecutions only for the most serious crime of acting without licence or permits.¹⁷

In this sense, the proposed Uniform Law would represent the arrival of a 'Just Society' for aviation.

6. WAYS FORWARD

Of course, it is entirely for ICAO and leading Member States to decide whether the time has come to give new life and vitality to the 1948 Council Resolution by creating a truly Uniform Law governing aviation safety for the 21st Century - thereby building securely on

¹⁶ *"Though the mills of God grind slowly, yet they grind exceeding small Though with patience He stands waiting, with exactness grinds He all"*.

[From the *Sinngedichte* of Friederich von Logau (1605-1655) translated by Henry Wadsworth Longfellow (1807-1882)].

¹⁷ "One assumption, that people were at fault only if they had done evil deliberately was almost as common in fifth-century [BCE] Athens as it is today." S Kadri *loc cit* footnote 15.

... Continua





Continua ...

the immense achievements of the last 60 years.

There are several possible pathways:

- (a) developing and implementing appropriate Resolutions of Council and of the Assembly; and/or
- (b) developing a new ANNEX¹⁸ to the Convention; and/or
- (c) amending Articles 26¹⁸, 28, 32, 34, 37, 38, 54 and 90 of the Convention; or
- (d) developing a new Convention dedicated to the creation and enforcement of uniform law on aviation safety.

I do not underestimate the difficulties or the timescale. Nothing will happen unless a primary consensus emerges, at an early stage, between the leading proponents of Civil Law jurisdictions and those who claim kinship in the Common Law. With a strong early consensus, anything is possible - for example, the timescale might be dramatically shortened. Without such a consensus, nothing can happen.

APPENDIX

THE FIRST KNOWN AERONAUTICAL REGULATION*

ORDONNANCE DE POLICE

Qui fait défense de fabriquer et faire enlever des ballons et autres machines aérostatiques auxquels seraient adaptés des réchauds à l'esprit-de-vin, de l'artifice et autres matières dangereuses pour le feu; et ordonne que tous autres ballons aérostatiques ne pourront être enlevés sans avoir préalablement obtenu la permission.

Du vingt-trois avril mil sept cent quatre-vingt-quatre.

Sur ce qui Nous a été remontré par le procureur du Roi, qu'il s'est fait à Paris et dans les environs plusieurs expériences avec des machines aérostatiques aux-

¹⁸ An early suggestion appears at 71 JRAeS p785 loc citPage -

*Copied from *Le Code de L'Air* by Gaston Bonnefoy (Marcel Rivière 1909) pp156-158
Reproduced in 65J. of the Royal Aeronautical Society No 607 p467 (July 1961).

quelles on adapte des réchauds à esprit-de-vin, de l'Artifice et autres matières capables de mettre le feu; que ces Aérostats, dont quelques-uns sont tombés dans les Tuileries, sur le quai des Théatins et autres endroits, pourraient également tomber sur des chantiers, dans des greniers et autres lieux remplis de matières combustibles où ils pourraient causer des incendies dont il serait difficile d'arrêter les progrès; que pour prévenir les accidents, il importe d'arrêter la fabrication et l'usage de semblables machines, même de tous aérostats que voudraient entreprendre et enlever des personnes sans connaissances ni capacité; qu'il lui paraît encore important de faire précéder les expériences que voudraient faire les personnes savantes et éclairées de permissions dont la réquisition nous mettrait à portée de prendre au préalable, les précautions nécessaires. Pour quoi il requiert qu'il y soit pour Nous pourvu.

Nous, faisant droit sur le réquisitoire du procureur du Roi, faisons très expresses inhibitions et défenses à toutes personnes, de quelque qualité et condition qu'elles soient, de fabriquer et faire enlever des ballons et autres machines aérostatiques auxquels seraient adaptés des réchauds à l'esprit-de-vin, de l'Artifice et autres matières dangereuses pour le feu. Ordonnons que ceux qui voudraient faire enlever d'autres ballons aérostatiques, seront préalablement tenus d'en demander et obtenir la permission, laquelle ne pourra être accordée qu'à des personnes d'une expérience et d'une capacité bien reconnues, et contiendra le lieu, le jour et l'heure auxquels pourront être faites lesdites expériences; le tout à peine contre les contrevenants de cinq cents livres d'amende.

Mandons aux commissaires au Châtelet, et enjoignons à tous officiers de Police de tenir la main à l'exécution de la présente ordonnance qui sera imprimée, publiée et affichée partout où besoin sera.

Ce fut fait et donné par Nous Jean-Charles-Pierre Lenoir, chevalier, conseiller d'Etat, lieutenant général de police de la ville, Prévôté et Vicomté de Paris, le vingt-trois avril mil sept cent quatre-vingt-quatre.

LENOIR.
DE FLANDRE DE BRUNVILLE.

Continua dalla prima pagina

La Direttiva 2009/12/CE e le nuove norme sui diritti aeroportuali

di Alessio Quaranta

Come si legge nella relazione di accompagnamento del provvedimento, il Terzo pacchetto adottato dal Consiglio dell'UE nel 1992 ha rappresentato la fase finale della liberalizzazione dell'accesso al mercato del trasporto aereo, laddove altre successive iniziative legislative hanno mirato a disciplinare e liberalizzare attività accessorie, quali la prestazione dei servizi di assistenza a terra, l'assegnazione delle bande orarie (*slots*) e l'uso dei sistemi telematici di prenotazione.

La Comunità si è inoltre dotata di una normativa nel settore della sicurezza della navigazione aerea e della protezione contro atti di illecita interferenza; ha poi affrontato la più generale questione della gestione del traffico aereo, emanando specifiche disposizioni che hanno istituito il Cielo Unico Europeo (*Single European Sky*). In questo senso la Direttiva sui diritti aeroportuali è parte integrante di una più ampia iniziativa, focalizzata questa volta sugli aeroporti e finalizzata a promuovere l'efficiente funzionamento degli stessi e l'uso ottimale di capacità limitate.

Va detto che il sistema che governa le tariffe per l'uso delle infrastrutture aeroportuali è a tutt'oggi regolato a livello nazionale attraverso meccanismi che non sempre hanno una adeguata giustificazione, né un sistema di informazioni trasparenti; in tale contesto, spesso gli utenti dei servizi non vengono preventivamente consultati per la fissazione o la modifica di una tariffa. Più in generale, non vi è alcuna informazione sugli investimenti che gli aeroporti intendono effettuare né sulla loro necessità.

D'altra parte, se i diritti aeroportuali rappresentano una percentuale che varia tra il 4% e l'8% dei costi operativi dei principali vettori aerei comunitari, ben si comprende come un intervento

... Continua



Continua ...

normativo in questo campo fosse auspicato da tutti i soggetti a vario titolo facenti parte del complesso mondo aeroportuale e, più in generale, del trasporto aereo. Infatti, i vettori aerei operano in un settore economico soggetto a forti oscillazioni cicliche ed esposto ad un'aspra concorrenza internazionale, senza tener conto di criticità esogene come allarmi sanitari internazionali, minacce per la sicurezza e forti variazioni dei prezzi del combustibile.

Ciò è ancor più vero se si considera che la maggioranza degli aeroporti europei sono tuttora in mano pubblica e sono quindi le pubbliche autorità che hanno interesse a massimizzare gli utili generati dalle attività aeroportuali.

Tuttavia, va osservato che il numero degli aeroporti privati sta crescendo e che, quindi, anche i loro azionisti sono parimenti interessati a massimizzare i profitti esercitando costanti pressioni in questo senso sulle pubbliche autorità, le quali, a loro volta, hanno interesse a favorire l'aumento dei diritti aeroportuali negli scali che preparano la loro privatizzazione, in modo da potersi assicurare entrate future di ammontare più elevato.

In tale contesto, non va dimenticato che la funzione principale degli aeroporti consiste nell'assicurare il compimento di tutte le operazioni relative agli aeromobili, dal momento dell'atterraggio al momento del decollo, ai passeggeri e alle merci, in modo da consentire ai vettori aerei di fornire servizi completi di trasporto aereo.

A tale scopo, gli aeroporti mettono a disposizione una serie di infrastrutture e di servizi connessi all'esercizio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci. Il relativo costo viene in genere recuperato mediante la riscossione di diritti aeroportuali ed i gestori aeroportuali - che forniscono infrastrutture e servizi per i quali sono riscossi diritti aeroportuali - dovrebbero adoperarsi per operare secondo costi efficienti.

Era quindi necessario istituire un quadro comune per disciplinare gli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali e le modalità della loro fissazione poiché,

in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra i gestori aeroportuali e gli utenti dell'aeroporto avrebbero rischiato di non essere rispettati.

Tutto ciò premesso, la Direttiva si basa su alcuni principi cardine cui l'attività di fissazione dei diritti aeroportuali da parte dei gestori aeroportuali deve uniformarsi: ci si riferisce, in particolare, al principio di non discriminazione, di trasparenza, di consultazione, di differenziazione dei diritti, di qualità.

Quanto al primo dei principi fondamentali appena enunciati, quello della non discriminazione, esso comporta che i sistemi tariffari non dovranno creare discriminazioni fra vettori diversi e fra passeggeri di categorie diverse; inoltre, ogni differenza di trattamento dovrà essere riconducibile al costo effettivo delle infrastrutture e dei servizi forniti.

Ovviamente questo non comporta l'impossibilità di una modulazione dei diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi motivi ambientali, purché i criteri utilizzati per siffatta modulazione siano pertinenti, obiettivi e trasparenti.

Gli Stati membri devono istituire una procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o le associazioni degli utenti di quello specifico aeroporto, non solo in relazione alla fissazione dell'ammontare dei diritti aeroportuali, ma anche in occasione di ogni variazione di tale sistema.

Questa disposizione ha lo scopo di obbligare le due parti ad avviare un dialogo sul sistema di tariffazione applicabile in un aeroporto tramite uno scambio periodico di opinioni sui livelli dei diritti aeroportuali, come pure sull'intero complesso dei fattori e delle prescrizioni di legge che possono influire sulle decisioni finali.

Ovviamente, affinché siffatto sistema funzioni è necessario che, in caso di disaccordo sulla fissazione dei diritti da parte del gestore, ciascuna delle parti possa rivolgersi all'autorità di vigilanza che esaminerà le motivazioni che accompagnano la proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti stessi.

Per quanto attiene alla trasparenza, la Direttiva non contiene alcuna disposizione relativamente ai mezzi di calcolo dei diritti aeroportuali da applicare negli Stati membri, bensì un sistema che, nella consapevolezza delle profonde diversità che esistono oggi nei regolamenti aeroportuali dei singoli Paesi, preveda comunque che il gestore sia tenuto a fornire ai vettori aerei un certo numero di informazioni, in modo che la procedura di consultazione tra aeroporti e vettori abbia un senso e uno scopo. A tal fine, dette informazioni devono servire come base per la determinazione del sistema o dell'ammontare di tutti i diritti riscossi dal gestore sul singolo aeroporto.

Tra queste informazioni rientrano:

- un elenco dei servizi forniti e delle infrastrutture messe a disposizione come corrispettivo dei diritti aeroportuali riscossi;
- la metodologia utilizzata per il calcolo dei diritti aeroportuali;
- la struttura globale dei costi delle infrastrutture e dei servizi;
- gli introiti dei vari diritti e li costo totale dei servizi forniti in cambio;
- qualsiasi finanziamento erogato da autorità pubbliche per le infrastrutture e i servizi ai quali i diritti aeroportuali si riferiscono;
- le previsioni sulla situazione dell'aeroporto in merito ai diritti, all'evoluzione del traffico e agli investimenti previsti;
- l'utilizzazione effettiva delle infrastrutture aeroportuali;
- i risultati attesi dai grandi investimenti proposti con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sulla qualità del servizio.

A loro volta, i vettori aerei dovranno fornire informazioni sulle loro previsioni di traffico, sulle loro intenzioni riguardo all'utilizzo della propria flotta e sulle loro particolari esigenze, attuali e future nell'aeroporto in questione, in modo da consentire al gestore di investire il proprio capitale e ripartire le proprie capacità in modo ottimale.

A chiusura del sistema la norma prevede,

... Continua



Continua ...

infine, che il gestore aeroportuale provveda ad informare gli utenti prima di finanziare piani relativi a nuovi progetti infrastrutturali.

Sulla differenziazione dei diritti aeroportuali, la Direttiva prevede che il gestore possa variare la qualità e l'estensione di alcuni servizi allo scopo di fornire servizi personalizzati in base a specifiche esigenze degli utenti.

In altri termini, se i diritti vengono fissati sulla base di criteri prestabiliti, la situazione è diversa per i diritti che devono corrispondere i passeggeri, diritti che sono correlati all'uso del terminale. In un aeroporto, i terminali possono differire tra di loro e, di conseguenza, il livello e la qualità del servizio dei diversi terminali può non essere identica. Le differenze di qualità, di età (vetustà) e il grado di maggiore o minore conservazione di un terminale può anch'esso costituire un elemento distintivo dei diritti a carico dei passeggeri.

Pertanto, l'ammontare dei diritti aeroportuali può variare in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi e dei relativi costi, ovvero di qualsiasi altra motivazione oggettiva e trasparente.

Ovviamente è necessario provvedere affinché, in linea di principio, tutti i vettori che desiderano accedere al terminale o ai servizi a costi e qualità inferiori, possano beneficiare di un accesso simile a condizioni non discriminatorie. Per le norme di qualità, va osservato che, se la qualità dei servizi prestati dai vettori aerei e dagli aeroporti è inferiore alle aspettative, tutta l'efficienza del sistema aeroportuale potrebbe risulterne compromessa. In particolare, lo saranno le partenze ed i transiti, così come i ritardi nell'imbarco e il conseguente rischio di perdita degli *slots*, soprattutto nelle ore di punta.

Per ovviare a tutto ciò e per garantire il buon funzionamento di un aeroporto, la Direttiva invita gli Stati ad adottare misure che consentano al gestore ed ai vettori di concludere un accordo che garantisca la qualità dei servizi prestati in un determinato aeroporto.

Affinché un sistema così congegnato

possa realmente funzionare occorre, inoltre, trovare un'adeguata applicazione ed osservanza nei singoli Stati dei principi sopra richiamati.

Per tale motivo la scelta effettuata dal legislatore europeo è stata nel senso di istituire in ciascun paese membro un'autorità di vigilanza indipendente, incaricata di provvedere alla corretta applicazione della direttiva; tale autorità di vigilanza deve avere il carattere di indipendenza, imparzialità e trasparenza ed a tale scopo deve essere giuridicamente e funzionalmente distinta da qualsiasi gestore aeroportuale o vettore aereo.

Proprio in ragione di tale necessità, la Direttiva prevede che, nel caso in cui gli Stati membri mantengano la proprietà di aeroporti, di società di gestione aeroportuali o di compagnie aeree, le funzioni attinenti al loro controllo non siano attribuite alla autorità di vigilanza.

All'autorità, infatti, sono attribuiti non solo compiti di vigilanza, ma anche funzioni di risoluzione di controversie che possono insorgere tra gestore aeroportuale ed utenti dello scalo con facoltà di adottare decisioni con effetti vincolanti per le parti in causa.

Quanto all'ambito di applicazione soggettiva delle nuove norme, la Direttiva si applica a tutti gli aeroporti comunitari aperti al traffico commerciale, il cui volume di traffico annuale superi la soglia dei 5 milioni di passeggeri ovvero all'aeroporto con il maggior numero di passeggeri, ove nello Stato membro nessun aeroporto raggiunga quella soglia.

Solo per avere un'idea della portata applicativa della Direttiva, secondo una classifica elaborata da *Airports Council International - Europe*, rientrerebbero in questa definizione 69 aeroporti europei, tra i quali figurano i seguenti scali italiani: Roma-Fiumicino (circa 33 milioni pax), Milano-Malpensa (circa 24

milioni pax), Milano-Linate (10 milioni pax), Venezia (7 milioni pax), Catania (6 milioni pax), Napoli (5,8 milioni pax), Bergamo (5,7 milioni pax) e Roma-Ciampino (5,3 milioni pax).

Non rientrano nel campo di applicazione della direttiva i diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e terminale ai sensi del regolamento (CE) n.1794/2006, i diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato della direttiva 96/67/CE, né i diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone diversamente abili e alle persone a mobilità ridotta di cui al regolamento (CE) n.1107/2006.

La Direttiva, infine, lascia liberi gli Stati di applicare sul proprio territorio misure regolamentari supplementari che non siano incompatibili con i principi sopra meglio esplicitati, comprese misure di supervisione economica, quali l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti, inclusi metodi basati sull'incentivazione o la regolamentazione dei massimali tariffari.

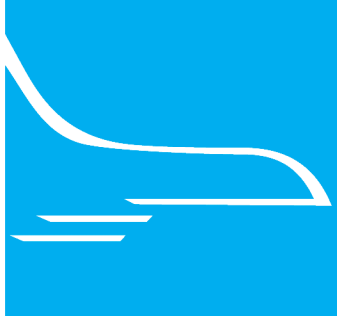
Se questo è il sistema varato dall'Unione Europea con la Direttiva (CE) n.2009/12, occorre svolgere alcune brevi considerazioni sul sistema di tariffazione dei servizi regolamentati in Italia.

La legge n. 248/2005 ha parzialmente modificato il sistema di tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva, con la finalità di favorire la competitività del sistema aeroportuale italiano, introducendo il regime tariffario di "semi *single-till*" in base al quale i diritti aeroportuali (approdo, partenza, sosta aeromobili e imbarco passeggeri) devono essere definiti portando ad abbattimento dei costi il 50% del margine conseguito dai gestori aeroportuali nell'espletamento di attività di natura commerciale.

La norma ha inoltre dato mandato al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) di fissare i criteri attuativi per la determinazione dei diritti aeroportuali, cui il CIPE ha provveduto con Delibera n. 38/2007 attuativa di un documento tecnico (Di-



... Continua



Continua ...

rettiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva) che a sua volta ha affidato all'ENAC il compito di provvedere all'elaborazione delle Linee Guida applicative entro il termine di 60 giorni. È sulla base della nuova Delibera del CIPE e delle Linee guida elaborate dall'ENAC che la stessa ENAC può provvedere alla stipula con le società di gestione dei *contratti di programma* che sono atti negoziali di durata pluriennale, con i quali vengono regolati i rapporti tra concedente e concessionario di pubblico servizio al fine di stabilire per un arco temporale non inferiore a quattro anni:

- il piano degli investimenti che il gestore è tenuto a realizzare in autofinanziamento ed eventualmente anche con contributi pubblici ed il relativo crono-programma;
- la giusta remunerazione spettante al gestore sul capitale investito in opere di ammodernamento ed ampliamento dell'aeroporto;
- obiettivi di efficientamento dei costi e di incremento della produttività;
- obiettivi di miglioramento degli standard qualitativi dei servizi resi all'utenza;
- la integrale copertura dei costi operativi e di capitale inclusa la giusta remunerazione;
- la stima del traffico atteso nel quadriennio;
- la dinamica tariffaria che il gestore è tenuto ad applicare in ciascuna annualità di vigenza del contratto, tenuto conto, per i diritti aeroportuali, del margine (50%) conseguito dal gestore nell'espletamento delle attività di natura commerciale, e gli obiettivi di efficientamento stabiliti dal regolatore.
- sanzioni per mancato rispetto degli obblighi negoziali.

Nel 2008, sulla base della nuova disciplina e della contabilità analitica 2007, sono già stati conclusi i procedimenti istruttori volti alla stipula del contratto di programma con gli aeroporti di

Napoli, Pisa, Bari e Brindisi, con ampio coinvolgimento dei soggetti interessati, anche attraverso la pubblicazione sul sito dell'ENAC degli atti di pianificazione aventi maggiore impatto sulla definizione del contratto di programma. Le istruttorie relative agli scali di Napoli, Pisa e Bari e Brindisi, sono già passate al vaglio favorevole del CdA dell'ENAC e inoltrate ai Ministeri dei Trasporti e dell'Economia.

Tutto ciò premesso, occorre domandarsi come si collochino le previsioni della Direttiva comunitaria nel sistema ordinamentale nazionale e se i due sistemi siano compatibili, ovvero se sia necessario *intervenire* per rivedere il sistema italiano alla luce delle nuove norme.

Ad avviso di chi scrive più soluzioni possono essere poste all'attenzione dell'interprete.

La *prima, e più semplice soluzione*, potrebbe essere quella di non recepire affatto le previsioni comunitarie, ritenendo il sistema nazionale di disciplina della regolamentazione tariffaria già perfettamente in linea con gli orientamenti europei in materia.

In effetti, tale soluzione, a prima vista fin troppo semplicistica, troverebbe conforto nell'analisi del dettato normativo nazionale che già prevede la concreta applicazione di tutti i principi enunciati dalla Direttiva: dalla trasparenza e non discriminazione all'ampia partecipazione al processo, dalla differenziazione tariffaria alla garanzia della qualità, dalla correlazione dei diritti ai costi, fino alla definizione dei piani d'investimenti sulle infrastrutture.

La *seconda possibilità* che si pone all'attenzione potrebbe comportare un adattamento dell'attuale legislazione nazionale tramite una revisione della l. n. 248/2005.

A tale proposito, va ricordato che la Direttiva si riferisce alla regolazione tariffaria di aeroporti che sviluppano un traffico superiore a 5 milioni di passeggeri, non imponendo allo Stato di modificare il proprio sistema per gli aeroporti con traffico inferiore, potendo, pertanto, rimanere immutato il regime previsto dalla l. n. 248, laddove preveda l'applicazione di regole tariffarie in materia di diritti aeroportuali per gli

aeroporti con un traffico superiore ai 600 mila passeggeri annui.

Seguendo questa seconda strada, nella fase del recepimento della Direttiva potrebbe essere opportuno procedere ad una liberalizzazione del regime tariffario per gli aeroporti che sviluppano un traffico annuale inferiore ad una determinata soglia di traffico, oggi indicata dalla norma in 5 milioni di passeggeri, ma che potrebbe essere rimodulata dal legislatore nazionale.

La *terza opzione* riguarda la possibilità di abbandonare il sistema nazionale procedendo alla integrale applicazione della Direttiva comunitaria, lasciando alla responsabilità dei singoli gestori aeroportuali il compito di elaborare, secondo i principi di trasparenza enunciati e sotto la vigilanza dell'autorità nazionale indipendente, i criteri per determinare l'ammontare dei diritti da riscuotere.

Tale ultima soluzione, se da un lato appare la più coerente con gli scopi delle nuove norme europee che hanno il dichiarato obiettivo di perseguire un sistema aperto di condivisione delle scelte, ancorché orientate tra tutti gli attori del sistema, dall'altro vanificherebbe il lavoro sin qui svolto in Italia nella definizione dei contratti di programma tra ENAC e gestori quale strumento, anch'esso condiviso, di regolazione tariffaria.

Tale effetto potrebbe essere mitigato dalla predisposizione di un sistema transitorio che nei fatti garantisca un graduale passaggio al nuovo sistema, senza dover nell'immediato rivedere alla radice quanto sin qui fatto.

Dalla strada che il legislatore nazionale riterrà di seguire deriveranno anche differenti effetti in ordine alla configurazione ed al ruolo che nel sistema dovrebbe assumere l'autorità di vigilanza, la quale avrà differenti funzioni a seconda della strada che sarà percorsa.



OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Silvia Ceccarelli*

REGOLAMENTO (CE) N. 1356/2008 DELLA COMMISSIONE DEL 23 DICEMBRE 2008 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 593/2007 RELATIVO AI DIRITTI E AGLI ONORARI RISCOSSI DALL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

*(Pubblicato sulla GUUE del 30 dicembre
2008 - L 350/46)*

Le regole relative al calcolo dei diritti e degli onorari fissati nel Regolamento (CE) n. 593/2007 relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agazia europea per la sicurezza aerea (EASA), debbono essere periodicamente rivedute al fine di garantire che l'importo dei diritti e degli onorari dovuti dal richiedente corrisponda alla complessità delle operazioni svolte dall'Agazia e al carico di lavoro effettivo che esse comportano.

La Commissione ha ritenuto che, pur garantendo un equilibrio fra l'insieme delle spese sostenute dall'EASA nello svolgimento delle proprie operazioni di certificazione e le entrate complessive provenienti da diritti e onorari da essi riscossi, le regole per il calcolo di questi ultimi debbono restare effettive ed eque nei confronti di tutti i richiedenti.

Il legislatore comunitario, alla luce dell'esperienza ottenuta dall'applicazione del Regolamento (CE) n. 593/2007, ha ritenuto necessario sia specificare quando l'Easa possa fatturare i diritti dovuti e sia istituire un metodo per calcolare l'importo che deve essere rimborsato in caso di interruzione di un'operazione di certificazione.

Per tali ragioni tecniche il legislatore con il presente regolamento ha introdotto alcune modifiche all'allegato al Regolamento (CE) n. 593/2007 al fine di migliorare alcune definizioni o classificazioni.

In particolare il legislatore ha stabilito che il rilascio, il mantenimento o la modifica di un certificato sono subordinati al pagamento di tutti i diritti salvo diverso accordo tra l'EASA e il richiedente.

* Dirigente Enac - Direzione Trasporto Aereo

L'EASA può fatturare i diritti in un'unica soluzione dopo aver ricevuto la domanda o all'inizio del periodo annuale o del periodo di sorveglianza. In caso di mancato pagamento l'Agazia può rifiutare il rilascio o può revocare il certificato di cui trattasi, previa notifica al richiedente.

Inoltre, qualora l'EASA debba interrompere un'operazione di certificazione perché i mezzi del richiedente sono insufficienti o perché quest'ultimo non adempie ai suoi obblighi, ovvero perché decide di rinunciare alla domanda o di posporre il suo progetto, il saldo di tutti i diritti dovuti, calcolato su base oraria ma non eccedente il diritto fisso applicabile, deve essere pagato integralmente nel momento in cui l'Agazia interrompe il suo lavoro, assieme ad eventuali altri importi dovuti in quel momento.

Infine il legislatore ha stabilito che qualora l'Agazia, su domanda del richiedente, riprende un'operazione di certificazione interrotta in precedenza, tale operazione venga fatturata come nuovo progetto. Il presente regolamento è entrato in vigore il 1 gennaio 2009.

REGOLAMENTO (CE) N. 29/2009 DELLA COMMISSIONE DEL 16 GENNAIO 2009 CHE STABILISCE I REQUISITI PER I SERVIZI DI COLLE- GAMENTO DATI (DATA LINK) PER IL CIELO UNI- CO EUROPEO

*(Pubblicato sulla GUUE del 17 gennaio
2009 L 13/3).*

L'aumento constatato e atteso del traffico aereo in Europa impone un corrispondente potenziamento delle capacità di controllo, con conseguente necessità di miglioramenti operativi, in particolare per quanto riguarda l'efficienza delle comunicazioni tra controllori di volo e piloti.

In considerazione del fatto che i canali utilizzati per le comunicazioni tra controllori di volo e piloti sono sempre più congestionati, a livello comunitario si è valutata la possibilità di una integrazione con comunicazioni bordo-terra che utilizzano servizi di collegamento dati. Una serie di studi e prove effettuate nell'ambito della Comunità e di Eurocontrol hanno confermato che i servizi di collegamento dati garantiscono la fornitura di capacità supplementari di controllo del traffico aereo.

L'introduzione rapida di servizi di collegamento dati per integrare le comunicazioni vocali tra piloti e controllori di volo nella fase di rotta è prevista dal Grande Piano Europeo per la gestione del traffico aereo (Master plan ATM), scaturito dalla fase di definizione del progetto SESAR, basato sul Regolamento (CE) n. 219/2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di una nuova generazione per la gestione del traffico aereo.

Data l'importanza dei servizi di collegamento dati per l'ulteriore sviluppo della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) il legislatore comunitario ha ritenuto opportuno estenderne ulteriormente l'impiego a una parte preponderante dello spazio aereo del cielo unico europeo.

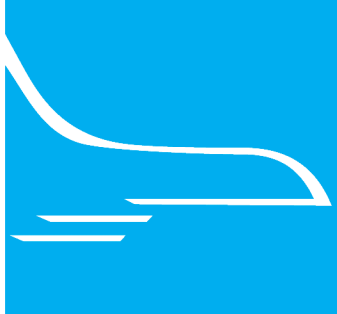
L'aumento della capacità di traffico aereo consentito dai servizi di collegamento dati dipende dalla percentuale di voli operati mediante apparecchiature per il collegamento dati. Per realizzare un aumento sufficiente della capacità è opportuno che una percentuale significativa di voli, non inferiore al 75% ne sia equipaggiata.

L'ICAO ha definito applicazioni normalizzate bordo-terra per la gestione di contesto ("CM") e per le comunicazioni in collegamento dati tra piloti e controllori di volo ("CPDLC"), finalizzate all'introduzione di servizi di collegamento dati. Le informazioni circa la disponibilità a bordo di apparecchiature per collegamento dati devono essere inserite nel piano di volo, elaborate e trasmesse tra gli enti ATS.

Il legislatore comunitario ritiene necessario che siano elaborati e trasmessi tra gli enti di servizi di traffico aereo (ATS) anche i dati di identificazione che consentono l'uso di applicazioni di collegamento dati bordo-terra e la possibilità che l'ente ATS successivo inizi lo scambio di dati con l'aeromobile.

Con il presente Regolamento il legislatore comunitario ha quindi stabilito i requisiti per l'introduzione coordinata di servizi di collegamento basati sulla trasmissione di dati bordo-terra da punto a punto.

... Continua



Continua ...

La comunicazione di dati bordo-terra da punto a punto può essere definita come la comunicazione bidirezionale tra un aeromobile e un ente di comunicazione a terra che si basa su una serie di funzioni ripartite.

Il presente regolamento si applica:

- ai sistemi di elaborazioni dei dati di volo, ai loro componenti e alle relative procedure e ai sistemi di interfaccia uomo-macchina, ai loro componenti e alle relative procedure utilizzati dagli enti di controllo del traffico aereo che forniscono servizi al traffico aereo generale;
- ai sistemi di interfaccia uomo-macchina a bordo degli aeromobili, ai loro componenti e alle relative procedure;
- ai sistemi di comunicazione bordo-terra, ai loro componenti e alle relative procedure.

Il legislatore comunitario ha stabilito che i fornitori di servizi del traffico aereo (ATS), e gli operatori che utilizzano servizi del traffico aereo mediante i servizi di collegamento dati debbono applicare procedure comuni normalizzate conformi alle pertinenti disposizioni dell'ICAO per:

- l'istituzione di comunicazioni in collegamento dati controllore di volo-pilota;
- lo scambio di messaggi operativi in collegamento dati controllore di volo-pilota;
- il trasferimento di comunicazioni in collegamento dati controllore di volo-pilota;
- la sospensione temporanea dell'uso di richieste del pilota in collegamento dati controllore di volo-pilota;
- l'interruzione o l'arresto delle comunicazioni in collegamento dati controllore di volo-pilota;
- la classificazione dei piani di volo in relazione.

I fornitori di ATS e gli operatori debbono rispettivamente garantire che i sistemi di terra e i sistemi di bordo e i loro componenti siano in grado di operare

con le applicazioni bordo-terra definite dalle norme ICAO.

Gli Stati membri che hanno designato i fornitori di ATS nello spazio aereo debbono garantire che gli operatori i cui aeromobili volano nello spazio aereo di competenza di tali fornitori dispongano dei servizi di comunicazione bordo-terra che applicano i requisiti per lo scambio di dati con le apparecchiature bordo terra definite nelle norme ICAO e tenendo in debito conto eventuali limiti di coperture inerenti alla tecnologia di comunicazione utilizzata. Inoltre gli Stati membri debbono garantire che i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli altri enti che forniscono servizi di collegamento dati bordo-terra adottino un'adeguata politica di sicurezza per lo scambio di dati nell'ambito dei servizi di collegamento dati applicando in particolare norme di sicurezza comuni per tutelare le risorse fisiche distribuite per effettuare lo scambio dei dati in questione.

Il legislatore comunitario ha stabilito che gli Stati membri debbono adottare le misure necessarie per garantire che qualsiasi modifica dei sistemi di elaborazione dei dati di volo ovvero l'introduzione di nuovi sistemi, siano precedute da una valutazione di sicurezza che comprenda l'individuazione dei pericoli e la valutazione e la riduzione dei rischi, eseguita dalle parti interessate.

I fornitori di ATS debbono elaborare e conservare manuali operativi che contengono le istruzioni necessarie per permettere al loro personale interessato di applicare le disposizioni del presente Regolamento.

Infine, se a causa di motivi particolari, aeromobili di tipo specifico non possono soddisfare i requisiti del presente Regolamento, gli Stati membri interessati debbono comunicare alla Commissione entro il 31 dicembre 2012 informazioni dettagliate per giustificare la necessità di concedere una deroga per detti aeromobili.

Il presente Regolamento è entrato in vigore il 7 febbraio 2009 e si applicherà dal 7 febbraio 2013.

REGOLAMENTO (CE) N. 30/2009 DELLA COMMISSIONE DEL 16 GENNAIO 2009

RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1032/2006 PER QUANTO RIGUARDA I REQUISITI DEI SISTEMI AUTOMATICI DI SCAMBIO DI DATI DI VOLO CON FUNZIONI DI SUPPORTO PER I SERVIZI DI COLLEGAMENTO DATI
(Pubblicato sulla GUUE del 17 gennaio 2009 - L 13/20)

Il legislatore comunitario ritiene che, per consentire l'uso di applicazioni di collegamento dati aria-terra, sia opportuno che i centri di controllo d'area che forniscono servizi di collegamenti dati, ai sensi del regolamento (CE) 29/2009, sui requisiti per i servizi di collegamento dati per il cielo unico europeo, abbiano accesso in tempo utile alle informazioni di volo pertinenti.

Pertanto con il presente regolamento il legislatore comunitario ha modificato il regolamento (CE) n. 1032/2006 che stabilisce i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di volo tra Enti di controllo del traffico aereo.

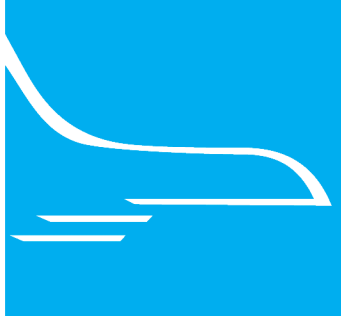
In particolare il legislatore ha stabilito che i fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi di collegamento dati, ai sensi del regolamento (CE) 29/2009, debbono garantire che i sistemi utilizzati dai centri di controllo d'area rispettino i requisiti in materia di interoperabilità e di prestazione specificati nell'Allegato I, parte A e D (Requisiti per le procedure di supporto per servizi di collegamento dati).

Il presente regolamento è entrato in vigore il 7 febbraio 2009 e si applicherà dal 7 febbraio 2013.

DECISIONE DEL CONSIGLIO DEL 7 APRILE 2008 RELATIVA ALLA FIRMA E ALL'APPLICAZIONE PROVVISORIA DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E IL GOVERNO DEL NEPAL SU ALCUNI ASPETTI RELATIVI AI SERVIZI AEREI
(Pubblicata sulla GUUE del 12 febbraio 2009)

DECISIONE DEL CONSIGLIO DEL 27 NOVEMBRE 2008 RELATIVA ALLA FIRMA DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E LA

... Continua



Continua ...

REPUBBLICA D'ARMENIA SU ALCUNI ASPETTI RELATIVI AI SERVIZI AEREI

(Pubblicata sulla GUUE del 21 febbraio 2009)

DECISIONE DEL CONSIGLIO DEL 21 MAGGIO 2008 RELATIVA ALLA FIRMA DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E LA REPUBBLICA ISLAMICA DEL PAKISTAN SU ALCUNI ASPETTI RELATIVI AI SERVIZI AEREI

(Pubblicata sulla GUUE del 31 marzo 2009)

Continua l'intervento della Commissione Europea volto 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 rivista, 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, al rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni o permessi, alla sicurezza, alla tassazione del carburante, alle tariffe di trasporto all'interno della Comunità e alla concorrenza.

Come nei casi precedenti, anche nell'ambito dei negoziati con il Governo del Nepal, con la Repubblica d'Armenia e con la Repubblica islamica del Pakistan 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.

Tali aspetti sono stati disciplinati da appositi accordi bilaterali che hanno regolamentato complessivamente i rapporti aeronautici tra gli Stati membri ed il Governo del Nepal, la Repubblica

d'Armenia e la Repubblica islamica del Pakistan.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di Pietro Nisi

CANCELLAZIONE DEL VOLO, COMPENSAZIONE PECUNIARIA E CIRCOSTANZE ECCEZIONALI: I PROBLEMI TECNICI ALL'AEROMOBILE DOVUTI A CARENZA DI MANUTENZIONE NON ESONERANO IL VETTORE DAGLI OBBLIGHI COMPENSATIVI.

(Corte di Giustizia UE, quarta sezione, sentenza del 22 dicembre 2008 nel procedimento C-549/07)

Con la sentenza in commento torniamo nuovamente ad esaminare un tema più volte affrontato nella presente rivista e relativo ai diversi profili risarcitori individuabili in capo al vettore aereo in caso di cancellazione del volo e/o ritardo prolungato. Si tratta, come è noto, di eventi particolarmente frequenti che costituiscono quotidianamente fonti di notevoli disagi per i passeggeri, spesso costretti ad ore di attesa negli aeroporti e a continue modifiche dei propri piani di viaggio. Si tratta, inoltre, di eventi che trovano in ambito comunitario una propria specifica regolamentazione e disciplina nel più volte commentato Regolamento 261/2004, emanato dopo un iter normativo particolarmente complesso, che ha inteso fornire un maggiore livello di protezione agli utenti del trasporto aereo, anche in considerazione del ruolo sempre crescente che le esigenze di difesa dei passeggeri hanno assunto in ambito comunitario negli ultimi anni.

La disciplina suindicata, tuttavia, ha dato spazio a non poche questioni interpretative che hanno interessato le corti nazionali e comunitarie con l'obiettivo

di dare significato concreto a talune espressioni utilizzate nel testo della norma, prima fra tutte quella di "circostanza eccezionale" idonea ad esonerare il vettore dagli obblighi risarcitori e compensativi previsti nel regolamento.

In linea generale, infatti, il Regolamento definisce la cancellazione del volo come la "mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale era stato prenotato almeno un posto".

Nel caso in cui si verifichi l'evento indicato, l'articolo 5 riconosce ai passeggeri il diritto al rimborso del prezzo del biglietto ovvero all'imbarco su un volo alternativo, il diritto all'assistenza di cui all'art. 8 e, infine, il diritto alla compensazione pecuniaria secondo le modalità previste dall'art. 7.

Tuttavia, stando al testo della norma la compensazione non è dovuta qualora il vettore abbia informato preventivamente il passeggero della cancellazione, nonché in tutti i casi in cui il vettore provi che la cancellazione "è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso".

La sentenza in commento è particolarmente rilevante per il rigore interpretativo riservato alla clausola di esonero appena indicata. Per la Corte di Giustizia europea, infatti, i problemi tecnici della compagnia non giustificano il rifiuto della compensazione pecuniaria ai passeggeri dei voli cancellati da aerei in condizioni di normale esercizio.

La presa di posizione dei giudici comunitari fa seguito ad una domanda di pronuncia pregiudiziale avanzata dal Tribunale commerciale di Vienna, ed incentrata proprio sulla clausola di esonero contenuta nel Regolamento n. 261. I giudici hanno quindi chiarito che in linea di principio la risoluzione di un problema tecnico ad un aereo può farsi rientrare tra le circostanze eccezionali (ad esempio per un vizio di fabbricazione nascosto) idonee ad esonerare il vettore dagli obblighi compensativi previsti.

In concreto, tuttavia, le circostanze che si accompagnano ad un siffatto evento possono essere concretamente conside-

... Continua

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

Aeroservizi
Eliservizi
Via G. di Vittorio, 74 • 47100 Forlì
Base Op. Aeroporto "L. Ridolfi" - Forlì
Tel. (0543) 782555 • Fax (0543) 782601
http://www.aernova.it
e-mail: aernova@aernova.it



Continua ...

rate "eccezionali" unicamente se sono collegate ad un evento che non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e che sfugge al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine.

In sostanza, quindi, un problema tecnico imputabile a carenze nella manutenzione di un apparecchio non può e non deve essere considerato di norma una circostanza eccezionale. In tali casi, infatti, per sostenere efficacemente le sue ragioni un vettore aereo dovrebbe dimostrare che anche se si fosse avvalso di tutti i mezzi e le soluzioni tecniche disponibili, non avrebbe potuto evitare - se non a pena di sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa - la cancellazione del volo successivamente disposta. In definitiva, la pronuncia appena esaminata e le numerose sentenze dello stesso tenore recentemente commentate nella presente rivista, confermano la tendenza giurisprudenziale verso un'effettiva e non puramente teorica tutela dei diritti del passeggero, che si aggiunge all'opera di vigilanza e controllo posta in essere degli enti pubblici a questo preposti.

COSTITUZIONALMENTE ILLEGITTIMA LA LEGGE DELLA REGIONE LOMBARDIA SULLA CONCESSIONE DELLE BANDE ORARIE E SULLE GESTIONI AEROPORTUALI

(Corte Costituzionale sentenza n. 18 del 30 gennaio 2009)

Accogliendo il ricorso della presidenza del Consiglio dei ministri, la Corte Costituzionale ha "cancellato" con la sentenza in commento la legge regionale lombarda 29/2007 che aveva istituito un coordinamento aeroportuale, riservando all'amministrazione locale il potere di decidere sul rilascio delle concessioni per la gestione degli aeroporti regionali e sull'assegnazione delle bande orarie (slot). Nelle motivazioni della sentenza i giudici di legittimità hanno sottolineato come la norma regionale sia incostituzionale sotto diversi profili e in più punti. Oltre a violare le norme costituzionali che riservano allo Stato "la valutazione unitaria e la tutela di interessi" che vanno oltre "la dimensione regionale" e si riferiscono "alla sicurezza del traffico

aereo e alla tutela della concorrenza", il legislatore lombardo avrebbe anche violato i regolamenti dell'Unione europea "finalizzati a garantire lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti".

In particolare, la legge è stata censurata nella parte in cui attribuisce alla regione il potere di nominare un proprio rappresentante nel comitato di coordinamento degli aeroporti soprattutto perché, aggiunge la Consulta, "prevede l'obbligo del coordinatore del comitato di motivare eventuali pareri difformi da quelli del rappresentante regionale".

In conclusione, la legge regionale impugnata, pur riguardando sotto un profilo limitato ed in modo indiretto gli aeroporti, non può essere ricondotta alla materia "porti e aeroporti civili", di competenza regionale concorrente. Tale materia (come la Consulta ha già affermato con la sentenza n. 51 del 2008), riguarda specificamente le infrastrutture e la loro collocazione sul territorio regionale, mentre la normativa impugnata attiene all'organizzazione ed all'uso dello spazio aereo, peraltro in una prospettiva di coordinamento fra più sistemi aeroportuali.

La distribuzione delle bande orarie richiede, infatti, almeno una corrispondenza tra i due aeroporti del volo, quello di partenza e quello di arrivo, oltre che il coordinamento dei voli nello spazio aereo considerato.

Le norme in esame, pertanto, incidono direttamente ed immediatamente sulla disciplina di settori (l'assegnazione delle bande orarie, il rilascio delle concessioni aeroportuali) che sono stati oggetto di numerosi interventi del legislatore comunitario, e poi del legislatore statale, e che sono riconducibili a materie di competenza esclusiva dello Stato.

MATERIALI

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CEE) N. 95/93 RELATIVO A NORME COMUNI PER L'ASSEGNAZIONE DI BANDE ORARIE NEGLI AEROPORTI DELLA COMUNITÀ

(Pubblicata sulla GUUE del 10 marzo 2009)

L'attuale crisi economico-finanziaria mondiale ha ormai assunto dimensioni e gravità eccezionali ed ha colpito pesantemente l'attività dei vettori aerei.

Tale crisi ha provocato un netto calo del traffico aereo durante la stagione di programmazione invernale 2008-2009 ed è prevedibile che si ripercuoterà anche sulla stagione di programmazione estiva 2009.

La Commissione ritiene che tale crisi economica ed i successivi aggiustamenti dei servizi (sospensioni, riduzioni delle frequenze) costituiscano circostanze eccezionali che hanno effetti negativi per le compagnie aeree. Di conseguenza, le disposizioni del Regolamento (CEE) n. 95/93, relativo all'assegnazione delle bande orarie, devono essere interpretate dai coordinatori in modo tale da garantire alle compagnie aeree di non perdere le loro bande orarie non utilizzate a causa delle conseguenze della crisi economica (regola del cd "use it or lose it").

Affinché la mancata utilizzazione delle bande orarie assegnate per la stagione estiva non determini per i vettori aerei la perdita dei loro diritti su tali bande orarie la Commissione ritiene necessario modificare il regolamento (CEE) n. 95/93.

Il punto qualificante del Regolamento è l'assegnazione e l'utilizzazione delle bande orarie nel corso di una determinata stagione e, in particolare la situazione alla fine della stagione, dopo l'utilizzazione effettiva delle bande orarie. Il Regolamento dispone che soltanto i vettori aerei che possano dimostrare in modo soddisfacente al coordinatore di aver operato le loro bande orarie per almeno l'80% del tempo nel corso della stagione di traffico per cui la banda è stata assegnata avranno diritto alla stessa serie di bande orarie nella stagione successiva corrispondente.

L'articolo 10, paragrafo 4, enumera le ragioni che possono essere invocate dai vettori aerei per giustificare il mancato utilizzo delle bande orarie loro assegnate nel corso di una stagione di programmazione degli orari. A titolo puramente esemplificativo in questo elenco figurano le circostanze imprevedibili ed inevitabili dal controllo del vettore aereo.

Fondamento del Regolamento è il prin-

... Continua



Continua ...

cipio che l'assegnazione e la supervisione sull'utilizzo delle bande orarie incombono al coordinatore che deve agire non solo in completa indipendenza ma anche in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente.

Ciò premesso, considerato che vi è il rischio che gli Stati membri diano al Regolamento in questione interpretazioni discordanti, la Commissione ritiene necessario intervenire per garantire senza alcuna ambiguità la certezza del diritto in relazione all'applicazione della regola "use it or lose it" per le stagioni di programmazione colpite dalla crisi.

Al riguardo la Commissione propone di inserire nel testo del Regolamento un nuovo articolo 10 *quater* il quale dispone che i coordinatori accettino, nel contesto della crisi economica, che i vettori aerei abbiano diritto, durante la stagione di programmazione dell'estate 2010, alla stessa serie di bande orarie che erano state loro assegnate per la stagione di programmazione estiva 2009.

Al fine di non sprecare la capacità delle bande orarie nel corso delle stagioni colpite dalla crisi, le bande non utilizzate durante la stagione estiva 2009 possono essere riassegnate dai coordinatori per il resto della stagione in quanto bande orarie "ad hoc" e possono essere utilizzate da altri vettori aerei; l'utilizzo delle bande orarie così riassegnate non determina l'acquisizione dei diritti sulle medesime. Infine è previsto che la decima Commissione continuerà a studiare le conseguenze della crisi economica sul settore aereo. Se la situazione dovesse continuare a deteriorarsi durante la stagione invernale 2009-2010 la Commissione potrà decidere la riconduzione di questo regime nella stagione invernale 2010-2011.

Silvia Ceccarelli

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE - SVILUPPARE UNO SPAZIO AEREO COMUNE CON LA GEORGIA

(Pubblicata sulla GUUE del 3 febbraio 2009)

La Commissione europea nella Comunicazione del 2005 "Sviluppare l'agenda

per la politica estera comunitaria in materia di aviazione" ha sottolineato l'importanza di istituire uno spazio aereo comune con i paesi vicini orientali e meridionali. L'obiettivo ultimo è quello di riunire l'UE e i suoi partner situati lungo i confini meridionali e orientali per condividere le stesse norme in relazione alle operazioni di mercato.

Le destinazioni nei paesi confinanti rappresentano il 19% del traffico internazionale diretto al di fuori dell'UE, una percentuale leggermente inferiore al traffico diretto verso l'America settentrionale. L'UE ha già integrato i mercati dell'aviazione civile della Svizzera, della Norvegia e dell'Islanda e nel giugno 2006 la Comunità europea e gli Stati membri hanno firmato l'accordo per lo spazio aereo comune europeo (ECAA) con i Balcani occidentali, seguito dalla firma del primo accordo aereo euro-mediterraneo con il Marocco nel dicembre 2006.

La Georgia, nel 2006, è stata uno dei primi paesi a firmare un accordo orizzontale per i servizi aerei con la Comunità europea, con l'obiettivo di uniformare al diritto comunitario gli accordi bilaterali esistenti con gli Stati membri in materia di trasporto aereo.

Perseguendo l'obiettivo di una più stretta collaborazione con l'UE, la Georgia nel 2008 ha manifestato il suo interesse per l'avvio di trattative ai fini di un accordo globale in materia di aviazione, dando prova della sua determinazione a riformare il quadro normativo per il trasporto aereo internazionale congiuntamente con l'UE.

Con questa comunicazione la Commissione invita pertanto il Consiglio ad autorizzarla a negoziare un accordo globale con la Georgia per uno spazio aereo comune che associ la liberalizzazione del mercato con un processo parallelo di cooperazione e/o convergenza normativa, in particolare in settori prioritari quali la sicurezza e la protezione dell'aviazione, la tutela dell'ambiente e l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato e concorrenza per garantire pari opportunità e condizioni eque di concorrenza.

Silvia Ceccarelli

Continua dalla prima pagina **I poteri degli Stati nella repressione della pirateria: il fallimento dello "Stato" somalo**

di Monica Brignadello

foreign naval forces against pirates on the high seas and in coastal waters. An analysis of legal considerations suggest that the Convention on the Law of the Sea makes such intervention less likely.

1. Premessa.

Nonostante gli sforzi da sempre compiuti in sede internazionale per reprimere la pirateria, questo fenomeno non è mai stato completamente debellato ed anzi negli ultimi anni si è sviluppato notevolmente, assumendo dimensioni preoccupanti, come dimostrano i frequenti attacchi da parte dei pirati nelle zone di mare antistanti le coste della Somalia.

Allo scopo di agire con misure efficaci per combattere la pirateria, fin da subito si è posto il problema di stabilire quali poteri possano essere riconosciuti agli Stati per far fronte ai pirati. A tale proposito nel corso degli anni si sono sviluppate alcune prassi consuetudinarie (quali la possibilità per ogni Stato di catturare navi pirates in alto mare qualsiasi sia la loro nazionalità e quella dei responsabili) che hanno trovato una prima codificazione nella Convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare la quale ha rappresentato una delle quattro Convenzioni, firmate lo stesso anno, con cui è stata definita l'estensione delle varie zone di mare ed i diritti riconosciuti agli Stati di bandiera ed agli Stati costieri in ciascuna di esse.

Le quattro Convenzioni di Ginevra del 1958 (ossia la Convenzione sul mare territoriale e sulla zona contigua, la Convenzione sull'alto mare, la Convenzione sulla piattaforma continentale e la Convenzione sulla pesca e conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare) sono poi, per così dire, "confluite"

... Continua



Continua ...

nella Convenzione di Montego Bay del 1982 che, ancora oggi, grazie all'ampio numero di ratifiche, rappresenta il più rilevante testo normativo di diritto internazionale sul diritto del mare.

2. Le disposizioni della Convenzione di Montego Bay del 1982 sulla pirateria.

La Convenzione di Montego Bay del 1982 presenta alcune specifiche norme sulla pirateria (articoli da 100 a 107) che riproducono, con minime differenze, quanto era già stato stabilito nella Convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare.

Va subito notato che la Convenzione in esame disciplina specificatamente la pirateria che ha luogo in alto mare. Tuttavia in concreto può accadere che i pirati agiscano nelle acque territoriali di un determinato Stato. Trattasi, in quest'ultimo caso, della c.d. "pirateria per analogia" nei confronti della quale trovano applicazione i principi generali dettati dalla stessa Convenzione riguardo al mare territoriale. In particolare, come è noto, lo Stato costiero, pur avendo la propria sovranità sul mare territoriale (art. 2), deve garantire alle navi straniere il diritto di passaggio inoffensivo per tale intendendosi un passaggio che non arreca pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero (art. 17). In linea generale lo Stato costiero non può esercitare la propria giurisdizione penale a bordo di una nave straniera in transito nel suo mare territoriale a meno che le persone a bordo abbiano compiuto reati le cui conseguenze si estendono allo Stato costiero o reati che disturbano la pace del paese o il buon ordine nel mare territoriale (art. 27.1) come avviene proprio nel caso di atti di pirateria. Dunque, se i pirati agiscono sul mare territoriale di uno Stato, questi potrà, inquadrati gli atti di depredazione in un determinato reato (pirateria, rapina a mano armata, impossessamento di una nave, ecc.) adottare tutte le misure consentite nel

proprio ordinamento per reprimere tale fenomeno. Tuttavia può accadere che lo Stato costiero non abbia gli strumenti o la volontà di agire ed allora si pone il problema – su cui si avrà occasione di tornare per il rilievo che questo aspetto assume proprio nel caso della Somalia – di stabilire sulla base di quali presupposti possa essere consentita l'ingerenza di Stati terzi sul mare territoriale di uno Stato costiero.

Allorquando, invece, l'attacco dei pirati avvenga in alto mare, la Convenzione di Montego Bay del 1982, come accennato, contiene specifiche disposizioni volte a favorire la repressione di questo reato considerato un crimine internazionale contro l'umanità (*delictum juris gentium*) in quanto in grado di recare gravi pregiudizi all'intera comunità internazionale. È proprio per questo motivo che i principi generali di libertà della navigazione in alto mare (art. 90) e di giurisdizione esclusiva degli Stati di bandiera nei confronti delle proprie navi (art. 92.1) trovano eccezione nella c.d. universalità della giurisdizione penale secondo cui qualsiasi Stato può intervenire in alto mare per reprimere, sulla base della propria normativa interna, gravi crimini, quale appunto la pirateria, commessi da qualsiasi nave indipendentemente dalla nazionalità della bandiera e dei responsabili.

Secondo la Convenzione di Montego Bay del 1982, tutti gli Stati devono esercitare "la massima collaborazione" per combattere i pirati in alto mare, con il che questa Convenzione appare più decisa rispetto a quella di Ginevra del 1958 sull'alto mare la quale si limitava a statuire che gli Stati erano tenuti a collaborare "nei limiti del possibile" alla repressione del fenomeno.

Prima di indicare quali poteri spettano agli Stati per realizzare suddetto obiettivo, la Convenzione di Montego Bay del 1982 fornisce una nozione di pirateria consistente in qualsiasi atto illecito di violenza o di detenzione, o qualsiasi atto di depredazione, commesso per fini privati dall'equipaggio o dai

passaggeri di una nave privata diretto, in alto mare, contro un'altra nave o contro persone o proprietà a bordo di una nave. Rientrano altresì nella nozione di pirateria qualsiasi atto di volontaria partecipazione alle attività compiute da una nave pirata ed ogni atto di incitamento o di intenzionale facilitazione al compimento di tale reato (art. 101).

Dalla lettura della norma si trae che i presupposti, affinché si rientri nel concetto di pirateria secondo la Convenzione di Montego Bay del 1982, sono i seguenti:

1) il reato deve consistere in un atto di violenza o di detenzione o di depredazione. Poiché il reato si sostanzia in diverse ipotesi (violenza, detenzione, depredazione), ne consegue che la pirateria non si traduce esclusivamente in un atto di depredazione compiuto ai soli fini di impossessamento di beni altrui (*animus furandi*), ma potrebbe essere compiuta, ad esempio, anche per scopi di odio o di vendetta;

2) i pirati devono agire per finalità private per cui non rappresenta atto di pirateria l'impossessamento di una nave per scopi dimostrativi, politici o terroristici;

3) gli autori del crimine possono essere l'equipaggio o i passeggeri di una nave privata a cui viene assimilato l'equipaggio ammutinato di una nave da guerra (art. 102);

4) la pirateria implica la presenza di almeno due navi ossia la nave pirata e la nave colpita che può essere tanto una nave privata, quanto una nave militare. È quindi pacifico che non rientra nel concetto di pirateria l'ipotesi di ammutinamento dell'equipaggio o dell'impossessamento di una nave da parte di persone che già si trovavano a bordo della stessa;

5) la pirateria deve essere compiuta in alto mare o in un luogo non soggetto alla giurisdizione di alcun Stato, ipotesi quest'ultima certamente di scarso rilievo.

Da quanto finora osservato risulta evidente come la nozione di pirateria

... Continua



Continua ...

secondo la Convenzione di Montego Bay del 1982, soprattutto se si considera la complessità dell'attuale fenomeno, risulti piuttosto ristretta per cui non stupisce che, nel corso degli anni, si sia talvolta teso, non senza difficoltà, ad interpretarla in senso ampio.

Allorquando ne sussistano i presupposti, agli Stati sono riconosciuti poteri di intervento in alto mare che si sostanziano nel diritto di:

i) inseguire la nave pirata (art. 107). A tale riguardo va innanzitutto osservato che l'inseguimento può essere compiuto solo dalle navi militari o dalle navi adibite a servizi di Stato specificamente contrassegnate ed autorizzate. Si ritiene peraltro che, nel rispetto del principio della legittima difesa, le navi private, soggette ad un attacco, possano catturare i pirati, ma siano obbligate tempestivamente a consegnarli alle navi militari. Aggiungasi che l'inseguimento ad opera di nave autorizzata deve terminare nel momento in cui la nave pirata entra nel mare territoriale di un altro Stato. In tal caso la nave inseguitrice non potrà procedere nelle acque territoriali altrui a meno che non vi sia uno specifico accordo con lo Stato costiero che consente suddetto intervento;

ii) fermare la nave, controllare i documenti e procedere ad una visita di bordo tenendo peraltro presente che, nel caso in cui i sospetti di pirateria si dimostrassero infondati, lo Stato, che è intervenuto, dovrà risarcire gli eventuali danni sopportati dalla nave che è stata indebitamente fermata (art. 110);

iii) sequestrare la nave pirata (art. 105);

iv) arrestare le persone responsabili del reato di pirateria (art. 105);

v) requisire i beni presenti a bordo di tale nave (art. 105).

3. Alcune problematiche inerenti l'applicazione delle disposizioni di diritto internazionale al caso della pirateria in Somalia.

Venendo al caso della pirateria in Somalia, l'applicazione delle sopra ricordate disposizioni della Convenzione di Montego Bay del 1982 può sollevare, a mio avviso, problematiche di diverso segno che portano in definitiva ad interrogarsi fino a che punto il diritto internazionale offra attualmente strumenti efficaci per combattere il fenomeno della pirateria nei suoi più recenti sviluppi.

1) Innanzitutto si è osservato come il concetto di pirateria, secondo la Convenzione di Montego Bay del 1982, richieda che le azioni dei pirati siano rivolte esclusivamente a finalità di violenza o di depredazione privata senza alcun collegamento con scopi dimostrativi, politici e terroristici. Osservando quanto sta accadendo in Somalia può sorgere il sospetto che i pirati possano avere interesse a mantenere una situazione di incertezza politica e quindi ad utilizzare una parte dei loro guadagni illeciti per sovvenzionare ribelli o a depredare navi che trasportano aiuti umanitari alle popolazioni locali. Se in effetti, nell'epoca storica in cui sono state elaborate prima la Convenzione di Ginevra del 1958 e successivamente la Convenzione di Montego Bay del 1982, la pirateria poteva essere nettamente distinta da altri crimini, oggi i fenomeni delittuosi tendono ad assumere contorni più sfumati. In altri termini ci troviamo di fronte ad un diritto internazionale che ha cristallizzato e distinto diversi fenomeni che nella realtà concreta tendono invece sempre più a confondersi ed in parte a sovrapporsi, il che può rendere difficile, nei singoli casi specifici, l'individuazione delle normative che vengono di volta in volta in rilievo.

2) Secondariamente la circostanza che, sulla base della Convenzione di Montego Bay del 1982, legittimate ad intervenire in alto mare per catturare i pirati siano solo le navi militari o le navi addette a servizi statali appositamente autorizzate pone il quesito se possa ritenersi o meno legittima la tendenza da parte di alcune compagnie di navigazione, che attraversano con le proprie navi il Golfo di Aden, a rivolgersi a società private di sicurezza affinché quest'ultime inviino a bordo propri agenti o scortino con propri mezzi nautici le navi che ne fanno richiesta per proteggerle dagli attacchi dei pirati. Se infatti non si ravvisassero gli estremi di una legittima difesa, seri dubbi si potrebbero porre, alla luce della Convenzione di Montego Bay del 1982, sulla possibilità da parte di privati di agire in alto mare per contrastare l'azione dei pirati.

3) In terzo luogo l'intervento da parte delle navi militari non può spingersi, come si è in precedenza osservato, fino a penetrare nelle acque territoriali di un altro Stato tranne nel caso in cui esista il suo consenso. La questione riguarda da vicino il caso della pirateria in Somalia in quanto, per cercare di reprimere efficacemente il fenomeno, è apparsa evidente in sede ONU la necessità che gli interventi da parte della comunità internazionale avvengano non solo in alto mare, ma anche nelle acque territoriali somale. Se così non fosse i pirati riuscirebbero facilmente a restare impuniti rifugiandosi in zone di mare nelle quali potrebbero agire indisturbati vista l'incapacità della Somalia, stante la sua precaria situazione politica, di contrastare questo fenomeno.

Il problema peraltro si pone in quanto, se si considera che per il diritto internazionale lo Stato viene inteso come una comunità di individui stanziata su un determinato territorio e organizzata secondo un proprio ordinamento giuridico indipendente ed effettivo, appare evidente come difficilmente si possano ravvisare i presupposti dell'esistenza di uno "Stato somalo" visto che il Governo

... 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



transitorio non è in grado di difendere e di controllare l'intero paese. Esso in effetti esercita, con non poche difficoltà, il controllo di solo una parte del territorio della Somalia essendo il centro-sud del paese dominato dall'Unione delle Corti islamiche, mentre nel nord si trovano alcuni "Stati" (Somaliland, Puntland) che si proclamano autonomi pur non essendo riconosciuti tali in sede internazionale.

Per aggirare l'ostacolo l'ONU, dopo aver affermato e ribadito, in varie recenti Risoluzioni, il suo rispetto per la sovranità, l'integrità territoriale, l'indipendenza politica e l'unità della Somalia, così dipingendo un quadro purtroppo ben distante dalla realtà attuale, e dopo aver riconosciuto l'incapacità del Governo transitorio somalo di reprimere il fenomeno della pirateria e di garantire la sicurezza della navigazione, ha giustificato l'intervento delle navi degli Stati appartenenti all'ONU in un primo momento nelle acque territoriali somale (*Resolution 2* giugno 2008, n. 1816) e più di recente persino sul territorio della Somalia (*Resolution 16* dicembre 2008, n. 1851), sulla base del consenso del Governo transitorio somalo manifestato tramite alcune lettere consegnate dal Rappresentante Permanente della Repubblica somala presso l'ONU al Presidente del Consiglio di sicurezza ONU. Nello stesso tempo, nel timore che l'intervento delle forze degli Stati ONU nel mare territoriale e sul territorio della Somalia possa diventare un pericoloso precedente che rischia di compromettere il principio basilare di diritto internazionale della sovranità dello Stato costiero sul proprio territorio e sulle proprie acque territoriali, l'ONU si è preoccupato non solo di attribuire una durata temporale all'intervento (attualmente fissata in un anno a decorrere dal 2 dicembre 2008), prevedendo che la situazione sia oggetto di periodico riesame, ma ha più volte precisato che tale intervento presenta carattere eccezionale e come tale non può essere considerato una nuova prassi internazionale.

4) Infine un'ulteriore questione

riguarda l'individuazione degli Stati competenti a perseguire penalmente i pirati. Appare infatti evidente che, per reprimere efficacemente questo reato, non è sufficiente che i pirati, ma soprattutto coloro che organizzano tale attività criminale, vengano catturati, ma è necessario che essi vengano adeguatamente puniti.

A tale proposito la Convenzione di Montego Bay del 1982 si limita a statuire che gli organi giurisdizionali degli Stati, che hanno disposto il sequestro di navi pirata, hanno il potere di decidere le pene da infliggere, nonché le misure da adottare nei confronti di suddette navi (art. 105). Ne consegue che, per quanto riguarda specificatamente il nostro ordinamento, vengono in rilievo in particolare l'art. 1135 cod. nav., che indica gli anni di reclusione a cui possono essere sottoposti il comandante e gli altri membri dell'equipaggio di una nave pirata straniera che ha commesso atti di depreazione e l'art. 1136 cod. nav. che prevede le pene nel caso di pirateria presunta.

Poiché peraltro, secondo la Convenzione di Montego Bay del 1982, lo Stato, che ha catturato i pirati, ha il potere, ma non il dovere, di processarli, onde evitare che i pirati finiscano con il rimanere in concreto impuniti, si tende ad applicare – e lo stesso ONU ha sollecitato gli Stati a farlo – la Convenzione di Roma del 1988 (S.U.A.) sulla repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione. Questa Convenzione, pur essendo stata emanata in seguito alla vicenda della nave Achille Lauro e quindi riferendosi principalmente al terrorismo, contiene un elenco di reati – tra cui l'impossessamento ed il controllo di una nave con violenza, minaccia ed intimidazione o la violenza contro persone a bordo di una nave che causano pericoli per la navigazione (art. 3.1 lett. a) e b)) – talmente ampio da consentire di comprendervi anche la pirateria.

– La Convenzione di Roma del 1988, indicati in quali casi uno Stato possiede la giurisdizione a punire i reati di cui sopra (art. 6), sancisce che se uno Stato

contraente cattura in alto mare o nel proprio mare territoriale (art. 4) i responsabili del compimento di suddetti reati è obbligato, a meno che non provveda ad estradarli in un altro paese avente giurisdizione, a consegnarli senza indugio alle proprie autorità competenti allo scopo di sottoporli a processo secondo le proprie regole (art. 10).

Per garantire ulteriormente che i pirati non restino impuniti (come potrebbe accadere nell'ipotesi in cui lo Stato che li ha catturati non intendesse processarli e non fosse obbligato a farlo non avendo per ipotesi ratificato la Convenzione S.U.A.), l'Unione europea, con la Decisione del Consiglio dell'8 dicembre 2008, n. 918, relativa all'avvio dell'operazione militare comunitaria per reprimere gli atti di pirateria al largo della Somalia, ha previsto che, previo accettazione da parte della Somalia, le persone, che hanno commesso o sono sospettate di aver commesso atti di pirateria, catturate da navi comunitarie in alto mare o nelle acque territoriali somale, devono essere trasferite alle autorità competenti dello o degli Stati membri che hanno partecipato alla cattura e, se tale Stato "non può o non intende esercitare la propria giurisdizione", esse possono essere trasferite non solo a qualsiasi Stato membro, ma anche a qualsiasi Stato terzo che, nel rispetto dei diritti umani, desidera processarli (art. 12).

In conclusione si può osservare come l'attuale quadro normativo di diritto internazionale, pur offrendo le basi per reprimere la pirateria, si fonda su disposizioni emanate in un'epoca storica in cui il fenomeno non assumeva la rilevanza e soprattutto la complessità che attualmente lo caratterizzano e quindi rischia oggi di non essere in grado di offrire strumenti completamente efficaci per combattere in modo decisivo questo crimine, specialmente nel caso in cui, come in Somalia, non esiste uno Stato in grado di esercitare un'effettiva sovranità sull'intero territorio e sulle proprie acque territoriali.

... Continua



OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Greta Tellarini

DECRETO MINISTERIALE 17 DICEMBRE 2008
DETERMINAZIONE DELLE MODALITÀ DI AS-
SOLVIMENTO DELL'OBBLIGO DI FORMAZIONE
A CARICO DELLE IMPRESE MARITTIME, IN AT-
TUAZIONE DEL DECRETO DEL MINISTERO DEL-
LE FINANZE DEL 23 GIUGNO 2005

(Pubblicato sulla G.U. della Repubblica Italiana n. 65 del 19 marzo 2009)

DECRETO MINISTERIALE 26 NOVEMBRE 2008
MODIFICHE ALL'ALLEGATO 1 AL DECRETO 31
OCTOBRE 2007, RECANTE "AGGIORNAMEN-
TO DELLE NORME DI SICUREZZA PER IL TRA-
SPORTO MARITTIMO ALLA RINFUSA DI CARI-
CHI SOLIDI, ALLEGATE AL DECRETO DEL MINI-
STRO DELLA MARINA MERCANTILE 22 LUGLIO
1991 E PROCEDURE AMMINISTRATIVE PER IL
RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALL'IMBARCO
E TRASPORTO MARITTIMO E PER IL NULLA
OSTA ALLO SBARCO DEI CARICHI MEDESIMI"

(Pubblicato sulla G.U. della Repubblica Italiana n. 292 del 15 dicembre 2008)

DECRETO MINISTERIALE 18 NOVEMBRE 2008
ESTENSIONE DELLA VALIDITÀ DEL RICONOSCI-
MENTO DI IDONEITÀ ALL'USO IN MARE PER
LA BONIFICA DALLA CONTAMINAZIONE DA
IDROCARBURI PETROLIFERI DEI PRODOTTI
ASSORBENTI

(Pubblicato sulla G.U. della Repubblica Italiana n. 12 del 16 gennaio 2009)

Con il presente decreto il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare decreta la validità del riconoscimento di idoneità all'uso in mare per la bonifica dalla contaminazione da idrocarburi petroliferi dei prodotti assorbenti di cui al DEC/DPN12647 del 2 dicembre 2005, estendendola per ulteriori tre anni dalla data del presente decreto, preso atto delle immutate caratteristiche dei suddetti prodotti assorbenti dalla data del loro riconoscimento di idoneità.

DECRETO LEGISLATIVO 17 NOVEMBRE 2008,
N. 187

MODIFICHE ED INTEGRAZIONI AL DECRETO

LEGISLATIVO 19 AGOSTO 2005, N. 196,
CONCERNENTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA
2002/59/CE RELATIVA ALL'ISTITUZIONE DI
UN SISTEMA COMUNITARIO DI MONITORAG-
GIO E DI INFORMAZIONE SUL TRAFFICO
NAVALE

(Pubblicato sulla G.U. della Repubblica Italiana n. 282 del 2 dicembre 2008)

Il presente decreto interviene con alcune correzioni di significativa rilevanza sul precedente decreto legislativo del 19 agosto 2005, n. 196 sull'istituzione di un sistema di controllo e di informazione sul traffico delle navi. In particolare, il presente decreto stabilisce che con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti possono essere individuate le unità soggette all'obbligo di essere dotate del sistema di identificazione automatica (AIS) e del registratore dei dati di viaggio (VDR) di all'allegato II. Inoltre, le navi nazionali e straniere, individuate nell'allegato II, parte II, che fanno scalo in un porto nazionale, devono essere dotate del registratore dei dati di viaggio (*Voyage Data Recorder* – VDR) entro le date rispettivamente stabilite dal citato allegato. Ulteriori disposizioni sulle modalità d'uso dei registratori dei dati di viaggio sia per gli armatori, sia per i comandanti delle navi, in conformità alle disposizioni emanate in sede internazionale, potranno essere emanate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il decreto estende al proprietario della nave di stazza pari o superiore alle 300 tonnellate gli obblighi di comunicazione all'autorità marittima di tutte le informazioni generali sulla nave e sul carico trasportato prima del suo ingresso in porto (imposti fino ad oggi solo all'armatore, all'agente ed al comandante). Il presente decreto estende, infine, tale obbligo a tutte le navi, quale che sia la loro stazza, che trasportano merci pericolose o inquinanti.

DIRETTIVA 2008/106/CE DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 19 NOVEM-
BRE 2008 CONCERNENTE I REQUISITI MINIMI
DI FORMAZIONE PER LA GENTE DI MARE
(RIFUSIONE)

(Pubblicata in G.U.U.E. L 323 del 3 dicembre 2008)

La Direttiva 2001/25/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 4 aprile 2001 concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare ha subito diverse e sostanziali modificazioni; pertanto, a seguito di nuove modificazioni della suddetta direttiva è opportuno procedere alla rifusione delle disposizioni. È necessario stabilire un livello minimo di formazione della gente di mare nella Comunità, basato su norme in materia di formazione già approvate a livello internazionale, ossia la Convenzione dell'IMO del 1978, riveduta nel 1995, sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia (Convenzione STCW). Gli Stati membri possono stabilire criteri più rigorosi delle norme minime contenute nella Convenzione STCW e nella presente direttiva.

La presente direttiva si applica alla gente di mare che presta servizio a bordo delle navi adibite alla navigazione marittima battenti bandiera di uno Stato membro, ad eccezione delle navi da guerra, delle navi da pesca, delle unità da diporto che non effettuano alcun traffico commerciale (art. 2). Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché la gente di mare che svolge le proprie mansioni a bordo di una nave riceva una formazione conforme come minimo ai requisiti della Convenzione STCW, riportati nell'allegato 1 della presente direttiva, e sia titolare del certificato rilasciato dall'autorità competente di uno Stato membro o con l'autorizzazione di quest'ultima (v. art. 4) o del certificato adeguato (v. art. 1, punto 27), rilasciato e convalidato conformemente alla presente direttiva (art. 3). Gli Stati membri devono adottare e far applicare specifiche misure volte a sanzionare i comportamenti fraudolenti connessi ai certificati di abilitazione, facendo sì che le sanzioni siano efficaci, proporzionate e dissuasive; essi devono, altresì, proseguire i loro sforzi nell'ambito dell'IMO per raggiungere accordi rigorosi e applicabili per la lotta

... Continua



Continua ...

contro tali pratiche su scala mondiale (art. 8). Gli Stati membri devono assicurare che tutte le attività di formazione, valutazione, abilitazione, convalida e rinnovo condotte da enti o agenzie non appartenenti alla pubblica amministrazione siano costantemente controllate attraverso un sistema di norme di qualità, che deve essere applicato anche qualora tali attività siano condotte da enti o agenzie pubbliche (art. 10). Gli Stati membri ritengono le compagnie responsabili dell'ammissione della gente di mare al servizio sulle loro navi a norma della presente direttiva e dispongono che ciascuna compagnia debba assicurare che tutti i marittimi in servizio sulle sue navi possiedano un certificato adeguato, conforme alle disposizioni della presente direttiva e rilasciato dallo Stato membro; che l'equipaggio della navi sia formato conformemente alle norme in materia di sicurezza della composizione degli equipaggi applicate dal rispettivo Stato membro; che la documentazione e i dati relativi a tutti i marittimi assunti sulle navi siano conservati e tenuti a disposizione; che i marittimi all'atto dell'ammissione in servizio su una nave possano familiarizzare con i loro compiti specifici e con tutti i regolamenti, le installazioni, le attrezzature, le procedure e le caratteristiche della nave rilevanti ai fini dei loro compiti abituali e di emergenza; che l'equipaggio della nave sia effettivamente in grado di coordinare le proprie attività nelle situazioni di emergenza ed adempiere le funzioni vitali ai fini della sicurezza, prevenzione e contenimento dell'inquinamento. Le compagnie, i comandanti ed i membri dell'equipaggio sono individualmente responsabili del corretto adempimento dei suddetti obblighi, nonché dell'adozione di ogni altra misura necessaria per assicurare che ciascun membro dell'equipaggio possa contribuire con le proprie cognizioni e capacità alla sicurezza della conduzione della nave (art. 14).

Ai fini del rafforzamento della sicurezza marittima e della prevenzione dell'in-

quinamento marino la presente direttiva stabilisce i periodi minimi di riposo per il personale di guardia, fatte salve le disposizioni di cui alla direttiva 1999/63/CE del Consiglio del 21 giugno 1999, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (art. 15). In caso di eccezionale necessità, la direttiva prevede che le autorità competenti possono concedere una dispensa che permetta ad un determinato appartenente alla gente di mare di prestare servizio su una determinata nave per un periodo stabilito senza essere in possesso di un adeguato certificato (art. 16). Per rafforzare la sicurezza ed evitare la perdita di vite umane e l'inquinamento marino la direttiva contiene alcune disposizioni volte a migliorare la comunicazione fra i membri dell'equipaggio a bordo delle navi che navigano nelle acque comunitarie (art. 18). Nell'interesse della sicurezza in mare la direttiva stabilisce, inoltre, una procedura per il riconoscimento dei certificati (art. 19). Fatta salva la Direttiva 95/21/CE, gli Stati membri sono tenuti ad effettuare le ispezioni di controllo dello Stato di approdo su tutte le navi, indipendentemente dalla bandiera che battono, per verificare che tutta la gente di mare, che presta servizio a bordo ed è tenuta ad avere il certificato di cui alla Convenzione STCW, possieda tale certificato o ne sia validamente dispensata (artt. 22 e 23).

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

INCOMPATIBILITÀ DELL'ISTITUTO ANGLOSASSONE DELL'ANTI-SUIT INJUNCTION CON IL REGOLAMENTO (CE) N. 44/2001 E CONSEGUENTE ILLEGITTIMITÀ DEL PROVVEDIMENTO INIBITORIO PRONUNCIATO DAL GIUDICE DI UNO STATO MEMBRO NEI CONFRONTI DI UNA PARTE CHE INTENDA AVVIARE O PROSEGUIRE UN PROCEDIMENTO DINANZI A UN GIUDICE DI UN ALTRO STATO MEMBRO IN VIOLAZIONE DI UN ACCORDO ARBITRALE

(Corte di Giustizia delle Comunità Euro-

pee (grande sezione) - Sentenza del 10 febbraio 2009 nel procedimento C185/07)

Un giudice europeo non può vietare a un soggetto di iniziare un'azione di fronte ad un altro giudice europeo sulla base del fatto che detta azione costituirebbe violazione di un accordo arbitrale. Così sancisce la sentenza pronunciata il 10.2.2009 dalla Corte di Giustizia Europea, attesa da anni e invocata a gran voce da tutti gli stati membri della Comunità Europea contro un istituto giuridico dai caratteri assolutamente arcaici, quasi "medioevali", ma fino a ieri ancora largamente utilizzato da parte dei giudici del Regno Unito, l'*Anti-suit Injunction*. La pronuncia in oggetto giunge nell'ambito di una vertenza che ebbe inizio nell'agosto 2000, quando la M/n "FRONT COMOR", appartenente alla West Tankers Inc. e noleggiata dalla Erg Petroli S.p.a., urtava a Siracusa contro un molo di proprietà della Erg, causando notevoli danni. Il contratto di noleggio era soggetto al diritto inglese e conteneva una clausola compromissoria che prevedeva un arbitrato a Londra. La Erg si rivolgeva ai suoi assicuratori, Allianz e Generali, per ottenere un'indennità nei limiti della sua copertura assicurativa e avviava un procedimento arbitrale a Londra contro la West Tankers Inc. per il recupero della parte eccedente. La West Tankers si costituiva in arbitrato contestando la propria responsabilità per i danni causati dall'urto. Nel frattempo, l'Allianz e la Generali, dopo aver indennizzato alla Erg il danno subito, davano corso ad un'azione giudiziaria di fronte al Tribunale di Siracusa contro la West Tankers per il recupero delle somme versate alla Erg., stante il diritto di surrogazione legale nei diritti dell'assicurata ex art. 1916 c.c.

La West Tankers sollevava a quel punto un'eccezione di incompetenza di tale giudice fondata sull'esistenza di un

MCCANICA AERONAUTICA S.R.L.



Continua ...

accordo arbitrale contenuto nel contratto di noleggio, e dava inizio ad un procedimento dinanzi alla *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Commercial Court)* - UK, chiedendo che fosse dichiarato che la controversia tra la stessa West Tankers e le compagnie assicuratrici Allianz e la Generali, in forza di detta clausola arbitrale, doveva essere sottoposta all'arbitrato. La West Tankers chiedeva altresì la pronuncia di una *antisuit injunction* nei confronti della Allianz e della Generali, ossia un provvedimento inibitorio che vietasse alle suddette compagnie assicuratrici di ricorrere ad un procedimento diverso da quello arbitrale e di proseguire il procedimento avviato dinanzi al Tribunale di Siracusa.

Con decisione 21.3.2005, la *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Commercial Court)* accoglieva le domande della West Tankers e pronunciava l'*anti-suit injunction* nei confronti della Allianz e della Generali. Queste ultime impugnavano tale pronuncia dinanzi alla *House of Lords*, rilevando che la pronuncia di una siffatta ingiunzione violava il regolamento n. 44/2001.

Per quanto concerne l'istituto giuridico dell'*anti-suit injunction* si tratta in breve di un ordine emesso da un giudice e indirizzato all'attore, attuale o potenziale, di un procedimento giudiziario all'estero, al fine di vietare a quest'ultimo di avviare o proseguire tale procedimento, qualora il suddetto giudice ritenga che la controversia rientri nell'ambito della propria competenza giurisdizionale: nel caso in cui il destinatario di una siffatta ingiunzione non vi ottemperi, egli si espone ad azioni giudiziarie per oltraggio alla Corte con conseguenze anche molto gravi, che possono giungere anche alla confisca di beni, all'arresto ed eventualmente alla condanna a pene detentive.

È di immediata evidenza che nessuno Stato della Comunità Europea potrebbe mai dare esecuzione ad un istituto di questo tipo, i cui effetti sarebbero

quindi destinati ad esaurirsi solo ed esclusivamente su suolo inglese, ma è altrettanto evidente che una condanna di tipo penale pendente nel Regno Unito può di fatto rappresentare un deterrente di non poco momento nei confronti di numerose compagnie e imprese, che potendo vedere compromesso il proprio volume d'affari e la propria possibilità di operare in territorio inglese (va detto a questo proposito che qualora il soggetto inottemperante fosse una persona giuridica, la pena detentiva poteva essere inflitta anche nei confronti dei legali rappresentanti) hanno spesso optato per una scelta di convenienza commerciale, accettando di sottomettersi alla giurisdizione inglese anche quando vi sarebbero state valide argomentazioni a sostegno di una scelta diversa in merito al foro competente. In realtà, già da qualche anno la *House of Lords*, attraverso le note sentenze "Gasser" e "Turner", emesse rispettivamente in data 9.12.2003 e 27.4.2004, aveva sostanzialmente dichiarato che un provvedimento inibitorio che vietasse ad una parte di avviare o proseguire un procedimento dinanzi ad un giudice di uno Stato membro non poteva essere compatibile con il sistema stabilito dal regolamento n. 44/2001, quand'anche esso fosse stato pronunciato dal giudice competente ai sensi di tale regolamento, e ciò sulla base del fatto che detto regolamento fornisce un insieme completo di disposizioni uniformi in materia di attribuzione di competenze agli organi giurisdizionali degli Stati membri, i quali devono avere reciproca fiducia nella corretta applicazione di dette regole.

Tuttavia, ritornando alla vertenza in oggetto, la stessa *House of Lords*, esaminando la questione rilevava come il principio sancito nelle sentenze "Gasser" e "Turner", non potesse essere esteso all'arbitrato, che in base all'art. 1, n. 2, lett. d), del regolamento n. 44/2001 sarebbe completamente escluso dall'ambito di applicazione di quest'ultimo. In tale materia non esisterebbe, quindi, un insieme di regole comunitarie uniformi, condizione necessaria

affinché la fiducia reciproca tra gli organi giurisdizionali degli Stati membri possa instaurarsi ed operare.

La *House of Lords*, posto che l'intera materia arbitrale si trova al di fuori dell'ambito di applicazione del regolamento n. 44/2001, riteneva pertanto che l'ingiunzione indirizzata alla Allianz e alla Generali, che vietava loro di ricorrere ad un procedimento diverso dall'arbitrato e di proseguire il procedimento dinanzi al Tribunale di Siracusa, non fosse in violazione di detto regolamento, ma decideva comunque di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale "se fosse compatibile con il regolamento (CE) n. 44/2001 il fatto che il giudice di uno Stato membro emetta un divieto indirizzato ad un soggetto di intraprendere o continuare un procedimento in un altro Stato membro, in base al fatto che tale procedimento viola un accordo arbitrale".

In altre parole, attraverso la suddetta questione pregiudiziale, la *House of Lords* chiedeva sostanzialmente se l'adozione da parte di un giudice di uno Stato membro di un provvedimento inibitorio diretto a vietare ad una persona di avviare o proseguire un procedimento dinanzi ai giudici di un altro Stato membro, per il motivo che un siffatto procedimento violerebbe un accordo arbitrale, sia incompatibile con il regolamento n. 44/2001, nonostante il fatto che l'art. 1, n. 2, lett. d), di detto regolamento escluda di fatto l'arbitrato dall'ambito di applicazione del medesimo. Il ragionamento della Corte muove da una considerazione fondamentale, ossia che nonostante il fatto che un procedimento, pur non rientrando formalmente nell'ambito di applicazione del regolamento n. 44/2001, può tuttavia avere conseguenze che pregiudicano l'effetto utile del suddetto regolamento, vale a dire può impedire la realizzazione degli obiettivi di unificazione delle norme sui conflitti di competenza in materia civile e commerciale e la libera circolazione delle decisioni in questa stessa materia.

... Continua



Continua ...

Ebbene, secondo la Corte di Giustizia delle Comunità Europee, ciò si verificherebbe in particolare quando un tale procedimento impedisca ad un giudice di un altro Stato membro di esercitare le competenze che gli sono attribuite in forza del regolamento n. 44/2001.

Ne consegue che l'eccezione di incompetenza sollevata dalla *West Tankers* dinanzi al Tribunale di Siracusa, basata sull'esistenza di un accordo arbitrale e comprendente la questione della validità di quest'ultimo, rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 44/2001, e che quindi spetta esclusivamente a tale giudice statuire su tale eccezione e sulla propria competenza ai sensi degli artt. 1, n. 2, lett. d), e 5, punto 3, di tale regolamento.

Pertanto, il fatto di impedire, mediante una *Anti-Suit Injunction*, ad un giudice di uno Stato membro, di regola competente per dirimere una controversia ai sensi dell'art. 5, punto 3, del regolamento n. 44/2001, di pronunciarsi sull'applicabilità stessa di quest'ultimo alla controversia dinanzi ad esso, equivale necessariamente a togliergli il potere di statuire sulla propria competenza in forza del regolamento n. 44/2001.

Ne consegue pertanto che una *Anti-Suit Injunction* non rispetta il principio generale risultante dalla giurisprudenza della Corte relativa alla Convenzione di Bruxelles, secondo cui ciascun giudice adito accerta esso stesso, in forza delle disposizioni ad esso applicabili, la propria competenza a pronunciarsi sulla controversia ad esso sottoposta, posto che il regolamento n. 44/2001 non autorizza, salvo limitate eccezioni, senza pertinenza con la causa principale, il sindacato della competenza di un giudice di uno Stato membro da parte di un giudice di un altro Stato membro.

Inoltre, ostacolando un giudice di un altro Stato membro nell'esercizio dei poteri che il regolamento n. 44/2001 gli attribuisce, una siffatta *anti-suit injunction* si dimostra altresì in netto contrasto con il principio di fiducia che gli Stati membri accordano reciprocamente ai

loro sistemi giuridici e alle loro istituzioni giudiziarie e sul quale è fondato il sistema di competenze del regolamento n. 44/2001.

Infine, la Corte conclude sottolineando che se attraverso una *Anti-Suit Injunction* fosse impedito al Tribunale di Siracusa di esaminare esso stesso la questione preliminare di validità o di applicabilità dell'accordo arbitrale, una parte potrebbe sottrarsi al procedimento limitandosi ad eccepire detto accordo e il ricorrente, che considerasse quest'ultimo caduco, inoperante o inapplicabile, si vedrebbe in tal modo impedire l'accesso al giudice nazionale da lui adito ai sensi dell'art. 5, punto 3, del regolamento n. 44/2001 e sarebbe pertanto privato di una forma di tutela giurisdizionale alla quale ha diritto.

Di conseguenza, tenuto conto delle considerazioni espresse, la questione sollevata deve essere risolta nel senso che l'emissione, da parte di un giudice di uno Stato membro, di un provvedimento inibitorio diretto a vietare ad una persona di avviare o proseguire un procedimento dinanzi ai giudici di un altro Stato membro, per il motivo che tale procedimento violerebbe un accordo arbitrale, è incompatibile con il regolamento n. 44/2001.

La Corte Europea ha quindi stabilito che, in conclusione, spetta esclusivamente all'organo giurisdizionale italiano adito dalla Allianz e Generali statuire sulla propria competenza per risolvere nel merito la controversia di cui è investito, dal momento che se si impedisse all'organo giurisdizionale italiano di esaminare la validità o l'applicabilità dell'accordo arbitrale, gli assicuratori sarebbero privati di una forma di tutela giurisdizionale cui invece hanno diritto: l'ingiunzione richiesta dalla *West Tankers* nel Regno Unito, e mirante a porre fine ad un procedimento giudiziario instaurato a Siracusa, risulterebbe quindi di ostacolo nei confronti di un organo giurisdizionale di un altro Stato membro nell'esercizio dei poteri conferitigli dal regolamento.

Per questi motivi, la Corte (Grande Sezione) ha dichiarato che l'emissione, da

parte di un giudice di uno Stato membro, di un provvedimento inibitorio diretto a vietare ad una persona di avviare o proseguire un procedimento dinanzi ai giudici di un altro Stato membro, per il motivo che tale procedimento violerebbe un accordo arbitrale, è incompatibile con il regolamento (CE) del Consiglio 22 dicembre 2000, n. 44/2001, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale.

La sentenza in oggetto è stata comprensibilmente accolta con grande soddisfazione nel Continente, in considerazione del suo effetto catatonico sulla solidità delle fondamenta di un sistema ormai consolidato in cui Londra, grazie anche al legalizzato utilizzo di strumenti coercitivi come la *Anti-Suit Injunction*, era divenuta il fulcro indiscusso delle procedure arbitrali in settori cardine quali lo *shipping*, l'*oil&gas*, il commercio internazionale e le assicurazioni.

Nicola Ridolfi

MATERIALI

a cura di Greta Tellarini

COMUNICAZIONE DEL 21 GENNAIO 2009 DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI.

OBIETTIVI STRATEGICI E RACCOMANDAZIONI PER LA POLITICA UE DEI TRASPORTI MARITTIMI FINO AL 2018

La presente Comunicazione della Commissione è finalizzata ad illustrare i principali obiettivi strategici del sistema di trasporto marittimo europeo da oggi fino al 2018 e ad individuare i settori principali in cui l'intervento dell'UE andrà a rafforzare la competitività del settore, potenziandone nel contempo il rendimento dal punto di vista ambientale. La presente comunicazione rientra

... Continua



Continua ...

nel più ampio contesto della politica dei trasporti (Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente) e della politica marittima integrata dell'Unione Europea (il "Libro blu"). Essa è intesa, inoltre, a sostenere altre politiche importanti, in particolare la politica comunitaria per l'energia e per l'ambiente. È il risultato di un dialogo costante con gli esperti degli Stati membri, della consulenza indipendente di un gruppo di esperti professionisti del settore della navigazione e di uno studio analitico delle tendenze e dei segnali di cambiamento nel settore del trasporto marittimo.

L'Europa svolge un ruolo importante nell'odierno contesto della navigazione, dal momento che le imprese europee possiedono il 41% della flotta mondiale complessiva. La necessità di adeguarsi alle esigenze dell'economia mondiale ha determinato importanti cambiamenti strutturali nel settore europeo della navigazione, determinando anche un notevole aumento della concorrenza da parte delle nazioni marittime di tutto il mondo. La Commissione ritiene che sia interesse dell'Unione Europea realizzare e mantenere condizioni di concorrenza stabili e prevedibili su scala mondiale per il settore della navigazione e le altre industrie marittime; mantenere un quadro chiaro e competitivo per quanto riguarda le imposte sulla stazza, le imposte sui redditi e gli aiuti di Stato, sostenendo in tal modo l'adozione di misure positive a favore di una maggiore compatibilità ambientale di questa modalità di trasporto, a sostegno dell'innovazione tecnologica, delle carriere e delle competenze professionali dei marittimi; garantire trasporti marittimi di qualità, collaborando per realizzare parità di condizioni nel trasporto marittimo, nell'osservanza, su scala mondiale, delle norme approvate a livello internazionale; favorire condizioni eque per gli scambi marittimi a livello internazionale e per l'accesso al mercato; monitorare le condizioni di

mercato, favorendo l'allineamento, a livello mondiale, delle norme sostanziali in materia di concorrenza.

Negli ultimi anni il comparto del trasporto marittimo ha creato molta occupazione, sia direttamente che indirettamente. La carenza sempre più acuta di professionisti del settore marittimo rischia di far perdere la massa critica di risorse umane che è alla base della competitività delle industrie marittime europee in generale. L'Unione Europea ha un interesse concreto a valorizzare i lati positivi delle professioni marittime attraverso azioni che coinvolgano di volta in volta la Commissione, gli Stati membri e lo stesso comparto marittimo. L'intervento comunitario dovrebbe, in particolare, essere finalizzato ad adottare misure positive che aprano favorevoli prospettive di carriera nei cluster marittimi, incentrandosi in particolare sullo sviluppo di competenze e qualifiche avanzate degli ufficiali dell'UE; a migliorare l'immagine del trasporto marittimo e delle carriere nel settore; a sostenere le attività dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) sul trattamento equo dei marittimi; a promuovere un migliore utilizzo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) per migliorare la qualità della vita in mare. La sicurezza, la protezione e la compatibilità ambientale delle operazioni di navigazione dipendono da una formazione di alto livello e dall'elevata professionalità degli equipaggi. Per tale motivo l'Unione Europea e gli Stati membri devono creare il quadro adeguato per offrire agli equipaggi la necessaria istruzione e formazione attraverso misure volte, in particolare, a garantire il totale rispetto dell'applicazione delle disposizioni internazionali e comunitarie previste dalla convenzione internazionale sulle norme di formazione, di abilitazione e di servizio di guardia della gente di mare (convenzione STCW) da parte di tutti i paesi che rilasciano certificati di abilitazione ai marittimi; contribuire alla revisione della convenzione STCW; promuovere la

cooperazione tra le istituzioni europee per la formazione in campo marittimo; lavorare in collaborazione con gli istituti di formazione e con l'industria per istituire "certificati di eccellenza marittima".

Negli ultimi anni le amministrazioni europee dei trasporti marittimi e l'industria europea della navigazione si sono impegnate intensamente per migliorare i risultati ambientali del trasporto marittimo. Il quadro normativo dell'Unione Europea è stato rafforzato, così come la cooperazione con gli Stati membri per affrontare aspetti quali la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti, le emissioni in atmosfera, il trattamento delle acque di zavorra e il riciclaggio delle navi. La Commissione, gli Stati membri e il settore marittimo europeo dovrebbero operare insieme per conseguire, a lungo termine, l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra prodotte dalla navigazione internazionale, di rafforzare la legislazione UE in materia di impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui delle navi mercantili, di promuovere un sistema europeo di gestione ambientale per i trasporti marittimi, che tenda al costante miglioramento delle prestazioni ambientali del settore della navigazione.

Con l'adozione e la successiva applicazione del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima l'Unione Europea dispone oggi di un quadro normativo organico e completo nel settore della navigazione; inoltre, sia le amministrazioni marittime dell'UE, sia l'industria della navigazione europea hanno investito molto nell'applicazione delle disposizioni in materia di sicurezza e protezione in campo marittimo. Nei prossimi anni l'Unione Europea e gli Stati membri dovrebbero garantire in via prioritaria l'osservanza delle norme UE ed internazionali in vigore e l'applicazione tempestiva dei provvedimenti introdotti dal terzo pacchetto sulla sicurezza marittima; riesaminare il mandato e il funzionamento dell'Agenzia europea per la

... Continua



Continua ...

sicurezza marittima; intensificare l'efficacia della partecipazione dell'UE alle attività dell'IMO e rafforzare la cooperazione internazionale; attribuire particolare importanza alle problematiche attinenti alla navigazione in condizioni estreme (ad es. in caso di ghiaccio); garantire l'applicazione sistematica delle linee guida dell'IMO sul trattamento delle persone soccorse in mare (*Guidelines on the treatment of persons rescued at sea*); garantire che tutte le amministrazioni marittime europee assegnino le risorse economiche e umane necessarie affinché i rispettivi paesi possano svolgere le proprie funzioni in veste di Stati di bandiera, Stati di approdo e Stati costieri; intervenire in seno all'IMO per giungere quanto prima ad un accordo su un quadro internazionale efficace in materia di responsabilità e indennizzo dei danni connessi al trasporto in mare di sostanze nocive e pericolose; provvedere affinché entro il 2012 tutti gli Stati membri siano vincolati, in base ai rispettivi impegni, da tutte le convenzioni internazionali in materia. Notevole è stato l'impegno del settore europeo della navigazione per mettere in atto le misure vincolanti in materia di protezione che l'IMO ha adottato nel 2002 e che l'Unione Europea ha recepito nel diritto comunitario nel 2004. Tale impegno deve essere portato avanti al fine di istituire un quadro organico di misure di protezione fondate sulla prevenzione, sulla capacità di reazione e di resistenza, creando una vera "cultura della protezione", intesa come parte integrante di operazioni portuali e di navigazione di qualità, senza compromettere inutilmente le prestazioni del settore e la qualità di vita dei marittimi e dei passeggeri. L'Unione Europea e gli Stati membri dovrebbero sostenere l'attuazione di misure di protezione a livello internazionale che risultino commisurate alle minacce preponderanti e siano fondate su metodi adeguati di analisi del rischio; sfruttare il quadro offerto dagli emendamenti in materia di sicurezza al Codice Doganale Comuni-

tario, contribuendo così agli impegni profusi a livello internazionale per garantire la continuità della catena dell'approvvigionamento internazionale; contribuire alla maggiore sicurezza della navigazione nelle zone soggette ad atti di pirateria e ad assalti armati, garantendo la protezione dei marittimi, dei pescatori e dei passeggeri delle navi al largo delle coste delle suddette zone a rischio; proteggere le rotte di navigazione internazionali da tutti gli atti che potrebbero alterarne il flusso di traffico; predisporre piani di reazione, comprendenti sistemi di allarme rapido, monitoraggio congiunto degli eventi e piani di protezione; collaborare per garantire gli opportuni miglioramenti del Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS).

In vista del 2018 si ritiene opportuno potenziare le capacità del sistema di trasporto marittimo dell'Unione Europea, istituendo un sistema integrato di gestione delle informazioni che permetta di individuare, monitorare, rintracciare e riferire su tutte le imbarcazioni presenti in mare e nelle vie navigabili interne, che si spostano da e verso i porti europei o che transitano nelle acque dell'Unione o in prossimità di esse. Un sistema di questo tipo dovrebbe rientrare nell'iniziativa *e-Maritime* e trasformarsi in un sistema integrato dell'Unione Europea, in grado di fornire servizi elettronici a vari livelli della catena di trasporto. A tal fine, il sistema dovrebbe essere in grado di comunicare con *e-Freight*, *e-Customs* e con i sistemi di trasporto intelligenti, in modo che gli utilizzatori possano reperire e rintracciare le merci non solo durante la fase del trasporto via mare o acque navigabili ma anche nelle altre fasi del trasporto, in una vera ottica di co-modalità.

Il trasporto marittimo è un elemento centrale per la sicurezza dell'approvvigionamento energetico ed è quindi uno strumento importante della politica europea in materia di energia. Il trasporto marittimo deve essere considerato parte della strategia comunitaria

per la diversificazione delle fonti e delle rotte degli approvvigionamenti energetici. La flotta che trasporta prodotti energetici deve raggiungere i più elevati standard tecnologici e gli equipaggi in servizio su queste navi devono essere adeguatamente formati, nel quadro degli sforzi dell'UE per garantire la qualità della navigazione.

L'Unione Europea ha sempre sostenuto le attività delle organizzazioni internazionali specializzate nel campo dei trasporti marittimi, ad esempio l'IMO, l'OIL, l'OMC e l'OMD, provvedendo a costituire una rete solida e sempre più vasta di accordi e dialoghi bilaterali nel settore marittimo con i principali partner commerciali e marittimi. La Commissione e gli Stati membri sono nella posizione più adatta per favorire il cambiamento e giungere ad un quadro normativo internazionale organico per il settore della navigazione, in grado di affrontare le sfide del XXI secolo, dando concreta attuazione, in particolare, agli strumenti internazionali adottati in sede IMO, definendo un meccanismo più efficace per una rapida ratifica delle convenzioni IMO a livello mondiale e favorendo l'istituzione di un meccanismo atto a garantire l'effettivo rispetto delle norme approvate a livello internazionale da parte di tutti gli Stati di bandiera e Stati costieri.

Nella prospettiva del 2018 le infrastrutture, compresi i porti, i collegamenti con il retroterra e il settore della navigazione, dovranno essere in grado di gestire almeno 1,6 miliardi di tonnellate in più rispetto a oggi. Si assisterà anche ad un aumento del traffico passeggeri, compresi i traghetti e le navi da crociera, e sarà pertanto necessario garantire la continuità territoriale, la coesione regionale e standard di qualità adeguati. Sarà pertanto necessario adeguare il sistema esistente, istituendo un vero "spazio europeo di trasporto marittimo senza barriere", garantendo le condizioni ideali per attirare investimenti nel settore portuale, pubblicando linee guida sull'applicazione

... Continua



Continua ...

della normativa ambientale comunitaria pertinente allo sviluppo dei porti, rafforzando la strategia UE finalizzata a realizzare appieno i progetti sulle autostrade del mare e promuovendo programmi di finanziamento dell'UE, come i progetti sulle reti transeuropee di trasporto, Marco Polo o gli strumenti della politica regionale.

La competitività delle industrie marittime europee e la loro capacità di affrontare le sfide a livello di ambiente, energia, sicurezza e fattore umano dipendono in buona parte dall'investimento di ricerca e innovazione, che deve essere maggiormente incoraggiato. Nel settore marittimo, ad esempio, c'è ancora ampio spazio per migliorare l'efficienza energetica delle navi, ridurre l'impatto ambientale, minimizzare i rischi di incidente e garantire una migliore qualità della vita in mare. Un'altra esigenza sempre più sentita è quella di promuovere strumenti adeguati di ispezione e monitoraggio e favorire lo sviluppo di norme ambientali e tecnologiche avanzate.

In conclusione, l'Unione europea e gli Stati membri hanno un forte interesse comune a incentivare una navigazione intra-europea e internazionale sicura, protetta ed efficiente su oceani e mari puliti, la competitività a lungo termine sui mercati mondiali del settore europeo della navigazione e delle industrie marittime connesse e l'adattamento dell'intero sistema di trasporto via mare alle sfide che si profilano per il XXI secolo.

Le soluzioni strategiche presentate in questa comunicazione per il settore europeo della navigazione e per il sistema europeo di trasporto marittimo, nell'ottica del 2018, offrono le prospettive per il raggiungimento di tali obiettivi, ispirandosi ad un approccio integrato alla politica marittima e basandosi sui valori essenziali dello sviluppo sostenibile, della crescita economica e della liberalizzazione dei mercati, secondo i principi di una concorrenza leale e norme sociali ed ambientali elevate.

I vantaggi connessi alla visione proposta dovrebbero estendersi oltre le frontiere dell'Europa ed abbracciare le altre regioni del mondo interessate dai trasporti marittimi, compresi i paesi in via di sviluppo.

EVENTI

The first edition of the Summer School in "Aviation Management" will start in May 2009: such pilot experience is the result of a cooperation between Bologna University, ENAV and other companies in the area.

The present global world crisis is heavily influencing the air transport market, leading to a consistent revenues' fall. Despite such crisis, it is important to explore new opportunities aimed at reinforcing the system integration. In such context, training activities have a leading role, which should continuously be developed.

Those are the basis for the collaboration among the II Faculty of Engineering of Bologna University (located in Forlì), some local companies and ENAV, which generated the Summer School in "Aviation Management", supported by ENAC, with the aim to facilitate the air transport integration through the involvement of different actors.

Such project is the natural outcome of the previous collaboration experiences between Bologna University and ENAV such as the 1st level University Master on "Flight Safety" provided in the period 2003-2005.

The ambition of the Summer School is to reinforce efficiently and actively the already set up integration, disclosing other opportunities.

Next May course is a pilot test which aims at realizing further editions and developing any other educational offer. The course, directed by Prof. Franco Persiani and coordinated by

Prof. Anna Masutti, both of Bologna University, is provided by teachers (A. Goetz, M. Ponti, S. Landi, P. Mendes De Leon) coming from Italian universities (Bologna and Milan Polytechnic) and foreign universities (Institute of Denver – USA and Leiden University – Netherlands), with the support of an experienced tutor. The course will take place in Bertinoro Residential University Centre (an old X century structure near Forlì).

The course is formed by two separate modules in order to facilitate the frequency of the participants, which will be high profile managers coming from different companies and authorities of the air transport market. The educational method consists of 'frontal' teaching together with discussion moments based on real case studies proposed by teachers, with the aim of facilitating participants' interaction. The main subjects are: analysis of national and international regulations' evolution, study of best practices, analysis of the regulatory impacts in economical terms on the market, tourism market evolution and the very updated studies on safety & security. The frequency of the course will allow the participants to obtain university credits.

Italy is certainly an advanced country in the aeronautics field. This initiative aims at representing the first of other forms of collaboration and integration – to be inspired by International educational models.

E-mail: info@isaers.com
www.isaers.com/summerschool