

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

**European Global Navigation
Satellite Systems:
an update on the current situation**
pagg. 1-3

**La Convenzione sulla compensazione
per danni causati da aeromobili a terzi a
seguito di atti di interferenze illecite e
la Convenzione sulla compensazione
per danni causati da aeromobili a terzi**
pagg. 1-6

**Un recente intervento comunitario in
materia di disposizioni e norme di
sicurezza per le navi da passeggeri**
pagg. 1-13

Osservatorio Legislativo
pagg. 6-10

Rassegna Giurisprudenziale
pag. 10-11

Materiali
pagg. 12-13

Sezione Marittima

**L'attuazione della Direttiva 2005/45/C
in materia di requisiti minimi
di formazione per la gente di mare**
pagg. 14-17

Osservatorio Legislativo
pagg. 17-20

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 20-23

Materiali
pagg. 23-24

European Global Navigation Satellite Systems: and update on the current situation

by Paul Flament*

After several years of technical development, the European GNSS programme has undergone a re-profiling over the last two years. This article presents the status of technical progress, as well as the new financial and managerial framework for the deployment of Galileo and the start of operations of EGNOS.

The European GNSS is composed of two infrastructures which are under development: Galileo and EGNOS¹.

Galileo is intended to provide a set of five different services (open, commer-

* European Commission – DG Energy and Transport

¹ Information about Galileo and EGNOS can be found at <http://ec.europa.eu/transport/galileo> and <http://ec.europa.eu/transport/egnos>

Continua a pagina 2

La Convenzione sulla compensazione per danni causati da aeromobili a terzi a seguito di atti di interferenze illecite e la Convenzione sulla compensazione per danni causati da aeromobili a terzi

di Anna Masutti e Silvia Ceccarelli

Dal 20 aprile al 2 maggio 2009 le delegazioni di 81 Stati e di 16 Organizzazioni internazionali hanno partecipato, presso la sede dell'ICAO a Montreal, alla Conferenza Diplomatica per la definizione di due Convenzioni internazionali sul risarcimento di danni causati da aeromobili a terzi nei casi di rischi di carattere generale e nei casi di atti di interferenza illecita.

La Convenzione di Roma del 1952 che disciplina la responsabilità civile per i danni causati a terzi dagli aeromobili stranieri sulla superficie, ratificata da un numero limitato di paesi e, tra questi, solamente quattro Stati comunitari (Bel-

Continua a pagina 3

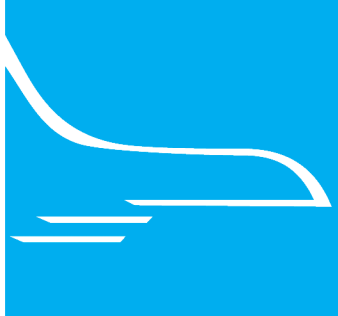
Un recente intervento comunitario in materia di disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri

di Giuseppe Giliberti

La direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, ha subito diverse e sostanziali modificazioni. Essa deve ora essere nuovamente modificata ed è quindi opportuno procedere, per ragioni di chiarezza, alla sua rifusione. I nuovi elementi contenuti nella presente direttiva riguardano esclusivamente le procedure di comitatologia e, pertanto, non è necessario il recepimento da parte degli Stati membri.

Scopo della presente direttiva è istituire un livello di sicurezza uniforme per persone e cose sulle navi e sulle unità veloci da passeggeri nuove ed esistenti, quando entrambe le categorie di navi e unità veloci sono adibite a viaggi nazionali, e stabilire le procedure da negoziare a livello internazionale per armonizzare le norme vigenti in materia di navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali e allineare le stesse alle nor-

Continua a pagina 13



Continua dalla prima pagina

European Global Navigation Satellite Systems: an update on the current situation

by Paul Flament

cial, safety of life, public regulated and search and rescue) which will offer global coverage.

The implementation of the infrastructure, which comprises a constellation of 30 satellites and a network of ground stations, started to be put in place in 2005 with the launch of a first experimental satellite (Giove-A), followed by a second test satellite in 2008 (Giove-B). This phase allows Europe to test the first maser atomic clock ever flown in space. The outstanding quality of the signals and modulation chosen for Galileo has also already been demonstrated live.

By the end of 2010 and beginning of 2011, the first four operational satellites will be launched to perform in-orbit testing of the space and ground systems in preparation for the full infrastructure deployment foreseen by 2013. The various ground elements have also

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:

Paul Flament, Giuseppe Gilliberti, Pietro Nisi, Pierpaolo Vinci, Greta Tellarini

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

started to become a reality, with control centres in Oberpfaffenhoffen (Germany) and Fucino (Italy), a telemetry and telecommand station in Kiruna (Sweden), an uplink station in Svalbard (Norway) and a whole host of other ground elements under construction.

This rapid progress is taking place after a full programme re-profiling that was initiated two years ago. In 2007, the European Union decided to set aside the public private partnership approach initially conceived for the deployment and exploitation phases of Galileo.

The prohibitive costs of transferring to the private sector the market risk (due to the difficulty in predicting firm and reliable market revenues) and system design risks, led the public sector to review the overall concession concept and to decide on a new approach.

The European Parliament and Council subsequently adopted a Regulation laying down the rules for the further implementation of the European GNSS programme², i.e. for the deployment of a publicly funded Galileo and publicly funded operation of EGNOS. The European Commission has been entrusted with full responsibility and ownership of the infrastructures. It therefore acts as "Maître d'ouvrage", while the European Space Agency is its "Maître d'oeuvre" in charge of the procurement of the various system elements.

The Galileo procurement contract notice, which divides the system into six separate packages, was published in July 2008. Eleven companies have been pre-selected for the competitive dialogue procedure:

- Logica (NL) and ThalesAleniaSpace (IT) for system support,
- Logica (UK) and ThalesAleniaSpace (FR) for the ground mission segment,
- EADS Astrium (UK) and G-NAV (repre-

- Lockheed Martin IS&S (UK) for the ground control system,
- EADS Astrium (DE) and OHB System (DE) for the space segment,
- Arianespace (FR) for launch services and
- DLR (DE) + Telespazio (IT) and Inmarsat (UK) for the operations.

Contract awards are expected to take place between late 2009 and early 2010, although it is not foreseen that the contracts will be awarded simultaneously.

A risk management approach is adopted throughout the programme, whether this be for risks related to schedule, cost or performance. Risks, which can materialise in the procurement, the production chain, launch operations and exploitation, are being identified and managed.

The deployment of other, non-European, GNSS infrastructures is also recognised as a potential threat to the Galileo system.

The latter issue, for example, is the case in the frequency domain where mutual interference could be detrimental to all if compatibility issues are not addressed by the developers and operators of the various satellite navigation systems including GPS (United States of America), Galileo (Europe), Glonass (Russian Federation), IRNSS (India) Compass (China), QZSS (Japan), etc. The European Commission is monitoring these developments carefully.

The mandate of the GNSS Supervisory Authority has also been revised and limited to security accreditation and activities related to market development³.

The second pillar of the European GNSS is EGNOS. This system, which augments

³ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Council Regulation (EC) No 1321/2004 on the establishment of structures for the management of the European satellite radio navigation programmes. COM/2009/0139 final.

... Continua



Continua ...

GPS performance over Europe, is based on a set of dedicated navigation transponders on-board three geostationary satellites and a network of ground stations.

The European Space Agency was responsible for the technical development of EGNOS, but it has been jointly financed by the European Union. EGNOS has not only succeeded in increasing European knowledge and competency in the field of satellite navigation, it has also become an operational system and its ownership was transferred to the European Community in 2009.

The European Community is now negotiating the necessary contractual arrangements with an operator⁴ to allow its use on an operational basis by all European users, including by safety-of-life communities (civil aviation, maritime, etc.).

EGNOS is demonstrating an outstanding performance⁵ and certification activities are expected to lead to full operator certification in 2010.

Work is also being undertaken to develop exploitation scenarios. The European Commission is foreseen to propose to the European Parliament and Council in 2010 a set of recommendations on the most appropriate approach for the financing and management of the long term exploitation of Galileo and EGNOS beyond 2013⁶.

This will not only ensures that the required financing is secured, but will also provide receiver manufacturers, application developers and end-users the necessary guarantees about the enduring nature of Galileo and EGNOS.

⁴ ESSP: European Satellite Services Provider.

⁵ Albeit limited edge coverage performances still imply works and installations (North-East of Spain, Açores, Finland, South Italy, Greece, etc.).

⁶ Or as soon as Galileo full deployment will have taken place.

Continua dalla prima pagina

La Convenzione sulla compensazione per danni causati da aeromobili a terzi a seguito di atti di interferenze illecite e la Convenzione sulla compensazione per danni causati da aeromobili a terzi

di Anna Masutti e Silvia Ceccarelli

gio, Italia, Lussemburgo e Spagna), richiedeva da tempo un aggiornamento e già in occasione della sua 31° sessione tenutasi nell'anno 2000, il Comitato giuridico dell'ICAO includeva nel suo programma il lavoro la modernizzazione della Convenzione.

Nel 2004 il Consiglio dell'ICAO decideva di istituire un Gruppo speciale sulla modernizzazione della Convenzione e nel 2007 tale Gruppo preparava due progetti di disciplina internazionale: un primo progetto sulla compensazione per danni causati da aeromobili a terzi a seguito di atti di interferenze illecite ed un secondo sulla compensazione per danni a terzi nei casi di rischi generali, da sottoporre all'esame dell'ICAO.

Sulla base del lavoro preparatorio, nel 2008 il Comitato giuridico dell'ICAO analizzava e sviluppava ulteriormente i due testi e il Consiglio dell'ICAO, durante la 184° sessione decideva di sottoporre i progetti alla Conferenza Diplomatica dello scorso maggio dove sono state elaborate ed adottate le seguenti Convenzioni internazionali:

– Convenzione sulla compensazione per danni causati da aeromobili a terzi a seguito di atti di interferenza illecita (cd "Convenzione sulle interferenze il-

lecite") "Convention on Compensation for damage to third parties, resulting from acts of unlawful interference involving aircraft";

– Convenzione sulla compensazione per danni causati da aeromobili a terzi (cd "Convenzione sui rischi generali") "Convention on Compensation for damage caused by Aircraft to third parties".

Durante i lavori della Conferenza Diplomatica gli Stati dell'Unione europea si sono coordinati con la Commissione sulle questioni che rientrano nella competenza della Comunità ed, in particolare, sulla competenza giurisdizionale e sul riconoscimento ed esecuzione delle decisioni di cui al Reg. n. 44/2001, e sulle questioni relative al Reg. n. 785/2004 che introduce requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti, nonché, infine, sulla Direttiva n. 374/85 relativa al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri in materia di responsabilità per danno da prodotti difettosi.

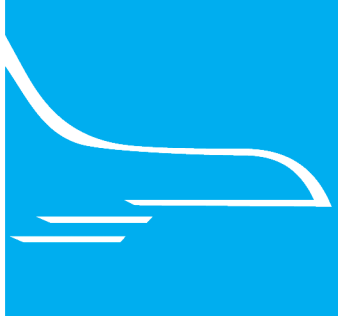
La Commissione europea, ritenendo prematura la firma delle Convenzioni alla fine dei lavori della Conferenza Diplomatica, ha invitato gli Stati membri ad astenersi dalla firma in attesa di futuri approfondimenti giuridici dei testi.

Le Convenzioni sono state firmate solo da sei Stati (Congo, Costa D'Avorio, Ghana, Serbia, Uganda e Zambia).

La prima delle due Convenzioni introduce delle forme di compensazione per i terzi che hanno subito dei danni sulla superficie a seguito di atti di illecita interferenza nella sicurezza della navigazione aerea, quali quelli di terrorismo, arrecati con il coinvolgimento di un aeromobile impegnato in un volo internazionale, alla condizione che i soggetti danneggiati si trovino sul territorio di uno Stato che abbia aderito alla Convenzione (l'art. 2.1 stabilisce, infatti, che: "This Convention applies to damage to third parties which occurs in the territory of a State Party caused by an

... Continua

 **AleniaAeronautica**
Una Società Finmeccanica



Continua ...

aircraft in flight on an international flight, as a result of an act of unlawful interference").

La Convenzione entrerà in vigore allo scadere del 180° giorno successivo al deposito del 35° strumento di ratifica alla condizione, tuttavia, che il numero complessivo dei passeggeri in partenza dagli aeroporti di ciascun Paese che vi ha aderito sia almeno di 750.000.

Laddove, anche uno solo dei 35 Stati che hanno depositato gli strumenti di ratifica non raggiunga il numero dei passeggeri indicati, la Convenzione entrerà in vigore solamente allo scadere del 180° giorno successivo al raggiungimento della condizione in parola.

Alla Convenzione in esame si affianca un secondo Trattato internazionale adottato alla medesima Conferenza, ed intitolato "*Convention on Compensation for damage caused by Aircraft to third parties*". Questa seconda Convenzione entrerà in vigore il 60° giorno successivo alla data di deposito del 35° strumento di ratifica, accettazione o adesione e troverà applicazione per le ipotesi di danni a terzi sulla superficie causati da un aeromobile per cause diverse dagli atti di illecita interferenza oggetto del primo Trattato.

Sia l'art. 44 della Convenzione sui danni da illecita interferenza, sia l'art. 25 della Convenzione sui rischi 'ordinari' stabiliscono che esse sono destinate a sostituire, una volta in vigore, l'attuale disciplina della Convenzione di Roma del 1952 ed il Protocollo di Montreal del 1978.

Le Convenzioni in esame ampliano l'ambito di applicazione della nuova disciplina rispetto a quanto previsto dalla Convenzione di Roma o dal suo Protocollo modificativo.

Mentre, infatti, per la Convenzione di Roma la disciplina internazionale trova applicazione per i danni causati nel territorio di uno Stato contraente da un aeromobile registrato nel territorio di un altro Stato contraente, la Convenzione relativa ai danni da illecita interferenza estende la propria applicabilità anche agli Stati non contraenti per i danni ivi

causati da un operatore che ha la sede della propria attività o la residenza permanente in uno Stato contraente.

Inoltre, entrambe le Convenzioni possono trovare applicazione anche per danni causati da un aeromobile in occasione di un volo nazionale sul territorio di uno Stato membro, purché lo Stato abbia dichiarato, all'atto del deposito degli strumenti di ratifica, di voler estendere anche ai voli non internazionali l'applicabilità della disciplina delle Convenzioni in esame.

Tale scelta è lasciata alla libera decisione degli Stati che possono aderire ad entrambe o anche ad una sola di esse. Le nuove fonti convenzionali non trovano invece applicazione con riguardo ai danni arrecati da aeromobili di Stato o comunque impiegati in servizi militari, doganali o di polizia.

La prima delle due Convenzioni si connota senza dubbio per originalità dato che, per la prima volta, sono previste, a livello internazionale, forme di indennizzo per danni causati a terzi sulla superficie da atti di terrorismo con l'impiego di un aeromobile.

Va ricordato, infatti, che la Convenzione dell'Aia del 16 dicembre 1970 sulla repressione della cattura illecita di aeromobili è finalizzata a perseguire penalmente l'atto criminale di colui che sequestra illegalmente un aeromobile, mentre la successiva Convenzione di Montreal del 23 settembre 1971, integrata dal protocollo del 24 febbraio 1988, sulla repressione di atti illeciti diretti contro la sicurezza dell'aviazione civile, introduce una disciplina per perseguire coloro che si rendano responsabili di un atto di violenza su un aeromobile o in un aeroporto o contro un aeromobile o aeroporto mettendo in pericolo la sicurezza di entrambi.

In entrambe le nuove Convenzioni la responsabilità per i danni casualmente ri-

feribili al volo dell'aeromobile viene posta a carico dell'esercente ('operator'). Le Convenzioni tengono conto, nella definizione di tale figura, dei nuovi modelli contrattuali previsti per l'impiego dell'aeromobile.

A tali scopi l'esercente viene identificato nel soggetto che fa uso dell'aeromobile, con la precisazione che se il controllo della navigazione dell'aeromobile viene mantenuto da tale soggetto, che ha meramente concesso i diritti di uso del velivolo, sia direttamente sia indirettamente, egli continuerà a rivestire la figura di esercente.

È la stessa definizione di 'operator' a chiarire che vi è un utilizzo dell'aeromobile quando una persona usa quest'ultimo personalmente, o per mezzo dei suoi dipendenti e preposti.

Manca, dunque, nei Trattati in esame, la presunzione di esercenza in capo al proprietario del velivolo che abbiamo visto invece nella Convenzione di Roma (art. 2.3), assenza che troverebbe ragione d'essere, come si è anticipato, nella nuova prassi contrattuale che vede il crescente ricorso al leasing aeronautico per l'impiego di aeromobili.

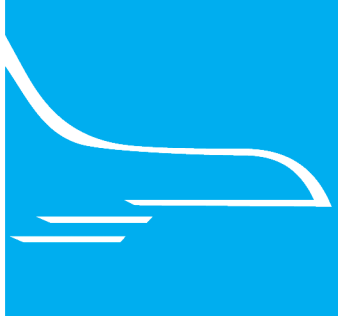
Conformemente a quanto previsto dalla Convenzione di Roma, non sono indennizzabili i danni indiretti e quelli causati dal passaggio del velivolo sullo spazio aereo di uno Stato in conformità con le regole esistenti in materia. Entrambe le Convenzioni escludono la possibilità di risarcire i cosiddetti danni punitivi ed i danni psicologici.

Con riguardo a questi ultimi è, tuttavia, prevista un'eccezione per l'eventualità in cui questi insorgano quali conseguenze di una malattia accertata sotto il profilo psichiatrico derivante da lesione corporale o da diretta esposizione ad una probabilità di imminente decesso o danno fisico.

Ambidue i Trattati internazionali prevedono che la responsabilità dell'esercente, che si basa su criteri di responsabilità oggettiva, non ecceda determinati importi espressi in diritti speciali di prelievo stabiliti in ragione di determinati scaglioni; questi ultimi sono individuati in

... Continua





Continua ...

base al peso massimo dell'aeromobile come attestato nel certificato di navigabilità, e già presenti nel reg. 785/2004 sulla copertura assicurativa minima obbligatoria.

La Convenzione sui rischi ordinari stabilisce, diversamente dal Trattato sui rischi cosiddetti 'speciali', che il mantenimento del beneficio del limite è subordinato ad una determinata prova da parte dell'esercente circa l'assenza di negligenza od altro atto illecito od omissione propria o dei suoi dipendenti e preposti, o alla prova che il danno è la conseguenza della sola negligenza o altro atto illecito di altro soggetto.

Anche in questo Trattato, al pari della Convenzione di Roma del 1952, viene previsto un meccanismo di superamento dei limiti di responsabilità. Mentre, tuttavia, nella Convenzione di Roma l'esercente, ai sensi dell'art. 12.1, non beneficia di tali limiti laddove coloro che hanno sofferto il danno diano prova che quest'ultimo è stato causato da un atto deliberato o da una omissione dell'operatore, dei suoi dipendenti o agenti, effettuato con l'intento di causare un danno, nella nuova Convenzione per i rischi cosiddetti 'ordinari' sarà l'esercente che dovrà provare, se intende avvalersi del meccanismo di limitazione della responsabilità, che il danno non consegue ad un suo comportamento negligente, o ad un comportamento negligente dei suoi dipendenti e preposti.

Diversamente da quanto ora esaminato, la Convenzione sui danni da interferenza illecita prevede che, se il complesso dei danni cagionati a terzi eccede il limite indennizzabile, un compenso è dovuto da un Fondo, denominato "*International Civil Aviation Compensation Fund*" istituito sulla base della disciplina stabilita dalla Convenzione stessa, che avrà sede nello stesso luogo dell'ICAO. Il Fondo internazionale ha lo scopo di indennizzare (alle medesime condizioni stabilite per l'operatore) i danni eccedenti i limiti di responsabilità dei quali quest'ultimo beneficia, od anche i danni subiti dai passeggeri a bordo di un aeromobile coinvolto in un evento in circo-

stanze tali per cui il risarcimento accordato loro in base alla legge applicabile sia risultato non commisurato a quello accordato ai terzi in forza delle disposizioni della nuova Convenzione.

Sia l'esercente quanto il Fondo internazionale beneficiano di un meccanismo di esonerazione (totale o parziale) della responsabilità qualora dimostrino che il danno è stato causato (anche solo in parte) dall'atteggiamento doloso o colposo, ovvero temerario e consapevole del probabile danno del terzo danneggiato o del suo avente diritto.

La Convenzione in esame prevede inoltre un limite massimo di indennizzo dei danni arrecati da interferenza illecita, stabilito in 3 000 000 000 DSP per ciascun evento.

Un compenso addizionale viene poi riconosciuto, dall'art. 23 della Convenzione in esame, a carico dell'operatore. Quest'ultimo viene ritenuto responsabile di ciascun compenso addizionale se il danneggiato prova che l'operatore (o i suoi dipendenti e preposti) hanno contribuito ad arrecare l'evento dannoso con atti od omissioni con l'intenzione di causare un danno o temerariamente e con la consapevolezza del probabile danno.

Un ulteriore aspetto di novità è rappresentato dal meccanismo di alimentazione del Fondo internazionale. Il Fondo sarà alimentato da una somma di denaro obbligatoriamente corrisposta da ciascun passeggero (e per ciascuna tonnellata di merce trasportata, nel trasporto di merci) in partenza per un volo internazionale di linea o non, da un aeroporto situato in uno Stato aderente alla Convenzione.

Nel Fondo possono essere versate anche le somme raccolte nei voli di collegamento tra due aeroporti situati all'in-

terno del medesimo Stato, qualora quest'ultimo abbia dichiarato, all'atto del deposito degli strumenti di ratifica, la propria intenzione di applicare la disciplina internazionale anche per i voli privi di tale natura.

La Convenzione sui rischi da illecita interferenza prevede, inoltre, un articolato meccanismo per l'esercizio dell'azione di regresso nei confronti dei soggetti responsabili del danno ed un analogo diritto viene riconosciuto anche al Fondo internazionale nei confronti dell'operatore laddove quest'ultimo abbia intenzionalmente o con temerarietà arrecato il danno. I Trattati in esame introducono, poi, un termine di decadenza per l'azione di responsabilità ridotto rispetto all'attuale e di durata biennale, decorrente dal giorno in cui si è verificato l'evento che ha dato origine al danno.

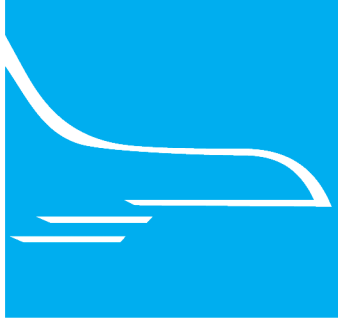
Parimenti in due anni si estingue il diritto all'indennizzo da parte del Fondo internazionale, a meno che un'azione non sia stata intrapresa o non sia stato notificato al Fondo che un'azione è stata intrapresa nei confronti dell'operatore. La giurisdizione spetta, secondo la nuova disciplina delle Convenzioni in esame, alle corti dello Stato contraente nel quale si è verificato l'evento dannoso. Tuttavia, se il danno si verifica nel territorio di più d'uno Stato contraente, la giurisdizione spetta allo Stato membro nel cui spazio aereo si trovava l'aeromobile al momento dell'evento dannoso.

Le Convenzioni in esame ampliano l'ambito di applicazione della nuova disciplina rispetto a quanto previsto dalla Convenzione di Roma o dal suo Protocollo modificativo.

Mentre, infatti, per la Convenzione di Roma la disciplina internazionale trova applicazione per i danni causati nel territorio di uno Stato contraente da un aeromobile registrato nel territorio di un altro Stato contraente, la Convenzione relativa ai danni da illecita interferenza estende la propria applicabilità anche agli Stati non contraenti per i danni ivi causati da un operatore che ha la sede della propria attività o la residenza permanente in uno Stato contraente.

... Continua





Continua ...

Inoltre, entrambe le Convenzioni possono trovare applicazione anche per danni causati da un aeromobile in occasione di un volo nazionale sul territorio di uno Stato membro, purché lo Stato abbia dichiarato, all'atto del deposito degli strumenti di ratifica, di voler estendere anche ai voli non internazionali l'applicabilità della disciplina delle Convenzioni in esame.

Tale scelta è lasciata alla libera decisione degli Stati che possono aderire ad entrambe o anche ad una sola di esse.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Silvia Ceccarelli*

LEGGE 27 FEBBRAIO 2009, N. 14 - CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO LEGGE 30 DICEMBRE 2008, N. 207 RECANTE PROROGA DEI TERMINI PREVISTI DA DISPOSIZIONI LEGISLATIVE E DISPOSIZIONI FINANZIARIE URGENTI.

(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 28 febbraio 2009)

Con la legge di conversione del Decreto Legge Milleproroghe (legge n. 14/2009, art. 28) slitta al 31 dicembre 2009 il termine – da ultimo fissato al 31 dicembre 2008 dal D.L. n. 248/2007, il Milleproroghe 2007 – per l'adozione dei decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro delle Finanze, per la determinazione della misura dei diritti aeroportuali per i servizi offerti in regime di esclusiva. In attesa dei citati decreti interministeriali, che dovranno seguire i criteri attuativi stabiliti dal CIPE (v. Delibere n. 38/2007 e n. 51/2008) il Ministro dei Trasporti ha provveduto con proprio D.M. del 21 luglio 2008 ad aggiornare la misura dei diritti aeroportuali.

* Funzionario ENAC – Direzione Trasporto Aereo.

Ad opera del medesimo provvedimento legislativo (art. 29, co. 1), è stata disposta la proroga del termine per la conclusione delle procedure di rilascio delle concessioni aeroportuali.

In base al d.lgs. n. 96/2005 il rilascio delle concessioni aeroportuali è subordinato allo svolgimento di una gara. Per espressa previsione della stessa legge l'obbligo di gara non si applica tuttavia alle concessioni già assentite nonché a quelle per le quali sia già stato avviato il procedimento di richiesta.

Per la conclusione delle procedure di rilascio era, inoltre, previsto un termine che negli anni è stato più volte prorogato. La norma in esame prevede un ulteriore rinvio di tale termine al 31 dicembre 2009.

DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - 21 LUGLIO 2009

DESIGNAZIONE DELL'AUTORITÀ RESPONSABILE DEL COORDINAMENTO E DEL MONITORAGGIO DELL'ATTUAZIONE DELLE NORME FONDAMENTALI COMUNI IN TEMA DI SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE.

Così come previsto dal Regolamento (CE) n. 300/2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il presente Decreto, ha designato l'Enac quale unica Autorità responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza dell'aviazione civile.

Il Decreto stabilisce che per la redazione, l'attuazione e l'aggiornamento del programma nazionale di sicurezza e del programma nazionale di controlli di qualità sul sistema di sicurezza dell'aviazione civile l'Enac si avvale del Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti aerei e degli aeroporti (CISA).

LEGGE 28 GENNAIO 2009, N. 2 "CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 29 NOVEMBRE 2008, N. 185, RECANTE MISURE URGENTI PER IL SOSTEGNO A

FAMIGLIE, LAVORO, OCCUPAZIONE E IMPRESA E PER RIDISEGNARE IN FUNZIONE ANTI-CRISI IL QUADRO STRATEGICO NAZIONALE"

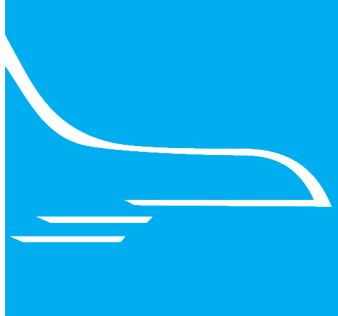
(Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28 gennaio 2009 - Supplemento Ordinario n. 14)

L'art 19 c. 5 bis della legge di conversione del decreto anticrisi (L. 2/2009), al fine di assicurare il mantenimento dei livelli occupazionali e dei collegamenti internazionali occorrenti allo sviluppo del sistema produttivo e sociale delle aree interessate, ha incaricato il Ministero delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministero degli affari esteri, di promuovere la definizione di nuovi accordi bilaterali nel settore del trasporto aereo, nonché la modifica di quelli vigenti, al fine di ampliare il numero dei vettori ammessi a operare sulle rotte nazionali, internazionali e intercontinentali, nonché di ampliare il numero delle frequenze e destinazioni su cui è consentito operare a ciascuna parte, dando priorità ai vettori che si impegnino a mantenere i predetti livelli occupazionali.

Il provvedimento legislativo stabilisce che nelle more del perfezionamento dei nuovi accordi bilaterali o della modifica di quelli vigenti l'ENAC, ai fini di garantire al paese la massima accessibilità internazionale e intercontinentale diretta, potrà rilasciare, ai vettori che lo richiedano, autorizzazioni temporanee di validità non inferiore a diciotto mesi.

A tal proposito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ENAC in collaborazione con il Ministero degli Affari Esteri, hanno inviato una Nota Verbale a 39 Paesi extracomunitari (Algeria, Angola, Arabia Saudita, Argentina, Bangladesh, Bahrain, Bielorussia, Brasile, Capo Verde, Cuba, Egitto, Filippine, Georgia, Giamaica, Giappone, Giordania, Hong Kong, India, Israele, Kenya, Kuwait, Libia, Messico, Moldova, Nigeria, Pakistan, Qatar, Russia, Senegal, Singapore, Siria, Sri Lanka, Sud Africa, Thailandia, Tunisia, Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Venezuela) al fine di concludere i negoziati per la revisione degli

... Continua



Continua ...

accordi aerei attualmente in vigore, onde ampliare i diritti di traffico già esistenti ed hanno avanzato numerose proposte di revisione di accordi bilaterali tramite corrispondenza.

Ad oggi sono stati aggiornati gli accordi aerei con i seguenti Paesi:

- Corea del Sud
- Cina
- Giappone
- Qatar
- Taiwan
- E.A.U.
- Singapore
- Sri Lanka
- Ucraina

CIRCOLARE ENAC - EAL 18 DEL 24 AGOSTO 2009

ASSEGNAZIONE DI BANDE ORARIE SUGLI AEROPORTI COORDINATI NAZIONALI

L'Enac ha recentemente emanato al circolare Eal 18 al fine di fornire un'interpretazione del regolamento (CEE) n 95/93, così come successivamente modificato dal regolamento 793/2004 relativo a "Norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità", applicabile su tutti gli aeroporti nazionali che vengono individuati come coordinati (Bergamo - Cagliari - Catania - Firenze - Milano Malpensa - Milano Linate - Napoli - Palermo - Roma Ciampino - Roma Fiumicino - Torino - Venezia) e ad orari facilitati (Bologna - Pisa).

La circolare disciplina il ruolo e i compiti di Assoclearance, il coordinatore italiano, unico responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti italiani coordinati, ed in particolare specifica le informazioni che il coordinatore deve fornire all'Enac.

Ad esempio è stabilito che il coordinatore deve fornire all'Enac l'elenco di eventuali liste di attesa per le bande orarie che si dovessero creare sui vari scali coordinati e i criteri di assegnazione di bande orarie sempre in caso di liste di attesa.

La circolare inoltre specifica la composizione e il ruolo del comitato di coordinamento aeroportuale, che deve essere istituito su tutti gli aeroporti coordinati e ad orari facilitati.

In particolare, è previsto che il comitato deve presentare all'Enac le proposte di variazione dei parametri di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie e il dirigente della direzione aeroportuale deve rilasciare il nulla osta informandone sia il coordinatore che l'Enac.

In merito allo scambio di informazioni previsto dal regolamento 793/2004 tra il coordinatore, il gestore aeroportuale e le autorità di controllo del traffico aereo la circolare prevede che il gestore su base giornaliera deve far pervenire al fornitore dei servizi la lista dei voli pianificati con banda oraria assegnata dal coordinatore per il giorno successivo.

Il fornitore dei servizi, a sua volta, deve verificare che la prima pianificazione relativa agli orari dei voli in partenza e in arrivo sull'aeroporto in questione coincida con le bande orarie assegnate dal coordinatore e nel caso detta coincidenza non dovesse verificarsi deve segnalare al gestore le incongruenze riscontrate allo scopo di facilitare successivamente il controllo, da parte del coordinatore, di conformità delle operazioni dei vettori con le bande loro assegnate.

Le bande orarie assegnate ad un vettore possono essere utilizzate da un altro vettore partecipante ad esercizio di rotte in comune, in franchising o in code sharing, sempreché il codice del vettore aereo a cui le bande orarie sono assegnate continui a contraddistinguere il volo in condivisione e le utilizzi sulla medesima rotta.

La circolare prevede che i vettori che partecipano a tali attività in comune, prima di iniziare le operazioni devono darne informativa, fornendo dati analitici di tale attività contestualmente all'Enac e al coordinatore e i voli operati in code sharing devono essere pubblicizzati e venduti all'utenza da parte di tutti i vettori partecipanti a tale attività in comune.

È previsto inoltre che l'Enac riservi ban-

de orarie per voli in onere di servizio pubblico che non possono poi essere trasferite né scambiate tra vettori.

Al tal proposito la circolare specifica che le bande orarie riservate dall'Enac non acquistano storicità e quando un vettore cessa di operare la rotta onerata gli slots tornano in disponibilità dell'Enac che potrà riservarli per un altro vettore o restituirli al coordinatore per il successivo reinserimento nel pool delle bande orarie.

La circolare disciplina infine le seguenti fattispecie:

- bande orarie assegnate e non utilizzate;
- bande orarie assegnate ad un vettore che cessa di operare su una rotta;
- bande orarie assegnate ad un vettore cui viene sospesa la licenza di esercizio;
- assegnazione temporanea di bande orarie.

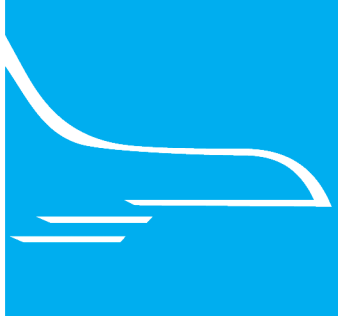
In particolare la circolare stabilisce che in caso di sospensione della licenza di esercizio da parte dell'Enac le bande orarie assegnate al vettore sono ritirate dal coordinatore che può assegnarle temporaneamente ad altro vettore che ne faccia richiesta per gli stessi collegamenti.

APPLICAZIONE PROVVISORIA DELL'ACCORDO ECAA (EUROPEAN COMMON AVIATION AREA)

Nel giugno 2006 si è concluso un Accordo multilaterale tra la Comunità europea e i suoi Stati membri e i paesi dei Balcani occidentali (cd Accordo ECAA-European Common Aviation Area) relativo all'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo.

L'Accordo ECAA entrerà in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data del deposito degli strumenti di ratifica o di approvazione da parte della Comunità europea e degli Stati Membri e di almeno una parte associata.

... Continua



Continua ...

L'art. 29 dell' Accordo prevede che la Comunità europea e i suoi Stati membri e almeno una parte associata possono decidere di applicare l'Accordo temporaneamente tra loro a partire dalla data della firma.

Sulla base di tale deroga, le Autorità Aeronautiche di Italia e Croazia hanno concordato che alle compagnie aeree registrate nei loro rispettivi Paesi e in possesso di una valida Licenza Operativa emessa in conformità delle leggi e dei Regolamenti applicabili, è consentito di esercitare liberamente servizi aerei commerciali tra Italia e Croazia su base provvisoria e bilaterale.

A decorrere dal 1° settembre 2009, i vettori aerei possono quindi fruire di illimitati diritti di traffico di terza e quarta libertà per imbarcare e sbarcare passeggeri, posta e cargo in ogni aeroporto civile aperto al traffico commerciale internazionale senza necessità di ottenere una preventiva autorizzazione.

ACCORDO ORIZZONTALE TRA UE E INDONESIA SUI SERVIZI AEREI

La Commissione Europea e il governo indonesiano hanno siglato il 18 Agosto 2009 a Bruxelles un accordo che ristabilisce la certezza del diritto in materia di accordi bilaterali sui servizi aerei tra l'Indonesia e gli stati membri dell'Unione Europea. In linea con il diritto comunitario, l'accordo porterà diverse disposizioni contenute negli accordi bilaterali sui servizi aerei conclusi tra i 17 Stati membri dell'UE e l'Indonesia. L'aspetto più importante è la rimozione delle clausole di nazionalità contenute negli accordi bilaterali sui servizi aerei conclusi tra gli Stati membri dell'Unione e l'Indonesia. L'Accordo, quindi, permetterà a qualsiasi compagnia aerea europea di operare i voli tra l'Indonesia e un qualsiasi Stato membro dell'Unione europea in cui la compagnia è registrata e in cui un accordo bilaterale con l'Indonesia esiste ed i diritti di traffico sono disponibili. L'accor-

do con l'Indonesia è il 40° accordo "orizzontale" in materia di aviazione civile negoziato dalla Commissione Europea.

A.M.

ACCORDO ORIZZONTALE TRA UE E PERÙ SUI SERVIZI AEREI

Le delegazioni della Commissione europea e del Perù, hanno siglato il 2 settembre 2009 a Lima, un accordo aereo orizzontale che servirà a ristabilire la certezza del diritto per gli accordi bilaterali sui servizi aerei tra il Perù e Stati membri dell'UE.

L'accordo servirà a modernizzare il quadro giuridico per i servizi aerei tra il Perù e l'Unione europea e stabilire per la prima volta un rapporto giuridico diretto tra il Perù e l'UE nel settore dell'aviazione civile.

L'aspetto più importante è quello della rimozione della clausola di nazionalità negli accordi bilaterali sui servizi aerei tra gli Stati membri dell'UE e il Perù.

L'Accordo, quindi, permetterà a qualsiasi compagnia aerea europea di operare i voli tra il Perù e un qualsiasi Stato membro dell'Unione europea in cui la compagnia è registrata e in cui un accordo bilaterale con il Perù esiste ed i diritti di traffico sono disponibili.

L'accordo costituisce un importante passo avanti verso un ulteriore rafforzamento delle relazioni fra l'UE e il Perù, incoraggiando ulteriormente il traffico aereo tra i due Paesi.

L'Accordo "orizzontale" di traffico aereo non sostituisce i nove accordi bilaterali in vigore tra gli Stati membri dell'Unione europea e il Perù, ma li adegua al diritto comunitario, eliminando le restrizioni di nazionalità contenute negli accordi bilaterali sui servizi aerei.



L'accordo con il Perù è il 41° accordo aereo "orizzontale" negoziato dalla Commissione europea. Più di 800 accordi bilaterali sui servizi aerei sono già stati modificati attraverso uno sforzo congiunto della Commissione europea e gli Stati membri finalizzati a sostituire norme sulla nazionalità con il principio della designazione di compagnie aeree dell'UE.

A.M.

LA NUOVA DISCIPLINA RELATIVA AD UN CODICE DI COMPORTAMENTO IN MATERIA DI SISTEMI TELEMATICI DI PRENOTAZIONE

(Regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 gennaio 2009 relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione e che abroga il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio)

Con il nuovo regolamento n. 80/2009, la Comunità europea ha provveduto ad abrogare la precedente disciplina comune in materia di sistemi telematici di prenotazione.

Il nuovo regolamento trova applicazione con riguardo a tutti i sistemi telematici di prenotazione nella misura in cui essi includono servizi di trasporto aereo, quando sono offerti per l'uso o utilizzati nella Comunità. La disciplina del regolamento in esame si applica, inoltre, ai servizi di trasporto ferroviario che figurano accanto ai servizi di trasporto aereo nella visualizzazione primaria di un CRS, quando sono offerti per l'uso o utilizzati nella Comunità.

Il regolamento individua le norme di comportamento per i venditori di sistemi ovvero per le imprese e le relative affiliate che provvedono alla gestione o alla commercializzazione di un CRS.

Il regolamento stabilisce, infatti, che il venditore di sistema non può fissare condizioni inique e/o ingiustificate per i contratti stipulati con vettori aderenti né imporre l'accettazione di condizioni supplementari che, per loro natura e se-

... Continua



Continua ...

condo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con la partecipazione al CRS; parimenti egli non può imporre, quale condizione per la partecipazione al proprio CRS, che un vettore aderente non partecipi contemporaneamente ad un altro sistema o che non usi liberamente sistemi alternativi di prenotazione, quali il proprio sistema di prenotazione via internet o *call centre*.

La nuova disciplina sui CRS impone, inoltre, al venditore del sistema di immettere ed elaborare i dati forniti dai vettori aderenti con pari tempestività e accuratezza, fatti salvi solo i condizionamenti imposti dal metodo d'inserimento dei dati prescelto dai singoli vettori aderenti.

Il venditore viene chiamato a rendere pubblica, salvo diverso sistema di pubblicità, l'esistenza e l'entità di una partecipazione diretta o indiretta di un vettore aereo od operatore ferroviario al capitale di un venditore di sistemi, o di un venditore di sistemi al capitale di un vettore aereo od operatore ferroviario.

È importante, inoltre, rilevare come il nuovo regolamento imponga al venditore del sistema un divieto di riservare a favore di uno o più vettori aderenti, inclusi i suoi vettori associati, specifiche procedure di inserimento e/o di elaborazione, o funzioni di distribuzione, o eventuali modifiche delle stesse, mentre è chiamato a comunicare a tutti i vettori aderenti qualsiasi modifica delle sue funzioni di distribuzione e delle sue procedure di inserimento/elaborazione.

Il reg. 80/2009 introduce, come si è detto, norme specifiche per i vettori associati.

Egli è tenuto a non discriminare i CRS concorrenti, rifiutandosi, ad esempio, di fornire loro le stesse informazioni sugli orari, le tariffe e la disponibilità di posti dei propri servizi di trasporto da lui fornite al proprio CRS o di distribuire per loro tramite i propri servizi di trasporto, oppure rifiutandosi di accettare o di confermare prenotazioni fatte per loro tramite uno qualsiasi dei suoi servizi di trasporto distribuiti tramite il proprio CRS.

Una delle novità rispetto al reg. 2299/1989 è la definizione di «vettore associato» a un CRS.

L'articolo 2 del reg. 80/2009 intende per 'vettore associato' qualsiasi vettore aereo od operatore ferroviario che, direttamente o indirettamente, da solo o con altri, controlli o partecipi al capitale e goda di diritti (o sia rappresentato, ad esempio, nel consiglio di amministrazione o ad altri organi direttivi) di un venditore di sistemi, come pure qualsiasi vettore aereo od operatore ferroviario da esso controllato.

Il regolamento precisa, inoltre, che con il termine «controllo» si deve intendere il complesso di diritti, rapporti contrattuali o ogni altro mezzo che, separatamente o in combinazione, e tenendo presenti le circostanze di fatto o di diritto del singolo caso, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza determinante su un'impresa, in particolare per mezzo della proprietà e del diritto di utilizzare in tutto o in parte il patrimonio di tale impresa, o con diritti o contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni o sulle deliberazioni degli organi di tale impresa.

Va precisato, infine, che i concetti di «controllo» e «influenza determinante», di rilevante importanza per poter stabilire cosa si intenda per «vettore associato» di cui all'articolo 2 del reg. 80/2009, è identica alla definizione di controllo che figura all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento 139/2004 relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese, con la conseguenza che saranno interpretati nello stesso modo.

La Commissione europea, reagendo a esposti o denunce o agendo di propria iniziativa, può procedere ad indagini sulle presunte infrazioni al reg. 80/2009.

Con riguardo alle presunte violazioni degli obblighi del vettore associato ad un venditore di sistemi, la Commissione potrà valutare se il vettore aereo o l'operatore ferroviario debbano considerarsi come vettori associati al venditore del sistema.

L'articolo 14 del reg. 80/2009 conferisce alla Commissione tutti i necessari poteri

di accertamento al riguardo. La Commissione può pertanto chiedere alle imprese o alle associazioni di imprese di fornirle tutte le informazioni necessarie, compresa la presentazione di audit specifici.

Ha altresì il potere di chiedere ai venditori di sistemi di presentare una relazione certificata in maniera indipendente che descriva nei dettagli la sua struttura proprietaria e il suo modello di gestione. Il regolamento consente quindi alla Commissione di raccogliere tutte le informazioni pertinenti per determinare quale sia lo status del vettore aereo o dell'operatore ferroviario in relazione alla definizione di vettore associato.

La Commissione, se constata l'effettiva sussistenza di tali violazioni, ha facoltà di adottare le decisioni opportune per porre fine alla violazione e può anche infliggere un'ammenda all'impresa che ha violato il codice di condotta.

Una puntuale disciplina per la protezione dei dati personali è ora stabilita dalla sezione quarta del reg. 80/2009.

Il trattamento di dati personali è effettuato soltanto quando ciò sia reso necessario per l'esecuzione del contratto di trasporto o di misure precontrattuali ed il loro trattamento dovrà avvenire in un modo compatibile con tali finalità. Qualora vi siano violazioni nel loro trattamento il venditore del sistema è considerato responsabile ai sensi della direttiva 95/46/CE.

In taluni casi il trattamento è effettuato soltanto se la persona interessata ha dato il proprio consenso esplicito a tale trattamento con cognizione di causa.

In regolamento in esame precisa, inoltre, che i dati relativi alla commercializzazione, alle prenotazioni e alle vendite messi a disposizione da un venditore di sistema non comprendono informazioni dirette né indirette sull'identità delle persone fisiche o, se del caso, delle organizzazioni o società per conto delle quali esse agiscono.

A.M.



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di Pietro Nisi

ANNULLAMENTO DEL VOLO E GIUDICE COMPETENTE SULLA RICHIESTA DI COMPENSAZIONE PECUNIARIA: LA SOLUZIONE DELLA CORTE DI GIUSTIZIA

(Corte di Giustizia europea – quarta sezione – sentenza del 9 luglio 2009)

Con la sentenza in commento la Corte di Giustizia europea ha risolto un'annosa questione di giurisdizione relativa all'individuazione del giudice competente a decidere sulla richiesta di indennizzo del passeggero in seguito a cancellazione del volo.

È stato infatti chiarito che la compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento 261 del 2004 può essere richiesta dal passeggero tanto al giudice del luogo di partenza quanto a quello del luogo di arrivo dell'aeromobile, essendo irrilevante a tali fini tanto la sede statutaria del vettore, quanto il luogo in cui si sarebbe concluso il contratto di trasporto aereo. La normativa comunitaria in materia di cancellazione del volo è stata in più occasioni commentata nella presente rivista e si è già rilevato come, ai sensi Regolamento, per cancellazione del volo si intende 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.

Nel caso in cui una compagnia aerea rifiuti di corrispondere la suindicata compensazione pecuniaria per un volo intracomunitario, si pone il problema di stabilire se il passeggero abbia, ai sensi del regolamento sulla competenza giurisdizionale, la possibilità di adire un giudice diverso dal tribunale del luogo in cui per statuto tale compagnia ha sede.

Per individuare il giudice competente a pronunciarsi sulla richiesta di indennizzo, quindi, occorre coordinare il contenuto e le previsioni del Regolamento 261/2004 con il Regolamento comunitario sulla competenza giurisdizionale (Reg. 44/2001).

Con la sentenza in esame la Corte ha rilevato la necessità di individuare il luogo che assicura il collegamento più stretto tra il contratto per cui è causa e il giudice competente, ovvero sia quello dove, in forza del contratto, deve essere effettuata la fornitura principale dei servizi. Il luogo della sede statutaria o del principale stabilimento della compagnia aerea interessata non presenta, ad avviso della Corte, il necessario stretto collegamento con il contratto.

Gli unici luoghi che presentano un collegamento diretto con i detti servizi, forniti in esecuzione degli obblighi derivanti dal contratto, sono quelli di partenza e di arrivo dell'aereo, dove per «luoghi di partenza e di arrivo» devono intendersi quelli convenuti nel contratto di trasporto concluso con una sola compagnia aerea, che è il vettore operativo. Ad avviso dei giudici comunitari, quindi, ciascuno dei due luoghi suindicati presenta un nesso sufficientemente prossimo con gli elementi materiali della controversia e assicura, pertanto, un collegamento stretto tra il contratto e il giudice competente.

Di conseguenza, una domanda di compensazione pecuniaria per annullamento di un volo può essere proposta, a scelta del passeggero, dinanzi al tribunale nella cui circoscrizione si trovano il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell'aereo, così come previsti dal contratto di trasporto stipulato col vettore.

NUOVA PRONUNCIA DELLA CORTE DI GIUSTIZIA SUGLI AIUTI DI STATO AI VETTORI AEREI: MULTATA LA GRECIA PER I FINANZIAMENTI ALL'OLYMPIC AIRLINES

(Corte di Giustizia europea - Grande Sezione – sentenza del 7 luglio 2009)

Con la sentenza in esame la Corte di Giustizia torna nuovamente ad occu-

parsi del controllo dei finanziamenti pubblici ai vettori aerei, pronunciandosi su un caso che aveva già visto l'intervento diretto della Commissione europea.

Già nel 2002, infatti, la Commissione aveva considerato alcuni aiuti concessi dalla Grecia alla compagnia aerea Olympic Airways come incompatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del Trattato, intimando al contempo l'immediato recupero di quanto corrisposto al vettore da parte dei contribuenti ellenici.

Considerato il mancato adeguamento al provvedimento comunitario, la stessa Commissione aveva adito la Corte una prima volta nel 2003 ottenendo già nel 2005 una sentenza di inadempimento nei confronti dello Stato membro.

Vista la perdurante inerzia dello stesso al provvedimento giurisdizionale indicato, la Commissione ha proposto alla Corte un nuovo ricorso, chiedendo sia di accertare il mancato rispetto della precedente sentenza, sia di condannare lo Stato inadempiente al pagamento di una somma forfettaria e di una cospicua penalità.

Tra gli obiettivi della Commissione figurano, in particolare, il recupero di 41 milioni di euro versati dallo Stato alla compagnia aerea come aiuti alla ristrutturazione, oltre a 2,5 milioni di canoni di locazione dovuti per alcuni aeroporti e 61 milioni di euro per la tassa dei passeggeri in partenza dagli scali ellenici.

Nel corso del procedimento la Grecia ha tuttavia articolato le proprie difese, sostenendo che alcuni debiti della Olympic Airlines nei confronti dello Stato erano già stati in precedenza compensati dai risarcimenti riconosciuti alla società dal lodo arbitrale del 2006, a causa dei danni subiti dalla stessa compagnia per la prematura espulsione dall'aeroporto di Elliniko e il correlativo trasferimento verso il nuovo aeroporto di Atene, per le spese supplementari connesse al suo funzionamento e per il ritardo nella costruzione degli impianti.

Le difese portate all'esame dei Giudici comunitari non hanno tuttavia sortito

... Continua



Continua ...

esito positivo e la Corte ha emanato una seconda sentenza di inadempimento (che segue quella del 2005), questa volta correlata ad una duplice sanzione finanziaria costituita da una "penalità" e da una somma forfetaria.

La prima, imputabile al mancato adempimento alla precedente sentenza di inadempimento, è stata quantificata in € 16.000 per ogni giorno di ritardo nell'esecuzione, a decorrere dal mese successivo alla pronuncia della sentenza in commento.

La somma forfetaria, invece, è stata calcolata in funzione degli interessi pubblici e privati in gioco e quantificata in 2 milioni di euro.

Per entrambe le somme è stato stabilito il versamento sul conto "Risorse proprie della Comunità europea".

In definitiva, anche la pronuncia esaminata, come le precedenti già commentate nelle passate edizioni della rivista, evidenzia la particolare attenzione attribuita dall'organo giurisdizionale comunitario al controllo degli aiuti di Stato ai vettori aerei, anche per le caratteristiche peculiari di tale mercato che è, per definizione, transnazionale.

SULLA DISTINZIONE TRA RITARDO E CANCELLAZIONE DEL VOLO: LE CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE E LA NECESSITÀ DI UNA INTEGRAZIONE NORMATIVA

(conclusioni dell'Avvocato Generale della Corte di Giustizia Eleanor Sharpston presentate il 2 luglio 2009 nelle cause riunite C402/07 e C432/07)

In diverse occasioni abbiamo esaminato pronunce dei giudici nazionali e della Corte di Giustizia riguardanti la tutela dei passeggeri e la disciplina applicabile per i casi di cancellazione del volo e ritardo prolungato, entrambi fenomeni compresi nelle previsioni di cui al Regolamento 261 del 2004.

È stato rilevato, in particolare, come la regolamentazione *de quo* stabilisca una significativa differenza nella tutela accordata ai passeggeri, prevedendo nel

caso della cancellazione del volo oltre all'assistenza e all'imbarco su un volo alternativo, anche una compensazione forfetaria il cui importo varia in relazione alla lunghezza della tratta. Una sorta di indennizzo automatico che non preclude la possibilità di risarcimenti supplementari e che non viene tuttavia riconosciuto per i casi di ritardo prolungato del volo.

Diventa pertanto rilevante individuare dei criteri obiettivi che consentano di distinguere i due fenomeni sopra citati con correlativa applicazione, per ciascuno di essi, della disciplina specifica prevista dal Regolamento.

Nelle cause riunite indicate in epigrafe, è stato richiesto ai giudici comunitari di pronunciarsi su tali criteri distintivi specificando se, perché sussista una "cancellazione", sia essenziale che l'originario piano del volo venga abbandonato e, in caso contrario, se un ritardo possa divenire una cancellazione una volta trascorso un determinato lasso di tempo.

Questo per evitare che la distinzione tra cancellazione e ritardo introdotta dal regolamento possa determinare trattamenti diversi applicati a passeggeri che si trovino in situazioni oggettivamente analoghe, in pieno contrasto con il principio della parità di trattamento.

L'Avvocato Generale Eleanor Sharpston nelle conclusioni in commento ha evidenziato come il Regolamento in questione non preveda una netta distinzione tra le due figure, lasciando sostanzialmente campo libero alle compagnie aeree.

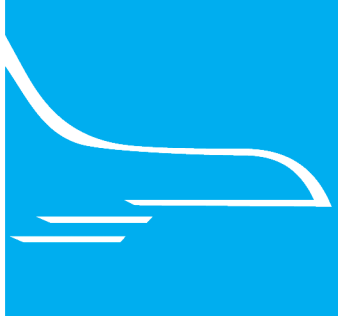
Pertanto, è stato richiesto alla Corte, in base al principio della certezza del diritto, di invitare gli Stati membri, la Commissione, il Parlamento europeo e il Consiglio a presentare osservazioni in merito per definire in maniera univoca la questione. In ogni caso, e in attesa di chiarimenti normativi sul punto, il Regolamento andrebbe interpretato, ad avviso dell'Avvocato, secondo il "*principio di uguaglianza*".

Da questo punto di vista, è stato evidenziato come gli elementi menzionati dinanzi alla Corte ed elaborati dalla giurisprudenza nazionale e dalla dottrina, che forniscono possibili indicazioni in

merito all'avvenuta cancellazione di un volo sono: il cambiamento del vettore aereo, dell'aeromobile, del numero di volo, dell'aeroporto di partenza o di arrivo, la restituzione dei bagagli ai passeggeri, nuovi check-in per i passeggeri, nuova assegnazione di posti, la distribuzione di tutti i passeggeri su uno o più aeromobili diversi, l'emissione di nuove carte d'imbarco e il fatto che il volo sia indicato come "cancellato" dal pilota sul tabellone delle partenze. Secondo l'Avvocato generale, quindi, il buon senso suggerisce che tutti questi elementi possano costituire valide indicazioni dell'avvenuta cancellazione di un volo e non di un semplice ritardo. Pertanto, più elementi sono presenti contemporaneamente, maggiore è la probabilità che in realtà si sia verificata una cancellazione e non un semplice ritardo esponendo di conseguenza la compagnia aerea a riconoscere la compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento.

Anche il tempo può diventare un valido criterio distintivo, in tutti quei casi in cui il ritardo "eccessivo" possa essere sostanzialmente parificato ad una cancellazione *de facto*. Da questo punto di vista, tuttavia, è difficile stabilire a priori delle soglie temporali superate le quali si possa automaticamente parlare di cancellazione.

Secondo l'Avvocato Generale, è compito del giudice nazionale, caso per caso, valutare i fatti ed arrivare ad una conclusione (fondata sulla tradizione giuridica nazionale, sul buon senso e sull'istinto, invece che su una precisa norma del diritto comunitario) in merito alla questione se il ritardo in quel dato caso sia stato "eccessivo" e debba, pertanto, essere considerato come una cancellazione di fatto.



MATERIALI

a cura di Pierpaolo Vinci

LA RECENTE DIRETTIVA 2009/12/CE SUI DIRITTI AEROPORTUALI AL VAGLIO DELLA CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE

(Ricorso del 15 maggio 2009 - Granducato del Lussemburgo/Parlamento Europeo, Consiglio dell'Unione Europea, Causa C-176/09)

La recente Direttiva del Parlamento e del Consiglio Europeo n. 2009/12 ha introdotto nuove regole finalizzate ad istituire un quadro normativo comune ai paesi dell'Unione Europea, in tema di disciplina dei diritti aeroportuali e di modalità della loro fissazione¹.

Nonostante sia di recente emanazione (Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 14 marzo 2009), la Direttiva non ha mancato tuttavia di dar adito ad un immediato contenzioso in merito alle novità dalla stessa introdotte.

In particolare, oggetto di immediata contestazione sono state le regole contenute nell'art. 1.2, a tenore del quale "La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto al trattato e aperto al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale supera la soglia dei 5 milioni di movimenti passeggeri e all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro".

Con ricorso proposto il 15 maggio 2009, infatti, il Granducato di Lussemburgo ha impugnato la suddetta Direttiva, chiedendo in via principale l'abrogazione della parte del menzionato articolo che estende l'operatività delle nuove regole, e quindi i nuovi criteri di determinazione dei diritti aeroportuali, anche "all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro", ed in via subordinata l'annullamento integrale della Direttiva.

¹ Per un primo commento alla Direttiva si rinvia a A. Quaranta, *La Direttiva 2009/12/CE e le nuove norme sui diritti aeroportuali*, in questa Rivista, 2009, n. 1, p. 1 ss.

La valutazione è così rimessa alla Corte di Giustizia, la quale dovrà verificare se l'inciso su riportato violi, da un lato, il principio di non discriminazione e, dall'altro, i principi di sussidiarietà e di proporzionalità.

Il ricorrente assume infatti come il menzionato inciso violi il primo principio nella misura in cui sottopone alla medesima disciplina sui diritti aeroportuali aeroporti che, pur ospitando un traffico passeggeri annuo inferiore alle 5 milioni di unità (come richiesto dalla prima parte della norma), si presentano tuttavia come gli aeroporti col traffico passeggeri più intenso del proprio paese, e pertanto destinatari della disciplina comunitaria, laddove invece altri aeroporti secondari, situati in zone limitrofe ma appartenenti ad altro Stato membro, il cui traffico passeggeri sia superiore all'aeroporto in parola, ma inferiore al limite minimo dei 5 milioni, resterebbero invece esclusi dall'ambito di applicazione della disciplina uniforme.

Quella descritta sarebbe la situazione in cui versa l'aeroporto di Lussemburgo-Findel, in relazione ai limitrofi aeroporti Hahn e Charleroi.

La Corte dovrà valutare, infine, anche la compatibilità dell'inciso di cui sopra con i principi di sussidiarietà e di proporzionalità.

Quanto al primo principio, infatti, si assume che non sarebbe necessaria una normativa a livello europeo per disciplinare i diritti aeroportuali per aeroporti con un traffico passeggeri inferiore alle 5 milioni di unità, ben potendo tale fattispecie essere adeguatamente disciplinata a livello di singole legislazioni nazionali.

Per altro verso, infine, la direttiva potrebbe dimostrarsi in conflitto col princi-

pio di proporzionalità, laddove conduce all'applicazione di procedure e costi aggiuntivi che si dimostrano ingiustificati per aeroporti il cui traffico aereo annuale potrebbe essere anche ben al di sotto della soglia dei 5 milioni di passeggeri, e la cui peculiarità sarebbe solo quella di essere la struttura aeroportuale col maggior traffico passeggeri del paese di riferimento.

LA COMMISSIONE EUROPEA APPROVA GLI AIUTI DI STATO NEL TRASPORTO AEREO POLACCO ED AUSTRIACO

(Commissione europea, Decisioni del 13 luglio 2009 e del 28 agosto 2009)

Con distinti provvedimenti datati luglio e agosto 2009 la Commissione europea ha approvato la concessione da parte dello Stato polacco e di quello austriaco di aiuti di Stato in favore di compagnie e aeroporti nazionali.

In particolare, con decisione del 13 luglio 2009 la Commissione europea ha garantito il via libera ad aiuti di Stato disposti in favore di dieci aeroporti in Polonia, per un ammontare di 500 milioni di Euro.

Il piano di aiuti economici, nella forma di sussidi, trasferimento di capitali, o anche di attrezzature ed equipaggio, prevede l'intervento di autorità statali, regionali e locali in favore di piccoli aeroporti locali come Poznań, Rzeszów, Cracow e Bydgoszcz, per la realizzazione di nuovi terminal e più moderne piste di atterraggio, nonché al fine della realizzazione di nuovi aeroporti che garantiscano il traffico aereo in località come Lublin e Modlin.

La Commissione europea ha approvato gli aiuti in parola, ritenendoli proporzionati e di stretta necessità per il miglioramento e lo sviluppo del traffico aereo in Polonia, e pertanto finalizzati al soddisfacimento di interessi di natura pubblica.

Pertanto, le misure economiche disposte, pertanto, si sono dimostrate pienamente compatibili con le norme ed i

... Continua

AERNOVA® srl
Flight Training Organization

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

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

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



Continua ...

principi stabiliti a livello comunitario, ed in particolare nel Trattato istitutivo della Comunità europea, in materia di aiuti di stato e diritto della concorrenza.

Ulteriormente, con provvedimento del 28 agosto 2009, la Commissione europea ha altresì deciso di chiudere l'indagine formale avviata in merito all'operazione di privatizzazione e ristrutturazione di Austrian Airlines, che vede coinvolta Lufthansa in qualità di acquirente della compagnia austriaca.

Nel dettaglio, il piano di ristrutturazione prevede l'acquisizione da parte della compagnia tedesca della quota di proprietà dello Stato austriaco in Austrian Airlines, pari al 41,56% del capitale sociale, ed il versamento da parte dello Stato austriaco di una somma di 500 milioni di Euro a titolo di ricapitalizzazione della compagnia aerea, al fine di compensarne il notevole livello di indebitamento.

La Commissione ha così inteso lanciare un'indagine apposita sull'operazione in parola, al fine di verificare, da un lato, se la somma che lo Stato austriaco si impegna a versare configuri un aiuto di Stato che, in quanto idoneo a falsare o minacciare la concorrenza sul mercato comune, sarebbe inammissibile poiché in contrasto con l'art. 87, paragrafo 1, Trattato CE, e, dall'altro lato, se la vendita a Lufthansa sia davvero aperta e trasparente, e tale da assicurare il ripristino della capacità operativa della compagnia austriaca nel lungo termine, senza la necessità di ulteriori aiuti di Stato nel futuro.

In seguito alle indagini svolte, la Commissione è giunta a concludere che la privatizzazione di Austrian Airlines non si dimostra in conflitto con le norme vigenti a livello europeo in materia di aiuti di Stato, in quanto non risulta idonea a determinare distorsioni della concorrenza.

È stato riscontrato, infatti, come per un verso l'aiuto si attesti in realtà su di una cifra minima, e per altro verso il piano di ristrutturazione assicuri la tenuta della

capacità operativa della compagnia austriaca, unita ad un tasso di crescita controllato, che sarà limitato nel tempo al tasso di crescita medio osservato per le compagnie aeree appartenenti all'Associazione europea delle avio linee (AEA). Il tutto senza comportare la necessità di ulteriori aiuti di Stato nel futuro.

In base ai riscontri effettuati in sede di indagine, a detta della Commissione il piano di ristrutturazione si è altresì dimostrato conforme al Regolamento europeo n. 139/2004, in materia di concentrazione tra imprese.

Continua dalla prima pagina

Un recente intervento comunitario in materia di disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri

di Giuseppe Gilliberti

me contenute nella presente direttiva (artt. 1 e 14).

L'ambito d'applicazione della presente direttiva comprende le navi da passeggeri nuove, le navi da passeggeri esistenti di lunghezza pari o superiore a 24 metri, nonché le unità veloci da passeggeri, di qualsiasi bandiera adibite a viaggi nazionali all'interno della Comunità europea; per «nave nuova» s'intende una nave la cui chiglia sia stata impostata, o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione al 1° luglio 1998; per «unità veloce da passeggeri» s'intende un'unità veloce come definita alla regola X/1 della convenzione SOLAS del 1974, che trasporti più di dodici passeggeri.

Dall'ambito d'applicazione sono escluse alcune categorie di navi e di unità veloci, per le quali le norme della presente direttiva risultano inadatte o tecnicamente non valide (artt. 2 e 3).

La presente direttiva definisce quattro classi di navi da passeggeri in viaggi na-

zionali, a seconda dell'ampiezza e delle condizioni del tratto di mare in cui le stesse operano.

Per le navi di classe A non sono previsti limiti di navigazione né in ragione della distanza dalla costa, né in ragione delle condizioni dei tratti di mare in cui operano; per le navi di classe B sono previsti limiti di navigazione solo in ragione della distanza dalla costa; per le navi delle classi C e D sono previsti limiti di navigazione sia in ragione della distanza dalla costa che delle condizioni dei tratti di mare in cui operano.

A tal fine, ciascuno Stato membro elabora, aggiorna e pubblica un elenco dei tratti di mare soggetti alla propria giurisdizione, delimitando le zone nelle quali le classi di navi possono operare.

Detta classificazione non riguarda le unità veloci da passeggeri, per le quali la presente direttiva rinvia alle categorie definite nel capitolo 1, paragrafi 1.4.10 e 1.4.11 del Codice per le unità veloci (HSC Code) adottato dal comitato della sicurezza marittima (MSC) dell'IMO con la risoluzione MSC 36(63) del 20 maggio 1994 (art. 4).

Il principale quadro di riferimento per le norme di sicurezza è dato dalla convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (la Convenzione SOLAS del 1974), come modificata, nonché dalle risoluzioni in materia adottate dall'IMO e dalle altre misure che completano ed interpretano detta convenzione.

Ai fini della definizione dei requisiti di sicurezza, le varie classi delle navi da passeggeri, sia nuove, sia esistenti, godono di un approccio diverso che garantisce un livello di sicurezza equivalente in funzione delle necessità specifiche e delle limitazioni imposte da dette classi. Detta distinzione appare opportuna, poiché imporre le norme previste per le navi nuove anche alle navi esistenti comporterebbe, per queste ultime, modifiche strutturali di tale entità da rendere il loro utilizzo economicamente non valido; tuttavia per l'adeguamento

... Continua



Continua ...

delle navi esistenti alle norme della presente direttiva sono previsti alcuni periodi transitori, in funzione dell'anno d'impostazione della chiglia, l'ultimo dei quali scade il 1° luglio 2010. Per le unità veloci da passeggeri, invece, tenuto conto delle differenze sostanziali di progettazione, costruzione ed utilizzo rispetto alle navi da passeggeri tradizionali, viene imposto il rispetto di norme speciali (artt. 5 e 6).

La direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri, ha introdotto requisiti di stabilità più rigorosi per le navi ro-ro da passeggeri adibite a servizi internazionali da e per i porti comunitari.

Tali misure vengono estese alle navi ro-ro da passeggeri delle classi A, B e C la cui chiglia era stata impostata o si trovava a un equivalente stadio di costruzione a partire dal 1° ottobre 2004.

Alle navi ro-ro da passeggeri delle classi A e B la cui chiglia era stata impostata o si trovava a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004 è consentito conformarsi a tali disposizioni entro il 1° ottobre 2010, salvo che esse vengano ritirate dal servizio a tale data o a una data successiva alla quale raggiungano 30 anni di età, ma comunque non più tardi del 1° ottobre 2015 (art. 7).

La presente direttiva contiene anche gli orientamenti sulla base dei quali gli Stati membri devono provvedere a che siano adottate le misure appropriate, finalizzate a garantire condizioni di accesso sicure alle persone a mobilità ridotta che viaggiano sulle navi e le unità veloci da passeggeri in oggetto (art. 8 e allegato III).

Fatto salvo il controllo nell'ambito della procedura di comitatologia, gli Stati membri possono adottare requisiti supplementari di sicurezza, consentire l'uso di norme equivalenti o adottare esenzioni dalle disposizioni della presente direttiva, ovvero adottare misure di salva-

guardia in circostanze di grave pericolo (art. 9).

Per le procedure di comitatologia, oltre a dettare specifiche disposizioni, la presente direttiva rinvia alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, ed in particolare alle ivi previste procedure di regolamentazione e di regolamentazione con controllo; a tal proposito, la presente direttiva stabilisce che la Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002 (art. 11).

Ai fini del controllo dell'efficace esecuzione della presente direttiva, devono essere effettuate visite di controllo sulle navi e le unità veloci da passeggeri nuove ed esistenti e deve essere rilasciata una dichiarazione di conformità con la direttiva, da o per conto dell'amministrazione dello Stato di bandiera.

Le navi da passeggeri nuove ed esistenti sono sottoposte dall'amministrazione dello Stato di bandiera a visita iniziale, a visite periodiche ed occasionali. Il modello di certificato di sicurezza delle navi da passeggeri conformi con la presente direttiva è riportato nell'allegato II ed è rilasciato dallo Stato di bandiera al termine della visita iniziale.

Le unità veloci da passeggeri tenute a conformarsi, in base alle disposizioni della presente direttiva, ai requisiti del codice per le unità veloci (codice HSC) o ai requisiti del codice di sicurezza per i natanti a sustentazione dinamica (codice DSC), contenuto nella risoluzione A.373(X) dell'assemblea dell'IMO del 14 novembre 1977, come modificato dalla risoluzione MSC 37(63) del comitato della sicurezza marittima del 19 maggio 1994, sono sottoposte dall'amministrazione dello Stato di bandiera alle visite di controllo rispettivamente previste da tali codici.

Per le unità veloci da passeggeri conformi ai requisiti stabiliti dal codice HSC o dal codice DSC, il certificato e la licenza di esercizio per unità veloci sono rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera, secondo quanto stabilito per ciascun tipo di dette unità dai rispettivi codici (artt. 12 e 13).

Allo scopo di garantire la piena applicazione della presente direttiva, gli Stati membri devono stabilire un sistema di sanzioni da infliggere nel caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e prendere le misure necessarie per garantire che dette sanzioni siano applicate. A tal fine gli Stati membri devono verificare il rispetto delle disposizioni della presente direttiva in base a disposizioni modellate su quelle previste dalla direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995 (abrogata e rifiuta dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009) relativa al controllo dello Stato di approdo.

Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive (art. 15).

Completano la presente direttiva alcuni allegati. Oltre al secondo e al terzo dei quali abbiamo già detto sopra, di particolare rilievo è il primo, dedicato ai requisiti di sicurezza per le navi da passeggeri nuove ed esistenti, adibite ai viaggi nazionali.

L'attuazione della Direttiva 2005/45/CE in materia di requisiti minimi di formazione per la gente di mare

Le disposizioni del presente decreto, tra l'altro, tengono in debita considerazione:

... Continua



Continua ...

- 1) la nota MSC/Circ. 1089 del 6 giugno 2003, con la quale l'Organizzazione internazionale marittima invitava i Governi aderenti alla Convenzione STCW '95 ad adottare misure atte a prevenire pratiche fraudolente per l'emissione di certificati adeguati;
- 2) la direttiva 2005/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, riguardante il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare e recante modificazione della direttiva 2001/25/CE;
- 3) l'articolo 292 bis del codice della navigazione introdotto, per far fronte alla procedura d'infrazione comunitaria 2004/2144, dall'articolo 8 bis del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59 convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101.

Il decreto, è composto da otto articoli, di cui i prime sette modificano disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324 recante il regolamento di attuazione delle direttive 94/58/CE e 98/35/CE, relative ai requisiti minimi di formazione per la gente di mare, mentre l'ultimo articolo riporta la clausola di stile c.d. "d'invarianza di spesa".

Innanzitutto (art. 1) viene integralmente sostituito l'articolo 1, rubricato "ambito di applicazione", del d.P.R. n. 324/2001. Il risultato ottenuto è quello di estendere l'applicazione delle disposizioni di quest'ultimo regolamento anche ai cittadini di Stati membri della Comunità europea e ai cittadini di Paesi terzi titolari di un certificato rilasciato da uno Stato membro, che prestano servizio a bordo di navi battenti bandiera italiana adibite alla navigazione marittima.

Anche l'ambito delle navi eccettuate dall'applicazione del d.P.R. n. 324/2001 viene esteso. Infatti, nel vigore della precedente formulazione dell'articolo 1, tra le navi eccettuate dall'ambito di applicazione erano comprese le imbarcazioni da diporto che non effettuano al-

cun traffico commerciale. Nella nuova formulazione sono invece tutte le unità da diporto che non effettuano alcun traffico commerciale ad essere escluse dal suddetto ambito di applicazione. E mentre è imbarcazione da diporto ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri, è unità da diporto ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto (v. art. 3, codice della nautica da diporto).

L'articolo 2 del presente decreto introduce tre nuove definizioni:

- 1) convalida: il documento valido emesso dall'autorità competente di uno Stato membro;
- 2) riconoscimento: l'accettazione, da parte delle autorità competenti di uno Stato membro ospitante, del certificato o del certificato adeguato rilasciato da un altro Stato membro;
- 3) Stato membro ospitante: lo Stato membro in cui un marittimo chiede il riconoscimento del suo certificato adeguato (dei suoi certificati adeguati) o di un altro certificato (o di altri certificati).

Significative sono le disposizioni di cui all'articolo 3, commi 1 e 2 del presente decreto, in quanto volte a colmare un vuoto legislativo relativo ad una questione che ha avuto di recente anche un rilievo in ambito comunitario.

Infatti, l'articolo 292 bis del codice della navigazione prevede che a bordo delle navi battenti bandiera italiana, il comandante o il primo ufficiale di coperta, se svolge le funzioni di comandante, devono essere cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea o di un altro Stato facente parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

L'accesso a tali funzioni è subordinato al possesso di una qualificazione professionale e ad una conoscenza della lingua e della legislazione italiana che consenta la tenuta dei documenti di bordo e l'esercizio delle funzioni pubbliche delle quali il comandante è investito.

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sono determinati i programmi di qualificazione professionale nonché l'organismo competente allo svolgimento delle procedura di verifica dei sopra menzionati requisiti. Tuttavia, dette disposizioni restavano inapplicabili per la mancata emanazione del suddetto decreto ministeriale e per l'espressa esclusione della validità dei certificati adeguati relativi alle funzioni di comandante e primo ufficiale di coperta rilasciati o convalidati dalle autorità competenti di uno Stato membro a cittadini di stati membri dell'Unione europea (v. art. 4, comma 2 del d.P.R. n. 324/2001).

La questione è stata anche oggetto della Sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee (Sesta Sezione), pronunciata in data 11 settembre 2008 e relativa alla causa C-447/07.

In particolare con detta sentenza la Repubblica italiana è stata condannata poiché, avendo mantenuto nella sua normativa il requisito della cittadinanza italiana per l'esercizio degli impieghi di capitano e ufficiale (comandante in seconda) su tutte le navi battenti bandiera italiana, è venuta meno agli obblighi che le incombono in virtù dell'articolo 39 CE.

La novella normativa, quindi, interviene in questo contesto, stabilendo che, nelle more della definizione del suddetto decreto, ai fini della salvaguardia della vita umana in mare, della tutela della sicurezza del lavoro e della navigazione, l'armatore deve dichiarare che il comandante o il primo ufficiale di coperta, se svolge le funzioni del comandante, comunitario, conosca la lingua e la legislazione italiana (art. 3, comma 1).

La dichiarazione deve essere fatta dall'armatore sotto forma di autocertificazione, in base al d.P.R. n. 445/2000, la quale può però essere validamente utilizzata unicamente nei primi sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto (art. 3, comma 2).

... Continua



Continua ...

Viene poi ribadito (sul punto cfr. art. 3, comma 1 del d.P.R. n. 324/2001 e art. 3, comma 3 del presente decreto) – introducendo una superfetazione normativa – che i certificati adeguati sono rilasciati dalle amministrazioni marittime periferiche di cui all'articolo 124 cod. nav., individuabili nell'ufficio di iscrizione del marittimo interessato (v. art. 295, ultimo comma del reg. cod. nav.).

Inoltre, sulla base delle linee guida approvate dal Maritime Safety Committee con nota MSC/Circ. 1089 del 6 giugno 2003, vengono introdotte misure volte a prevenire e contrastare eventuali pratiche fraudolente in materia di circolazione di certificati adeguati, con la previsione della loro necessaria redazione su carta valori, con oneri a carico del richiedente (art. 3, comma 3).

Si segnala che con circolare del 30 ottobre 2007 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha già dettato le opportune disposizioni, applicabili dall'1 gennaio 2008, per il rilascio dei certificati adeguati di nuova emissione e per la sostituzione di quelli già rilasciati con il nuovo formato antifrode.

Tali disposizioni sono state poi ulteriormente integrate dallo stesso Ministero con circolare del 17 dicembre 2008 con la previsione, tra l'altro, delle modalità di pagamento del costo dello stampato.

Inoltre viene previsto che le Rappresentanze Diplomatiche Consolari, in quanto autorità marittime all'estero (v. artt. 20 e 127 del codice della navigazione) rilascino, sempre su carta valori e con oneri a carico del richiedente, la convalida della decisione di riconoscimento di

un certificato (art. 3, comma 4).

I certificati adeguati e le convalide sono conformi ai modelli di cui, rispettivamente, agli allegati nn. 1 e 2 al presente decreto (art. 3, comma 5). Al riguardo va detto che il fronte dell'allegato 1 al presente decreto, riportato alla pag. 4 della G.U. n. 123/2009, è stato sostituito con avviso di rettifica pubblicato sulla G.U. n. 170 del 24 luglio 2009.

Pregevole, per la semplificazione apportata al testo del d.P.R. n. 324/2001, è l'esplicita abrogazione dell'articolo 7 e del comma 2 dell'articolo 8, in quanto trattasi di disposizioni riguardanti procedure per il riconoscimento di certificati standard 1978 e la loro convalida in certificati adeguati STCW '95.

Infatti il d.P.R. n. 324/2001 era stato emanato prima dell'1 febbraio 2002, data di entrata in vigore della Convenzione STCW '95, e pertanto dettava anche disposizioni relative alla vecchia tipologia di certificati (art. 4).

Viene prevista (art. 5) anche la sostituzione dell'articolo 21, rubricato "viaggi costieri", del d.P.R. n. 324/2001.

Il nuovo articolo 21 riproduce, al comma 1, la precedente disposizione che estendeva ai lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo di navi adibite alla navigazione costiera le disposizioni dello stesso decreto presidenziale.

L'innovazione sul punto, tuttavia, è apportata dall'introduzione del comma 2, secondo cui, con provvedimenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono adottate le eventuali disposizioni più favorevoli in materia di requisiti di accesso relativi all'istruzione ed alla formazione dei marittimi in servizio su navi adibite alla navigazione costiera.

Tali provvedimenti, che comunque dovranno rispettare gli standard normativi comunitari minimi, dovranno essere comunicati dettagliatamente alla Commissione europea.

Sul punto occorre segnalare che, con circolare datata 5 giugno 2009, il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha evidenziato che nel nostro ordinamento giuridico continuano ad essere pienamente validi, in

quanto non toccati dalla riforma delle abilitazioni marittime, e quindi possono essere esercitati secondo le relative previsioni normative, i titoli professionali marittimi (c.d. minori) di Capo barca per il traffico nello Stato, Capo barca per il traffico locale, Motorista abilitato e Marinaio Motorista (v. artt. 259, 260, 263, 264, 273 e 274 del reg. cod. nav. – parte marittima).

Tra di essi il maggior titolo di coperta è quello di Capo barca per il traffico nello Stato che consente il comando di navi di stazza lorda non superiore a 150 tonnellate adibite al trasporto di merci lungo le coste continentali e insulari dello Stato, entro le venti miglia dalla costa (navigazione nazionale costiera), ed il comando di navi di stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate, adibite al trasporto di passeggeri lungo le coste continentali e insulari dello Stato, entro i limiti del mare territoriale (per la definizione di mare territoriale v. art. 2 cod. nav.).

Inoltre, con la medesima circolare è stata ribadita la valenza del disposto dell'articolo 99, comma 2 del reg. cod. nav..

Sul punto si era già espresso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione con circolare del 6 ottobre 1995, riconoscendo alla disposizione in argomento valore di norma specifica e perciò prevalente sulle altre norme del regolamento.

Di conseguenza le pilotine possono essere condotte da chi abbia almeno il titolo di Conduttore per il traffico locale, prescindendo dalle caratteristiche delle unità stesse e dai limiti di navigazione previsti dallo stesso titolo.

Significativa per la chiarezza apportata è anche l'introduzione (art. 6) nel d.P.R. n. 324/2001 dell'articolo 21 bis, rubricato "diniego di certificati o di convalide". Tale disposizione, attuativa di quella contenuta nella direttiva 2002/45/CE al comma 3, articolo 3, riproducendo il principio generale di tutela già presente nell'ordinamento giuridico italiano, si spinge fino ad indicare l'Autorità alla quale si può ricorrere in via amministra-

... Continua



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



Continua ...

tiva: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

Infine, viene disposto che le competenze linguistiche di cui alle sezioni A-II/1, A-III/1, A-IV/2 e A-II/4 del Codice STCW, rispettivamente riferite agli ufficiali di navigazione, agli ufficiali di macchina, al personale addetto ai servizi radio GMDSS ed ai comuni di guardia in coperta, sono possedute dai marittimi in possesso di un certificato adeguato, imbarcati su navi di bandiera italiana (art. 7).

Giuseppe Giliberti

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Greta Tellarini

DIRETTIVA 2009/42/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 6 MAGGIO 2009 CONCERNENTE LA RILEVAZIONE STATISTICA DEI TRASPORTI DI MERCI E DI PASSEGGERI VIA MARE (RIFUSIONE)

(Pubblicata in G.U.U.E. L 141/29 del 6 giugno 2009)

La Direttiva 95/64/CE del Consiglio dell'8 dicembre 1995, concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare, ha subito diverse e sostanziali modificazioni, per cui si rende opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla rifusione di tale direttiva.

Si prevede che gli Stati membri raccolgano statistiche comunitarie sui trasporti di merci e di passeggeri effettuati da navi che fanno scalo nei porti situati sul loro territorio e rilevino i dati relativi alle informazioni in merito alle merci e ai passeggeri ed informazioni in merito alla nave (possono essere escluse quelle di stazza lorda inferiore a 100 tonnellate). La raccolta di dati statistici sarà effettuata in ciascuno Stato membro sotto l'autorità degli organismi e delle istituzioni

responsabili per l'elaborazione delle statistiche ufficiali.

La raccolta di dati statistici comunitari, su una base comparabile o armonizzata, consente l'istituzione di un sistema integrato in grado di fornire informazioni affidabili, compatibili e aggiornate.

I dati relativi ai trasporti di merci e di passeggeri via mare devono essere resi comparabili da uno Stato membro all'altro e tra i vari modi di trasporto.

Conformemente al principio di sussidiarietà, la creazione di norme statistiche comuni che permettano di produrre informazioni armonizzate può essere trattata efficacemente solo a livello comunitario.

DIRETTIVA 2009/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 6 MAGGIO 2009 RELATIVA ALLE DISPOSIZIONI E NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI DA PASSEGGERI (RIFUSIONE)

(Pubblicata in G.U.U.E. L 163/1 del 25 giugno 2009)

Si rinvia all'articolo di commento pubblicato in questo numero di Giuseppe Giliberti.

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 31 MARZO 2009, N. 55

REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2005/45/CE CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2001/25/CE CONCERNENTI I REQUISITI MINIMI DI FORMAZIONE PER LA GENTE DI MARE

(Pubblicato sulla G.U. della Repubblica Italiana n. 123 del 29 maggio 2009)

Si rinvia all'articolo di commento pubblicato in questo numero di Giuseppe Giliberti.

DECRETO MINISTERIALE 16 APRILE 2009

APPROVAZIONE DEL MODELLO DI CERTIFICATO D'ABILITAZIONE PER UFFICIALE DI SICUREZZA DELLA NAVE (SSO)

(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 107 dell'11 maggio 2009)

Con il presente decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si approva il modello di certificato d'abilitazione per ufficiale di sicurezza della nave (SSO), visto il Capitolo XI-2 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), resa esecutiva con Legge 23 maggio 1980, n. 313 e vista la Parte A, Sezione 13.2 del Codice Internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS Code).

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 28 MAGGIO 2009, N. 104

REGOLAMENTO RECANTE MODIFICHE AL DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 15 FEBBRAIO 1952, N. 328, CONCERNENTE L'ESECUZIONE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE (NAVIGAZIONE MARITTIMA) IN MATERIA DI LICENZIAMENTO DEI PILOTI E RIPARTIZIONE DEI COMPENSI

(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 179 del 4 agosto 2009)

Il presente Decreto del Presidente della Repubblica interviene a modificare alcune disposizioni del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, in materia di licenziamento dei piloti e ripartizione dei compensi. In particolare, il decreto in esame arreca modifiche all'art. 118 (Licenziamento del pilota); ai commi 1 e 2 dell'art. 120 (Ripartizione dei compensi); all'art. 121 (Quote dei piloti in servizio); all'art. 122 (Quote spettanti ai piloti cancellati dal registro). Viene, infine, inserito l'art. 121-bis sul trattamento di fine servizio.

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 28 MAGGIO 2009, N. 107

... Continua



Continua ...

REGOLAMENTO CONCERNENTE LA REVISIONE DELLA DISCIPLINA DELLE TASSE E DEI DIRITTI MARITTIMI, A NORMA DELL'ARTICOLO 1, COMMA 989, DELLA LEGGE 27 DICEMBRE 2006, N. 296

(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 180 del 5 agosto 2009)

Con il presente Decreto del Presidente della Repubblica, la disciplina delle tasse e dei diritti marittimi di cui alla Legge n. 82/1963 viene modificata secondo i criteri stabiliti dall'art. 1, comma 989, della Legge n. 296/2006 (Legge finanziaria 2007).

Tale revisione intende riordinare e razionalizzare l'intera materia, al fine di migliorare e rendere più efficace la gestione dei porti e garantire un accrescimento delle potenzialità contributive.

Le modifiche apportate alla disciplina delle tasse e dei diritti marittimi hanno comportato l'accorpamento della tassa di ancoraggio e della sovrattassa di ancoraggio in un'unica tassa, denominata tassa di ancoraggio, e l'accorpamento della tassa erariale e quella portuale sulle merci imbarcate e sbarcate in una sola tassa, definita tassa portuale.

LEGGE 29 MAGGIO 2009, N. 70

RATIFICA ED ESECUZIONE DEL PROTOCOLLO CHE MODIFICA LA CONVENZIONE RELATIVA ALL'ORGANIZZAZIONE IDROGRAFICA INTERNAZIONALE, FATTO A MONACO PRINCIPATO IL 4 LUGLIO 2005.

(Pubblicata in G.U. della Repubblica Italiana n. 143 del 26 giugno 2009)

L'Organizzazione idrografica internazionale (IHO), con sede nel Principato di Monaco, è un organismo intergovernativo a carattere tecnico e consultivo che ha integrato l'Ufficio idrografico internazionale (IHB) sorto nel giugno 1921. L'Italia ha ratificato la Convenzione istitutiva dell'IHO con Legge 15 novembre 1973, n. 925.

Oltre all'Ufficio idrografico internazio-

nale, amministrato da un Comitato direttivo, la struttura dell'Organizzazione è costituita dalla Conferenza, organo assembleare che riunisce i rappresentanti dei Governi membri.

L'Organizzazione ha l'obiettivo di assicurare il coordinamento delle attività degli uffici idrografici nazionali, la maggiore uniformità possibile nelle carte e nei documenti nautici, l'adozione di metodi sicuri ed efficienti per l'esecuzione e l'utilizzazione dei rilevamenti idrografici, lo sviluppo delle scienze nel campo dell'idrografia e delle tecniche impiegate per i rilevamenti oceanografici.

Il presente Protocollo modifica la Convenzione, rendendo la struttura dell'IHO più simile a quella di altre organizzazioni internazionali, come l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO).

Innanzitutto, membri dell'Organizzazione non sono più i Governi, ma gli Stati parti della Convenzione; viene poi specificata la natura dell'IHO, quale Organizzazione internazionale competente menzionata in quanto tale dalla Convenzione dell'ONU sul diritto del mare. L'Organizzazione mantiene il proprio carattere consultivo-tecnico, ma ne vengono ampliati gli scopi, fra i quali viene introdotto quello di promuovere l'uso dell'idrografia per la sicurezza della navigazione e quello di organizzare e migliorare lo sviluppo delle norme internazionali per i dati, le informazioni, i prodotti, i servizi e le tecniche idrografiche, nonché addivenire alla più grande uniformità possibile nell'uso di tali norme. Gli organi della rinnovata Organizzazione sono l'Assemblea, il Consiglio, la Commissione delle finanze, il Segretariato e gli organi sussidiari.

Viene pertanto cancellato l'Ufficio idrografico internazionale.

L'Assemblea, che succede alla Conferenza, si compone di tutti gli Stati membri, si riunisce, in via ordinaria, ogni tre anni, elegge il proprio Presidente ed un Vice Presidente, ha fra gli altri compiti quello di stabilire il programma d'azione generale, la strategia ed il programma

di lavoro dell'Organizzazione, nonché quello di delegare responsabilità al Consiglio, che è composto da un quarto degli Stati membri (ma comunque non meno di trenta), è disciplinato dai principi esposti nel Regolamento generale allegato alla Convenzione ed ha fra i suoi compiti quello di coordinare le attività dell'IHO nel quadro della strategia, del programma di lavoro e del budget fissati dall'Assemblea.

L'esame dei conti, delle previsioni di bilancio e dei rapporti su questioni amministrative sono di competenza della già esistente Commissione delle finanze, mentre il Segretariato, che succede all'Ufficio idrografico e al Comitato direttivo, consiste in una struttura di supporto per tutti gli altri organi.

Il presente Protocollo, oltre a ribadire il possesso della personalità giuridica dell'Organizzazione, la quale gode dei privilegi e delle immunità necessarie alle sue funzioni e ai suoi obiettivi, ribadisce che le modalità di funzionamento dell'Organizzazione sono definite dal Regolamento generale e dal Regolamento finanziario allegati alla Convenzione, precisando tuttavia che, in caso di divergenze fra la Convenzione e i Regolamenti, debba prevalere la prima.

Le spese per il funzionamento dell'Organizzazione sono coperte da contributi annui degli Stati membri, calcolati in ragione del tonnellaggio delle loro flotte, e da altre fonti approvate dall'Assemblea; allo Stato membro in ritardo di due anni nella contribuzione saranno sospesi il diritto di voto, i vantaggi e le prerogative concesse dalla Convenzione e dai Regolamenti, fino al pagamento delle somme dovute.

Il Depositario designato è il Governo del Principato di Monaco, del quale sono fissati i compiti, mentre il compito, già affidato al Comitato direttivo, di tentare la composizione amichevole delle controversie viene ora attribuito al Segretario generale. Il presente Protocollo, infine, detta norme per l'adesione alla Convenzione e per la modifica e la de-

... Continua



Continua ...

nuncia della stessa. Le modifiche apportate dal Protocollo in esame entreranno in vigore, per tutte le Parti contraenti, tre mesi dopo che le notifiche di approvazione dei due terzi degli Stati membri saranno state ricevute dal Depositario.

DECRETO-LEGGE 15 GIUGNO 2009, N. 61
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI CONTRASTO ALLA PIRATERIA

(Pubblicato sulla G.U. della Repubblica Italiana n. 137 del 16 giugno 2009)

L'art. 1 del presente decreto modifica l'art. 5 del Decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 209, convertito dalla Legge n. 12/2009, recante la proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali, attraverso la novella del comma 4 e l'introduzione dei commi aggiuntivi 6-bis e 6-ter. Questi attengono alla competenza territoriale per i reati di pirateria, e di quelli connessi che vengono accertati nel corso della missione EUNAVFOR-Atalanta al largo della Somalia.

In base all'azione comune 2008/851/PESC del Consiglio dell'Unione europea del 10 novembre 2008, sulla base dell'accettazione da parte della Somalia dell'esercizio della giurisdizione ad opera degli Stati membri e degli Stati terzi, e dell'art. 105 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 per l'eventuale esercizio di azioni giudiziarie da parte degli stati competenti, i militari della missione Atalanta possono arrestare, fermare e trasferire le persone che hanno commesso o si sospetta abbiano commesso atti di pirateria o rapine a mano armata nelle zone in cui essa è presente, nonché sequestrare le navi di pirati o rapinatori o le navi catturate a seguito di un atto di pirateria o di rapina a mano armata e che sono sotto il controllo di pirati, nonché requisire i beni che si trovano a bordo. L'art. 5, comma 4, del Decreto-legge n. 209/2008, che il decreto in esame va a modificare, attribuisce al Tribunale ordi-

nario di Roma la competenza territoriale sui reati di pirateria previsti dagli artt. 1135 e 1136 del Codice della navigazione e per quelli ad essi connessi, inclusi i reati a danno dello Stato o di cittadini italiani che partecipano alla operazione militare Atalanta, se i medesimi reati siano commessi in alto mare o in acque territoriali straniere e siano accertati durante la missione in questione.

La medesima disposizione richiama inoltre l'applicabilità della legge italiana ai sensi dell'art. 7 del Codice penale. La modifica dell'art. 5, comma 4, del Decreto-legge n. 209/2008 (art. 1, comma 1, lett. a) del presente decreto-legge), è volta a limitare la giurisdizione italiana ai reati di pirateria commessi, in alto mare o in acque territoriali altrui, a danno dello Stato o di cittadini e beni italiani, nonché a precisare che tali reati devono essere accertati nelle aree di svolgimento della missione Atalanta. Tale modifica è in ragione della decisione 2009/293/PESC con cui è stato approvato lo scambio di lettere tra l'Unione Europea ed il Governo keniano sulle condizioni di trasferimento in Kenya delle persone sospettate di pirateria al largo della Somalia.

Sono inoltre aggiunte al predetto art. 5 due nuove disposizioni: i commi 6-bis e 6-ter. Il comma 6-bis prevede che, fuori dell'ipotesi di giurisdizione italiana di cui al nuovo comma 4, ai fini della individuazione della giurisdizione, sono applicate le norme contenute negli accordi internazionali di cui l'Italia è parte; così com'è formulata, la disposizione sembra avere portata generale, non limitata quindi alla missione Atalanta.

Sono infine autorizzati l'arresto, il fermo, il trasferimento dei «pirati» (o dei sospettati di pirateria), il sequestro delle loro navi o delle navi catturate, il sequestro dei beni rinvenuti a bordo (misure previste dall'articolo 2, lett. e) dell'azione comune 2008/851/PESC), nonché la detenzione a bordo della nave militare di tali persone «per il tempo stretta-

mente necessario al trasferimento» nel Paese titolare della giurisdizione.

La disposizione precisa che le stesse misure sono adottabili in quanto previste da accordi internazionali sulla pirateria di cui l'Italia sia parte.

Il comma 6-ter reca, infine, una disposizione transitoria secondo cui le disposizioni di cui al comma 6-bis sono applicabili anche ai procedimenti in corso.

LEGGE 22 LUGLIO 2009, N. 100

CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 15 GIUGNO 2009, N. 61, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI CONTRASTO ALLA PIRATERIA

(Pubblicata in G.U. della Repubblica Italiana n. 177 dell'1 agosto 2009)

È convertito in legge il Decreto-legge 15 giugno 2009, n. 61, recante disposizioni urgenti in materia di contrasto alla pirateria, di cui sopra.

DECRETO MINISTERIALE 30 GIUGNO 2009
APPROVAZIONE DEI MODELLI DI CERTIFICATI DI SICUREZZA PER LA NAVIGAZIONE MARITTIMA
(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 175 del 30 luglio 2009)

Con il presente decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha decorrenza dal 1° luglio 2009, sono approvati i modelli dei seguenti certificati di sicurezza:

- a) Certificato di sicurezza per nave passeggeri e relativo elenco delle dotazioni (Form P);
- b) Certificato di sicurezza dotazioni per nave da carico e relativo elenco delle dotazioni (Form E). Questi certificati sostituiscono i certificati di sicurezza di cui alle lettere i) e j) allegati al decreto n. 550/2008 in data 24 giugno 2008 con il quale sono stati approvati i modelli di certificati di sicurezza.

... Continua





Continua ...

DECRETO MINISTERIALE 1° LUGLIO 2009
RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2007/71/CE,
RECANTE MODIFICA DELL'ALLEGATO II, DELLA
DIRETTIVA 2000/59/CE DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO, RELATIVA AGLI
IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA PER I RIFIUTI
PRODOTTI DALLE NAVI E I RESIDUI DI CARICO
(Pubblicato in G.U. della Repubblica Ita-
liana n. 162 del 15 luglio 2009)

Con il presente decreto del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare viene recepita la Direttiva 2007/71/CE e si provvede a sostituire l'allegato III del Decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182, con il quale è stato recepito l'allegato II della Direttiva 2000/59/CE, con l'allegato di cui al presente decreto.

Ai sensi dell'articolo 6 della Direttiva 2000/59/CE, il comandante di una nave diretta verso un porto situato nella Comunità aveva l'obbligo di compilare il modulo di cui all'allegato II della stessa e notificare tali informazioni all'autorità o all'organismo designato a tal fine dallo Stato membro in cui si trovava il porto. L'allegato II non faceva tuttavia riferimento alle acque di scarico e, pertanto, si è resa necessaria una modifica al fine di includere queste ultime tra le categorie di rifiuti prodotti dalle navi che devono essere notificati prima dell'entrata nel porto. Le disposizioni della direttiva relative alle acque di scarico devono essere considerate combinatamente alle disposizioni dell'allegato IV del protocollo Marpol che prevedono, in condizioni specifiche, la possibilità di riversare le suddette acque in mare. La Direttiva 2007/71/CE del 13 dicembre 2007 interviene, quindi, disponendo la sostituzione dell'allegato II della Direttiva 2000/59/CE.

DECRETO MINISTERIALE 14 LUGLIO 2009
ESTENSIONE DELL'ATTIVITÀ DI CERTIFICAZIONE
DELLA SOCIETÀ RINA S.P.A. DI GENOVA, PER
L'ESECUZIONE DELLE PROCEDURE DI VALUTA-

ZIONE DELLA CONFORMITÀ DELL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO DELLE DIRETTIVE 96/98/CE E 98/85/CE E SUCCESSIVI EMENDAMENTI

(Pubblicato in G.U. della Repubblica Italiana n. 177 dell'1 agosto 2009)

Con il presente decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la Società RINA S.p.A., con sede a Genova, viene designata quale organismo di prova, per i moduli B, D, E, F, G ai sensi dell'art. 7 del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407, per l'esecuzione delle procedure di valutazione della conformità ai requisiti, previsti dagli strumenti internazionali indicati nell'Allegato A.1 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 407/1999, per i seguenti equipaggiamenti marittimi: A.1/6.1 - Luci di navigazione.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

REGOLAMENTO (CE) N. 1013/2006 – SPEDIZIONE DI RIFIUTI – SCELTA DEL FONDAMENTO NORMATIVO – ARTT. 133 CE E 175, N. 1, CE. – RICORSO DI ANNULLAMENTO PRESENTATO DALLA COMMISSIONE CE – RIGETTO.
(Corte di Giustizia dell'unione europea (grande sezione) - Sentenza dell'8 settembre 2009 nel procedimento C-411/06)

Attraverso la pronuncia in oggetto, la Corte di Giustizia CE respinge il ricorso presentato dalla Commissione delle Comunità Europee (causa C-411/06) contro il Parlamento Europeo e il Consiglio dell'Unione Europea (sostenuti da Francia, Regno Unito e Irlanda del Nord), tramite cui la Commissione CE aveva chiesto alla Corte di annullare il regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio 14.6.2006, n. 1013, relativo alle spedizioni di rifiuti, in quanto fondato non sugli artt. 175, n. 1, CE e

133 CE, ma unicamente sull'art. 175, n. 1, CE.

Occorre a questo punto, prima di entrare nel merito della pronuncia in questione, effettuare un breve accenno alla Convenzione sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento, firmata a Basilea il 22.3.1989, approvata a nome della Comunità con decisione del Consiglio dell'1.2.1993, 93/98/CEE, il cui preambolo sottolinea innanzitutto che "i rifiuti pericolosi e altri rifiuti dovrebbero, per quanto ciò sia compatibile con una gestione ecologicamente razionale e efficace, essere eliminati nello Stato in cui sono stati prodotti", rimarcando peraltro che "i movimenti transfrontalieri di detti rifiuti dallo Stato di produzione verso qualsivoglia altro Stato dovrebbero essere autorizzati solamente quando siano realizzati in condizioni che non comportino pericoli per la salute umana e l'ambiente e siano conformi alle disposizioni della presente convenzione", e che comunque "l'accresciuto controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e altri rifiuti incoraggerà una gestione ecologicamente razionale di tali rifiuti e una riduzione del volume dei movimenti transfrontalieri corrispondenti".

A questo proposito, l'art. 2, n. 4, di detta convenzione definisce la "eliminazione" come comprendente "qualsiasi operazione prevista nell'allegato IV della presente convenzione", il quale, appunto, contiene un elenco dei diversi tipi di operazioni di eliminazione fra cui la categoria delle "operazioni che possono condurre alla possibilità di recuperare, di riciclare, di riutilizzare, di riimpiegare direttamente, o a qualsivoglia altro utilizzo dei rifiuti".

Il regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio 14.6.2006, n. 1013, relativo alle spedizioni di rifiuti regolamento, oggetto di impugnazione da parte della Commissione CE, è stato adottato per sostituire e aggiornare le disposizioni del regolamento (CEE) del

... Continua



Continua ...

Consiglio 1.2.1993, n. 259, relativo alla sorveglianza e al controllo delle spedizioni di rifiuti all'interno della CE, nonché in entrata e in uscita dal suo territorio.

Quest'ultimo regolamento, basato sull'art. 130 S del Trattato CEE (ora art. 175 CE), è stato adottato, in particolare, per attuare gli obblighi derivanti dalla Convenzione di Basilea.

Il regolamento impugnato, il cui obiettivo preponderante è *"la protezione dell'ambiente, essendo i suoi effetti sul commercio internazionale solo incidentali"*, risultava inoltre diretto ad integrare il contenuto della decisione del Consiglio dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE) 14.6.2001 relativa in materia di controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti destinati ad operazioni di recupero, allo scopo di armonizzare gli elenchi di rifiuti con la convenzione di Basilea e rivedere talune altre prescrizioni.

Posto che, ai sensi dell'art. 1, n. 2, del regolamento impugnato, lo stesso *"si applica alle spedizioni di rifiuti:*

- a) fra Stati membri, all'interno della Comunità o con transito attraverso paesi terzi;
- b) importati nella Comunità da paesi terzi;
- c) esportati dalla Comunità verso paesi terzi; e
- d) in transito nel territorio della Comunità, con un itinerario da e verso paesi terzi", il regolamento in parola enuncia inoltre che, per quanto riguarda la conformità dello stesso con i principi di sussidiarietà e di proporzionalità, posto che la garanzia di protezione dell'ambiente in un contesto in cui i rifiuti siano oggetto di spedizione può essere realizzato in misura sufficiente solamente a livello comunitario, la Comunità stessa mantiene la facoltà di intervenire in base al principio di sussidiarietà sull'operato dei singoli Stati membri.

Il titolo II del regolamento è dedicato alle spedizioni all'interno della Comunità, contiene altresì un sistema di disposizioni dettagliate relative agli obblighi di notifica, procedurali e di controllo in materia di spedizioni di rifiuti.

Ai sensi dell'art. 3, n. 1, del regolamento di cui trattasi, sono soggetti alla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte, previste dalle disposizioni del titolo II del medesimo regolamento, le spedizioni di tutti i rifiuti destinati ad operazioni di smaltimento nonché, fra le altre, le spedizioni di rifiuti destinati ad operazioni di recupero che sono riportati nell'allegato IV del regolamento in parola, che include anche i rifiuti elencati negli allegati II e VIII della Conv. di Basilea.

I titoli successivi riguardano, nell'ordine, le spedizioni di rifiuti effettuate esclusivamente all'interno degli Stati membri (titolo III); la disciplina relativa alle esportazioni di rifiuti in partenza dalla Comunità e dirette verso paesi terzi (titolo IV); le importazioni nella Comunità di rifiuti da paesi terzi (titolo V); e il transito di rifiuti nel territorio della Comunità di spedizioni da e verso paesi terzi (titolo VI). Nel titolo VII dell'impugnato regolamento sono infine presenti disposizioni supplementari concernenti l'applicazione dello stesso, segnatamente, alle sanzioni, alla designazione delle autorità competenti e alle relazioni che gli Stati membri sono tenuti a presentare.

Orbene, il ricorso presentato dalla Commissione era diretto ad ottenere l'annullamento del regolamento sopra descritto, e a seguito di una domanda del Parlamento e del Consiglio, presentata ex art. 44, n. 3, secondo comma, del regolamento di procedura della Corte, la causa è veniva rinviata dinanzi alla Grande Sezione.

Il Consiglio sollevava innanzitutto un'eccezione di irricevibilità del ricorso, posto che la Commissione, contrariamente a quanto richiesto dall'art. 38, n. 1, lett. c), del regolamento di procedura, non aveva precisato in ricorso le disposizioni del regolamento impugnato che, a suo parere, avrebbero do-

vuto fondarsi sull'art. 133 CE e/o sull'art. 175, n. 1, CE.

Secondo l'eccezione sollevata dal Consiglio, infatti, giusto il disposto dell'art. 38, n. 1, lett. c), del regolamento di procedura secondo cui il ricorso deve indicare l'oggetto della controversia e l'esposizione sommaria dei motivi dedotti in modo sufficientemente chiaro e preciso da consentire al convenuto di preparare la sua difesa e alla Corte di esercitare il suo controllo, gli elementi essenziali di fatto e di diritto sui quali il ricorso si basava sarebbero dovuti emergere in modo coerente e comprensibile dal testo del ricorso stesso.

La Corte dirimereva immediatamente questa prima questione rilevando che, avendo indicato nel suo ricorso il fatto che sarebbe stato doveroso fondare il regolamento impugnato sugli artt. 133 CE e 175, n. 1, CE ed avendo esposto i motivi per i quali si riteneva che ricorressero le condizioni del ricorso a siffatto doppio fondamento normativo, la Commissione aveva sostanzialmente soddisfatto gli obblighi imposti dall'art. 38, n. 1, lett. c), del regolamento di procedura, dichiarando così la ricevibilità del ricorso presentato dalla Commissione. Venendo ora al merito della questione, la Commissione deduceva un motivo unico, relativo alla violazione del Trattato CE risultante dalla scelta del Parlamento e del Consiglio di basare il regolamento impugnato sul solo art. 175, n. 1, CE e non sul combinato disposto degli artt. 133 CE e 175, n. 1, CE, come invece essa aveva proposto.

La scelta di un doppio fondamento normativo sarebbe stata necessaria dal momento che tale regolamento comprende di fatto due componenti indissociabili, l'una attinente alla politica commerciale comune e l'altra alla tutela dell'ambiente, le quali non potevano essere considerate secondarie o indirette l'una rispetto all'altra.

Riguardo al legame fra il regolamento impugnato e la politica commerciale comune, la Commissione affermava infatti

... Continua



Continua ...

che, poiché i rifiuti sarebbero da considerarsi "merci" ai fini della libera circolazione delle merci nella Comunità, era la stessa formulazione dell'art. 1, n. 2, del regolamento in parola a dimostrare che quest'ultimo non era unicamente diretto a disciplinare le spedizioni di rifiuti nella Comunità a fini puramente ambientali, bensì anche le importazioni nella Comunità di rifiuti provenienti da paesi terzi, le esportazioni di rifiuti dalla Comunità verso paesi terzi e il transito di rifiuti attraverso la Comunità con un itinerario da e verso paesi terzi.

Per quanto riguarda poi la possibilità di basare un regolamento su di un doppio fondamento normativo costituito dagli artt. 133 CE e 175, n. 1, CE, la Commissione osservava che la Corte, nella sua sentenza 10.1.2006 nella causa C-178/03 relativa al fondamento normativo del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 28.1.2003, n. 304, sull'esportazione ed importazione di prodotti chimici pericolosi aveva riconosciuto che il menzionato regolamento presentava, sia sotto il profilo delle finalità sia sotto quello del contenuto, componenti commerciali e ambientali indissolubilmente connesse, tanto da rendere necessario il ricorso a siffatto doppio fondamento normativo.

La Commissione sottolineava inoltre che la questione del fondamento normativo non poteva essere considerata di natura puramente formale, dal momento che la scelta fra gli artt. 133 CE e 175 CE comportava significative implicazioni relativamente alla suddivisione delle competenze fra la Comunità ed i suoi Stati membri, posto che il primo di detti articoli assegna una competenza esclusiva alla Comunità, mentre il secondo attribuisce competenze condivise.

La scelta dell'art. 175, n. 1, CE quale solo fondamento normativo del regolamento impugnato avrebbe implicato una competenza degli Stati membri a disciplinare le esportazioni e le importazioni di rifiuti, il che avrebbe immanabilmente avuto l'effetto di falsare la

concorrenza fra imprese degli Stati membri nei mercati esterni e di creare perturbazioni nel mercato interno della Comunità.

Il Parlamento e il Consiglio, di contro, sottolineavano invece come da un'analisi della struttura e del contenuto del regolamento impugnato emergesse chiaramente che lo scopo principale perseguito da quest'ultimo fosse null'altro che la protezione dell'ambiente, esprimendo peraltro seri dubbi sulla possibilità di utilizzare congiuntamente gli artt. 133 CE e 175 CE come fondamento normativo di un atto comunitario, poiché la competenza della Comunità in ambito di politica commerciale sarebbe di natura esclusiva, pur essendo condivisa con gli Stati membri nell'ambito della politica dell'ambiente.

A questo punto, e alla luce delle argomentazioni addotte dalle parti, la Corte osservava preliminarmente che, in forza di una giurisprudenza costante, la scelta del fondamento normativo di un atto deve basarsi su elementi oggettivi, suscettibili di sindacato giurisdizionale, tra i quali figurano, in particolare, lo scopo e il contenuto dell'atto (v. tra le altre, la Sentenza della Corte 6.11.2008 nella causa C-155/07).

La Corte sottolineava che se l'esame di un atto comunitario avesse dimostrato che esso perseguiva un duplice scopo o che possedeva una doppia componente, una delle quali identificabile come principale o preponderante, mentre l'altra era solo accessoria, l'atto avrebbe dovuto basarsi su un solo fondamento normativo, ossia quello richiesto dallo scopo o dalla componente principale o preponderante.

Diversamente, in via del tutto eccezionale, ove fosse provato che l'atto perseguiva contemporaneamente più obiettivi tra loro inscindibili, senza che uno di essi assumesse importanza secondaria e indiretta rispetto all'altro, un atto siffatto avrebbe dovuto basarsi sui diversi fondamenti normativi volta a volta pertinenti.

La Corte rilevava a questo punto come caso in esame non fosse in discussione

la circostanza che il regolamento impugnato perseguiva lo scopo di proteggere l'ambiente e che, di conseguenza, fosse stato, perlomeno in parte, validamente fondato sull'art. 175, n. 1, CE. La controversia verteva quindi unicamente sulla questione se il regolamento in parola si prefiggesse anche uno scopo di politica commerciale comune e contenesse componenti attinenti a detta politica connesse in modo inscindibile a componenti dirette alla protezione dell'ambiente, di importanza tale che sarebbe stato doveroso basare l'atto di cui trattasi su un doppio fondamento normativo, ossia gli artt. 133 CE e 175, n. 1, CE.

Orbene, ritenuto che *nulla quaestio* in merito alla finalità di protezione dell'ambiente, la Corte ha ritenuto che il regolamento impugnato fosse atto, tanto per i suoi scopi quanto per il suo contenuto, a perseguire primariamente la protezione della salute umana e dell'ambiente contro gli effetti nocivi che possono derivare dalle spedizioni internazionali di rifiuti, e che pertanto il fondamento normativo in questione si è correttamente limitato all'art. 175, n. 1, CE, posto che sarebbe stato incoerente considerare che la stessa procedura applicata alle spedizioni di rifiuti fra gli Stati membri e i paesi terzi con il medesimo scopo di protezione dell'ambiente avesse il carattere di strumento di politica commerciale comune e, per tale motivo, dovesse quindi essere fondata sull'art. 133 CE.

Relativamente all'argomento della Commissione secondo cui il regolamento impugnato avrebbe una portata più ampia della convenzione di Basilea, tenuto conto della circostanza che si applicherebbe a tutti i rifiuti destinati allo smaltimento e al recupero, mentre la citata convenzione concernerebbe unicamente i rifiuti pericolosi destinati allo smaltimento, poiché tale differenza rivelerebbe una dimensione di politica commerciale del regolamento in questione, la Corte ha ritenuto di osservare che dal-

... Continua



Continua ...

l'art. 2, punto 4, della menzionata convenzione, letto in combinato disposto con l'allegato IV, parte B, di quest'ultima, risulta che il termine "smaltimento" utilizzato nell'ambito di detta convenzione include "operazioni che possono condurre alla possibilità di recuperare, di riciclare, di riutilizzare, di riimpiegare direttamente, o a qualsivoglia altro utilizzo dei rifiuti".

Peraltro, secondo la Corte di Giustizia, la circostanza che il regolamento impugnato si applicasse anche ai rifiuti non pericolosi e ai rifiuti destinati ad essere recuperati non significa che esso presenti un carattere commerciale, e non ridimensionava la sua portata ambientale in quanto il carattere nocivo per l'ambiente era insito nella natura stessa di qualsivoglia rifiuto (v. in tal senso la Sentenza della Corte 18.4.2002 nella causa C-9/00).

Irrilevante, inoltre, è stata ritenuta l'argomentazione della Commissione secondo cui i titoli IV-VI del regolamento impugnato, relativi alle esportazioni, alle importazioni e al transito di rifiuti, devono fondarsi sull'art. 133 CE poiché i rifiuti sono merci che possono essere oggetto di operazioni commerciali e che la nozione di politica commerciale comune è da interpretarsi in senso lato, in quanto comprende misure commerciali che perseguono parimenti scopi in altri ambiti, inclusa la protezione dell'ambiente; così come irrilevante è apparsa, agli occhi della Corte, la circostanza che, secondo la terminologia impiegata dall'art. 1, n. 2, del regolamento di cui trattasi, le spedizioni di rifiuti fra la Comunità e i paesi terzi fossero qualificate "importazioni" ed "esportazioni".

Un atto comunitario – prosegue la Corte – rientra infatti nella competenza esclusiva in materia di politica commerciale comune prevista dall'art. 133 CE solo se verte specificamente sugli scambi internazionali in quanto sia sostanzialmente destinato a promuovere, facilitare o disciplinare gli scambi commerciali ed abbia effetti diretti ed immediati

sul commercio o gli scambi dei prodotti interessati (v. in tal senso la Sentenza della Corte 12.5.2005 nella causa C-347/03), il che, manifestamente, non si verifica nel caso di specie, posto che l'obiettivo del regolamento impugnato non è quello di definire le caratteristiche che devono possedere i rifiuti per circolare liberamente nel mercato interno o nell'ambito di scambi commerciali con i paesi terzi, bensì di fornire un sistema armonizzato di procedimenti attraverso i quali limitare la circolazione dei rifiuti, al fine di garantire la tutela dell'ambiente.

In conclusione, secondo il giudizio della Corte, il regolamento impugnato non comporterebbe componenti di politica commerciale tali da rendere necessario il ricorso ad un doppio fondamento normativo e l'argomentazione della Commissione diretta a dimostrare l'esistenza di una prassi consistente nell'adozione di atti su di un doppio fondamento normativo, costituito dagli artt. 133 CE e 175, n. 1, CE, non può essere accolta, posto che la determinazione del fondamento normativo di un atto deve avvenire sulla base del suo scopo e del suo contenuto specifici e non alla luce del fondamento normativo scelto per l'adozione di altri atti comunitari aventi, eventualmente, caratteristiche analoghe.

Per tali motivi la Corte ha, come detto, ritenuto di respingere il ricorso, e poiché il Parlamento e il Consiglio avevano fatto domanda affinché la parte soccombente venisse condannata alle spese, Corte di Giustizia ha ritenuto altresì di condannare la Commissione delle Comunità Europee, rimasta soccombente, al pagamento delle spese processuali, ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese qualora ne sia stata fatta domanda.

Nicola Ridolfi

MATERIALI

a cura di Greta Tellarini

COMUNICAZIONE DELL'11 SETTEMBRE 2009 DELLA COMMISSIONE EUROPEA STRATEGIA DELL'UE PER POTENZIARE LA GOVERNANCE MARITTIMA NEL MAR MEDITERRANEO

La Commissione europea ha presentato lo scorso 11 settembre una comunicazione nella quale propone una strategia intesa a fronteggiare le varie sfide poste dal settore marittimo nel bacino del Mediterraneo.

Un potenziamento della gestione degli affari marittimi condurrebbe ad una crescita più sostenibile nella regione, permettendo nel contempo di far fronte ad alcune preoccupazioni comuni.

La concorrenza per l'utilizzazione dello spazio marino, le minacce alla sicurezza marittima, il degrado ambientale, nonché gli effetti negativi dei cambiamenti climatici indicano la necessità di una risposta più coordinata della governance marittima nella regione, grazie anche alla collaborazione con i Paesi mediterranei non appartenenti all'UE.

Il commissario europeo responsabile degli Affari marittimi e della pesca, Joe Borg, ha dichiarato che: "Lo sviluppo di processi decisionali più integrati nell'area del Mediterraneo avrà certamente effetti positivi su tutte le parti interessate e sulle amministrazioni.

La garanzia di un futuro sostenibile per le industrie marittime e la conservazione dell'ambiente marino nell'area del Mediterraneo dipenderanno dal nostro sforzo nel potenziare la governance marittima in ogni suo aspetto. L'UE deve lavorare ad una politica marittima maggiormente integrata e inclusiva, in collaborazione con tutti i nostri vicini".

Significativa sarà certamente la cooperazione tra i Paesi coinvolti in tale sfida, ma ancora più rilevante sarà l'adozione di una politica più ampia e non, quindi,

... Continua



Continua ...

“per settore”, che tenga conto dei collegamenti tra le varie attività marittime. La politica marittima integrata, avviata in Europa nel 2007, ha sviluppato numerosi strumenti di ausilio alla governance marittima, quali la pianificazione dello spazio marittimo, la gestione integrata delle zone costiere, varie iniziative di ricerca integrata e la sorveglianza marittima integrata per rendere più sicuro il mare Mediterraneo.

Nella Comunicazione presentata la Commissione si propone di incoraggiare le parti interessate e le amministrazioni della regione a gestire gli affari maritti-

mi in maniera più integrata e ad impegnarsi in attività prioritarie per la governance marittima; di analizzare le possibilità di promuovere la cooperazione tra le parti interessate e le amministrazioni provenienti sia dai settori marittimi che da tutta l'area del Mediterraneo; di favorire lo scambio delle migliori pratiche tra gli Stati membri del Mediterraneo nel quadro di una politica marittima integrata, ad esempio con il supporto di finanziamenti UE per la cooperazione territoriale; di rendere disponibile l'assistenza tecnica nel quadro dello strumento europeo di vicinato e partenariato per i paesi del Mediterraneo non appartenenti all'UE che desiderano perse-

guire un approccio più integrato agli affari marittimi; di promuovere la ratifica e l'implementazione della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982; di istituire un gruppo di lavoro sulla politica marittima integrata, esteso all'intero bacino, per promuovere il dialogo e la cooperazione con i partner del Mediterraneo non appartenenti all'UE; di potenziare la cooperazione multilaterale e intersettoriale attraverso studi specifici e una più ampia panoramica degli attuali accordi internazionali e regionali che regolano le attività marittime nel Mediterraneo.