

THE AVIATION & MARITIME JOURNAL®

Novità dal mondo del trasporto aereo e marittimo

Università degli Studi
di Bologna



Sede di Forlì
Sede di Ravenna

Corso di Laurea in Ingegneria
Aerospaziale
Corso di Laurea per Operatore
Giuridico d'Impresa

SOMMARIO

Sezione Aerea

**The European Space
Policy – Still in need of a
regulatory framework for
European space activities**
pagg. 1-2

**Tasse d'imbarco in Italia e in Europa:
come ignorare la convenzione
di Chicago**
pagg. 1-4

**Gli usi marittimi nella nuova
raccolta degli usi della
provincia di Ravenna**
pagg. 1-15

**Regolamento (CE) N. 1008/2008 e le
nuove norme per la prestazione
dei servizi aerei nella Comunità**
pagg. 6-8

Osservatorio Legislativo
pagg. 8-10

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 10-11

Materiali
pagg. 11-15

Sezione Marittima

Osservatorio Legislativo
pagg. 20-21

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 21-24

Materiali
pagg. 24

The European Space Policy – Still in need of a regulatory framework for European space activities¹

di Kai-Uwe Schrogl*

In May 2007 the responsible ministers of the European Union (EU) and the European Space Agency (ESA) adopted the European Space Policy (ESP). This was a landmark step in creating a European identity for Europe in space activities. Today, two years later, numerous activities have been undertaken under the umbrella of ESP. In assessing these activities, the international framework has to be taken into account as well as the benefit of shaping such a sector policy. And finally, it is important to analyse the current and prospective development of the legal environment in this issue area.

¹ Synthesis of the lecture given in the University of Bologna – Faculty of engineering on the 13th November 2008

* Prof. Dr. rer.soc., Director European Space Policy Institute (ESPI), Vienna

Continua a pagina 2

Tasse d'imbarco in Italia e in Europa: come ignorare la Convenzione di Chicago

di Giulia Mauri*

Italy has recently increased existing boarding taxes applicable to passengers in transit on Italian airports. Revenues generated by this increased tax will be used to finance national unemployment benefits in favour of Alitalia's former employees. Similar taxes, but with different purposes, are levied in the United Kingdom, under the name of Air Passenger Duty, and the Netherlands. Belgium has recently confirmed its approach that such taxes are in breach of the provisions of the Chicago Convention of 1944 on international civil aviation. Indeed, Article 15 of the Chicago Convention seems to clearly forbid taxes imposed by any contracting State in respect solely of the right of transit over or

* Avvocato, Field Fisher Waterhouse, Bruxelles

Continua a pagina 4

Gli usi marittimi nella nuova raccolta degli usi della provincia di Ravenna*

di Greta Tellarini

Trade usages and practices are usually collected by the Italian Chambers of Commerce according to the law n. 121/1910, then revised by the law n. 580/1993. The new trade usages collected by the Chamber of Commerce of Ravenna and published in 2008, which follow those published in 1985 and 1995, contain two different chapters concerning the maritime usages and the transportation usages.

La raccolta di usi e consuetudini commerciali costituisce una delle più tradizionali funzioni svolte dalle Camere di Commercio nell'ambito della propria attività di regolazione del mercato. L'attribuzione di tale funzione alle Camere di Commercio risale alla legge n. 121/1910, poi confermata dal R.D. n. 2011/1934. La legge n. 580/1993 di riordino delle Camere di Commercio, in attuazione della normativa comunitaria, ha introdotto una disciplina innovativa nel campo delle attività di accertamento e raccolta degli usi.

* Relazione tenuta a Ravenna il 12 novembre 2008 presso l'International Propeller Club Port of Ravenna

Continua a pagina 15



Continua dalla prima pagina

The European Space Policy – Still in need of a regulatory framework for European space activities

di Kai-Uwe Schrogl

Europe has been successful in space activities for the past four decades. This is true for single States as well as through the joint efforts by ESA since 1975. During the past decade, however, space exceeded the status of being an area of just scientific and technological developments. Space has become a strategic policy area. And this development required a new assessment of how space has to be governed on the European level. With the adoption of the European Space Policy (ESP) in May 2007 this new approach has found its first visible statement. It is only a first step in the direction of shaping a coherent and strong European space identity but it shows a promising perspective.

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:

Giulia Mauri, Greta Tellarini, Kai-Uwe Schrogl.

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

The international environment

Space has become an indispensable tool for modern society. There is almost no field of public life, where space applications, be it telecommunications, navigation or Earth observation do not have an influence. The scenario "one day without space" is as revealing as it is frightening since it shows the dependence on space for security, transport, communications or resources management. This is why space applications have proliferated globally. Almost 50 countries today operate their own satellites and the space industry and space services have become a multi-billion Euro marketplace.

In this context, Europe is establishing itself as a unitary actor. Building on its experience with national programmes and the joint efforts in the framework of ESA, the enlarged Union is now identifying space as a strategic policy domain and works towards a unified governance of space activities on the continent. This is not an easy task regarding the traditions of the main actors. An absolutely necessary step towards a strong European engagement in space has been taken in May 2007 with the adoption of the European Space Policy (ESP) by the respective Councils of the EU and ESA.

The need for a coherent space policy

Drafting a space policy showed the expression of political leadership in this domain, which is still characterized by public investments. It is necessary to shape and structure the involved entities' interplay. In this context, the actors in the space arena, which are the governments, national institutions, international organiza-

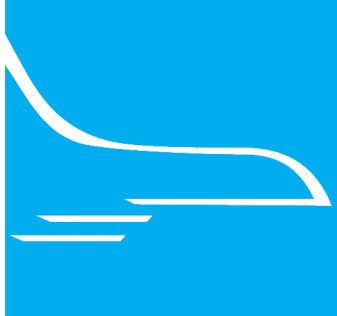
tions, research (basic, applied, large scale), industry and manufacturing, users (public, private, commercial, scientific) and the public at large (stakeholder in the political process, media coverage, recruitment of new scientists and engineers) have to become part of an organization of space activities with the allocation of responsibility (head of state, head of government, ministry), the link to (other) (user) ministries, the role and involvement of the military, the relationship between industry and the State, an industrial landscape and associations, public research and operation centres, the set up of a space agency and the coordination between agency, industry and research.

With the ESP of 2007 a lot of these tasks have at least been tackled if not yet settled. The European governance scheme is still under development (e.g. regarding the institutional relationship of ESA vis-à-vis the EU, currently executed under a framework agreement of 2004) but a thorough and comprehensive analysis of the situation, a strong political statement and a detailed work plan have been agreed upon. With this space policy it was also made clear which priorities will be in the focus of space activities, that a budgetary reliability is foreseen, a long-term planning can be guaranteed and that international partnership of Europe remains strong and can further develop even into leadership.

The main lines of ESP and recent developments

The ESP expresses a number of bold objectives. It intends to develop and exploit space applications serving Europe's public policy objectives and

... Continua



Continua ...

needs of European enterprises and citizens, including in the field of environment and development. It also intends to meet Europe's security and defence needs as regards space. It envisages a strong and competitive space industry which fosters innovation, growth and the development and delivery of sustainable and cost-effective services. It wants to contribute to the knowledge-based society (science and exploration) and it demands unrestricted access to new and critical technologies, systems and capabilities. The main priorities are the implementation of the satellite navigation system Galileo (full operational capacity by 2013) and the Earth observation satellite system GMES (Global Monitoring for Environment and Security) including a guarantee for continuity of services through long-term EU funding. Further it highlights international relations and the quest for adequate funding instruments and schemes. The ESA Council on ministerial level of November 2008 added space for climate research (together with Eumetsat) as a new priority item and reinforced Europe's role in human spaceflight and space exploration.

In parallel the legislatures throughout Europe get engaged in shaping the European space activities. This concerns the national parliaments, which are united in the European Interparliamentary Space Conference (EISC), which met under its Czech presidency in October 2008 and it concerns the European Parliament, which adopted its most recent space resolution in November 2008. These efforts aim at supporting the endeavours under the framework of ESP and point to additional efforts, which should be taken by the governments. One of these is

to shape a regulatory framework for the European space activities.

Shaping a regulatory framework for European space activities

While Europe is on a good way to establish a strong space policy, the field of regulation is still a good deal away from being coherent and sufficient. The European Union has no competence to deal with space legislation as such. There is no such competence outlined in the Lisbon Treaty either. Therefore space legislation is drafted and enacted on a purely Member States' basis. Such national space legislation has become necessary for implementing the States' obligations under Art. 6 of the Outer Space Treaty of 1967. This article asks for licensing of space activities by private actors.

In Europe, so far only Sweden, the United Kingdom, Norway, Belgium, the Netherlands and – most recently – France have enacted such national space laws outlining licensing conditions and mechanisms. These laws are quite different in approach and content and it therefore arises a need for harmonization. Such a harmonization has been attempted some years ago but failed and the three last mentioned countries went ahead with their laws without further consultation. One possibility to harmonize the provisions (e.g. the amount for insurances or the question, where the law would be applicable) could be to

involve the European Union. But without an explicit competence it cannot act. A directive would be a possible tool to accomplish this, but it has to be seen, whether the EU will be provided in the future with the necessary competence. The European Commission has identified this shortcoming and therefore mentioned in the ESP of 2007 already its wish to become more active in the regulatory field. So far, this has not developed into concrete action. It should also look into the opportunity to formally issue a declaration of acceptance of the OST (and maybe other international instruments like the Liability Convention of 1972 and the Registration Convention of 1975) has been done by ESA before. This might be necessary, when the EU becomes the formal operator of satellite systems.

Besides national space legislation there are numerous other regulatory questions, which have recently emerged. Some of them are already dealt with in other contexts, e.g. satellite frequency issues, which are part of the telecom policy area, where a clear competency of the EU exists in cooperation with other institutions like the CEPT. Others are still under construction in the framework of the flagship programmes, like data policies and regulations for Earth observation, in particular for GMES, or third party liability for satellite navigation, for EGNOS and Galileo. Regulations are also necessary for export control and – in the future – for the conduct of commercial human spaceflight.

The regulatory issues are not only a decisive building block for a really strong and coherent ESP, solving them is also important for Europe's role on the global political scene as well as the global marketplace.

... Continua



AleniaAeronautica
Una Società Finmeccanica



Continua ...

Distorted competition through "flags of convenience" in space can only be avoided on a global level, when Europe acts with one coherent setting and one voice. Therefore the EU's involvement in institutions like the United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (UNCOPUOS), where international space law is drafted, has to be increased.

Future perspectives

The past two years following the adoption of the ESP have been filled with tremendous progress. The programme development for European space activities – in particular GMES and Galileo, but also Europe's participation in the International Space Station and in space science - has been particularly successful. The establishment of space as a strategic policy area has taken roots as the recent Councils of ESA and the EU have demonstrated. This comprises the use of space for civilian as well as security purposes.

What is still to be accomplished is a mid-term solution for the governance of space activities as well as the establishment of a harmonized regulatory framework. While a clear European competence in this field is missing so far, the Member States have to coordinate more closely and they will have to foresee in future to make decisions on the competence catalogue of the EU to efficiently reach that goal. This is necessary in order to provide Europe with a strong position in the global political as well as commercial arena.

Continua dalla prima pagina

Tasse d'imbarco in Italia e in Europa: come ignorare la convenzione di Chicago

di Giulia Mauri

entry into or exit from its territory. Notwithstanding this apparent clarity, several European states continue to impose taxes on international aviation to increase their revenues or finance specific projects. It would be time for IATA to take a clear position on the subject, to monitor the adoption of such taxes by contracting States and to lobby for their elimination.

Operators, on the other hand, should start to systematically challenge these taxes as of the moment of their introduction.

A partire dal 27 ottobre di quest'anno, tutte le compagnie aeree (italiane o straniere che siano) operanti sul territorio nazionale hanno visto aumentare del 200% la tassa d'imbarco per passeggero introdotta dalla legge n. 350 del 24 dicembre 2004. L'addizionale comunale sui diritti di imbarco è stata infatti portata da 1 euro a 3 euro dalla cosiddetta "Legge Salva Alitalia". I proventi ottenuti dal forte incremento della tassa saranno utilizzati allo scopo di finanziare gli ammortizzatori sociali conseguenti alla ristrutturazione della nostra compagnia di bandiera. Come ha ben spiegato il ministro del Welfare Maurizio Sacconi a Radio 24: "È una tassa di solidarietà

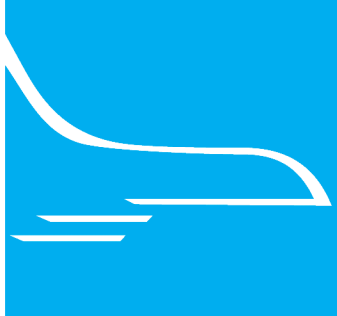
nei confronti dei lavoratori che perdono il posto di lavoro". Spero che le compagnie aeree italiane e straniere nonché i passeggeri in transito in Italia siano fieri di contribuire ad uno scopo tanto encomiabile quanto arbitrario. Sembra infatti che alcuni stati europei dimentichino, più o meno consapevolmente, i propri obblighi (nonché i propri privilegi) derivanti dall'entrata in vigore della Convenzione di Chicago del 1944 sull'aviazione civile internazionale.

Il caso Alitalia è per ora isolato in quanto nessun altro stato europeo ha (ancora) pensato di far parzialmente finanziare le perdite della propria compagnia di bandiera dagli altri vettori operanti sul proprio territorio nazionale. Purtroppo però la tendenza ad utilizzare le tasse di imbarco come strumento di tassazione diretta (verso le compagnie aeree) e indiretta (nei confronti dei passeggeri) esiste in vari paesi europei e né la IATA né le altre organizzazioni di settore sono riuscite a contrastarla.

L'amministratore delegato della IATA ha espresso infatti "profonda preoccupazione" in una lettera al ministro dello sviluppo economico Scajola e al ministro Sacconi inviata una settimana dopo l'approvazione dell'aumento dell'addizionale comunale a 3 euro a passeggero. Peccato che, a tal punto, l'addizionale comunale fosse già stata aumentata. Aumento intervenuto nonostante il fatto che tasse di questa portata siano esplicitamente vietate dalla Convenzione di Chicago del 1944 ratificata anche dall'Italia. L'articolo 15 della Convenzione prevede in effetti che "No fees, dues or other charges shall be imposed by any contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of

... Continua





Continua ...

a contracting State or persons or property thereon."

Il testo di questo articolo è di una chiarezza esemplare: l'articolo 15 esclude la possibilità che gli stati contraenti della Convenzione di Chicago impongano ai vettori in transito sul proprio territorio nazionale diritti, tasse o altre imposte dovute per il semplice fatto di atterrare o decollare sul proprio territorio. Purtroppo, i redattori della Convenzione di Chicago non prevedero che una semplice omissione nel testo inglese potesse avere come conseguenza lo stravolgimento del significato dell'articolo 15. La versione inglese, infatti, non include, nella lista delle imposte vietate, la parola "taxes". Sebbene la versione francese, che fa fede tanto quanto quella inglese, usi la parola "taxes", questo non ha impedito che tasse di transito siano state, e siano tuttora, applicabili in Inghilterra, Olanda e Italia. Fortunatamente il Belgio ha recentemente annunciato di rinunciare al proprio progetto di imporre una tassa d'imbarco su tutti i passeggeri in transito sui propri aeroporti nazionali. La proposta di introdurre tasse di imbarco in Belgio era inclusa nel progetto di finanziaria per il 2009 e avrebbe portato un beneficio alle casse federali di circa euro 133 milioni. La tassa si sarebbe dovuta elevare a euro 10 per ogni biglietto in classe economica e euro 50 sui biglietti in business class. Le tasse d'imbarco avrebbero trasformato l'aeroporto di Bruxelles (Brussels National) nel terzo aeroporto più caro in Europa.

La rinuncia ad introdurre tasse d'imbarco in Belgio è prevalentemente dovuta alla pressione esercitata dall'aeroporto di Liegi, ottavo aeroporto europeo per cargo e dall'aeroporto di

Charleroi che, grazie alla propria politica di espansione, conta oggi circa 2,5 milioni di passeggeri. I tribunali belgi avevano comunque già statuito in merito alla compatibilità di tasse di imbarco con il diritto belga e internazionale. Negli anni novanta, il comune di Zaventem, dove l'aeroporto di Bruxelles è situato aveva proposto di introdurre una tassa di 30 centesimi per passeggero. Il tribunale di Bruxelles, la Corte d'Appello, la Cassazione e il Consiglio di Stato avevano dichiarato la tassa illegale e incompatibile con l'articolo 15 della Convenzione di Chicago. Ancora più importante, i tribunali belgi riconobbero l'applicabilità diretta in Belgio dell'articolo 15 della Convenzione. In base a tale approccio, ogni compagnia aerea è dunque legittimata ad agire in giudizio contro tasse illegali in contrasto con le norme della Convenzione.

I tribunali inglesi non condividono invece l'approccio seguito dai giudici belgi. La cosiddetta APD ("Air Passenger Duty") in vigore dal 1994 si applica a tutti i passeggeri in transito negli aeroporti inglesi. La tassa è stata recentemente raddoppiata e l'autorità della concorrenza inglese ha adito le vie giudiziarie, come vedremo, senza molto successo. Nella sentenza resa da Stanley Burton nel caso noto come *R v. Her Majesty's Treasury*, il giudice ha dichiarato che la ADP è compatibile con il testo dell'articolo 15 della Convenzione. Il ragionamento seguito dal giudice è criticabile da più punti di vista. Una prima critica alla

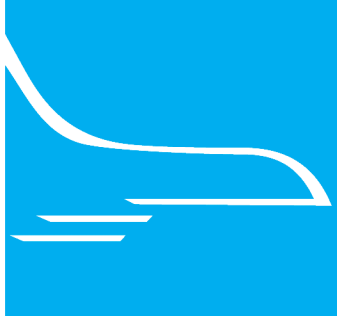
sentenza in esame è che il giudice si è basato essenzialmente su una lettura testuale della convenzione. Tale lettura si è limitata all'analisi del testo inglese, mentre la convenzione è redatta in altre tre lingue ufficiali, francese, spagnolo e russo, che hanno lo stesso valore interpretativo. In aggiunta a quanto precede, il giudice non ha fatto ricorso a criteri interpretativi universalmente riconosciuti (non da ultimo dalla convenzione di Vienna del 1969 sul diritto dei trattati) quali il criterio teologico e l'interpretazione della convenzione tramite il ricorso alla lettura degli altri articoli del testo.

La discussione sulla legittimità della tassa e sulla possibilità di sostituirla o modificarla continua comunque in sede parlamentare. Il "Pre-Budget Report" presentato il 24 novembre di quest'anno contiene infatti una serie di proposte per modificare la tassa d'imbarco esistente. Fino a quando una decisione in merito non sarà presa, l'APD sarà comunque applicata. I casi italiano ed inglese (ed il caso olandese delle tasse d'imbarco applicate dall'aeroporto di Amsterdam) potrebbero purtroppo essere considerati come una forma di autorizzazione implicita ad altri stati ad utilizzare le tasse di imbarco per aumentare le proprie risorse interne o per finanziare progetti nazionali o extra-nazionali di ogni tipo. Si veda, a titolo esemplificativo, la proposta di tassazione dei passeggeri in transito presentata dal governo Chirac tra il 2005 e il 2006 per scopi ben più encomiabili che il risanamento di una compagnia di bandiera. La proposta si prefiggeva infatti di finanziare progetti umanitari tramite tasse addizionali all'imbarco.

La prospettiva di avere più di 190 diverse tasse statali (tante quante gli stati contraenti della convenzione di

... Continua





Continua ...

Chicago) applicabili ai voli internazionali non sembra corrispondere agli ambiziosi obiettivi dichiarati (e spesso ignorati) dalla convenzione di Chicago nel lontano 1944.

Il diffondersi di tali tasse in Europa dimostra che il settore aereo non è stato particolarmente diligente nel contrastare la tendenza in atto. Sia per quanto riguarda la APD inglese che per l'addizionale comunale italiana, infatti, queste tasse sono state introdotte negli anni novanta e, visto il loro ridotto ammontare, non sono state fatte oggetto di opposizione. Purtroppo però, l'esperienza insegna che sia in Inghilterra che in Italia, tali tasse originariamente "innocue" sono state significativamente aumentate fino ad avere un impatto importante sul prezzo del biglietto e quindi, da ultimo, sulla domanda di voli aerei. Vista l'attuale situazione in Europa e la disparità di trattamento delle tasse "di transito", sarebbe utile che la IATA si pronunciasse chiaramente in merito e che un'attività di lobbying al fine di evitare l'istituzione o l'aumento di tali tasse fosse sistematicamente intrapresa. Un ruolo importante può anche essere svolto dai vettori aerei e dagli aeroporti in quanto soggetti direttamente interessati da ogni aumento delle tasse d'imbarco. L'esperienza belga dimostra infatti che azioni giudiziarie sulla base della convenzione di Chicago possono essere intentate e vinte.

REGOLAMENTO (CE) N. 1008/2008 E LE NUOVE NORME PER LA PRESTAZIONE DEI SERVIZI AEREI NELLA COMUNITÀ

(Pubblicato sulla GUUE serie L 293 del 31 ottobre 2008)

La liberalizzazione del mercato interno dell'aviazione – istituita e disciplinata dai regolamenti (CEE) n. 2407/92

sul rilascio delle licenze ai vettori, 2408/92 sull'accesso ai vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie e 2409/92 sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e merci (comunemente noti come "terzo pacchetto aereo") – ha favorito l'evoluzione del trasporto aereo in Europa che oggi è in grado di fornire servizi più efficienti a prezzi più accessibili.

L'esperienza di questo ultimo decennio ha però dimostrato che determinate misure del "terzo pacchetto" necessitavano di modifiche e chiarimenti. Viste le divergenti interpretazioni ed applicazioni dei tre regolamenti negli Stati membri e vista la necessità di precisare la portata di alcune disposizioni, si è imposta a livello comunitario una revisione della suddettanormativa.

Il Regolamento in esame, che attraverso una rifusione, sostituisce e abroga i tre regolamenti, è finalizzato ad aggiornare le disposizioni del cd "terzo pacchetto" aereo, puntando ad una maggiore chiarezza, alla previsione di fattispecie più dettagliate, all'eliminazione di alcune restrizioni nel mercato interno e al rafforzamento dei controlli sulla solidità finanziaria delle compagnie aeree.

Il testo si articola in cinque capi: il primo indica le materie oggetto della disciplina e le definizioni, il secondo riguarda la licenza di esercizio, il terzo disciplina l'accesso alle rotte (comprese quelle soggette agli oneri di servizio pubblico), il quarto detta disposizioni in materie di tariffe e il quinto comprende le disposizioni finali.

In estrema sintesi gli elementi principali della rifusione sono:

- inasprimento dei requisiti in materia di concessione e ritiro delle licenze di esercizio;
- ridefinizione dei requisiti in materia di locazione di aeromobili;
- ridefinizione delle norme applicabili agli obblighi di servizio pubblico;

- ridefinizione dei rapporti con i paesi terzi;
- ridefinizione delle norme sulla ripartizione del traffico tra aeroporti;
- migliore tutela dei diritti dei consumatori.

Per quanto riguarda le licenze di esercizio il Regolamento impone agli Stati membri di intensificare il controllo della solidità finanziaria dei soggetti che ne fanno richiesta.

Al fine del rilascio della licenza di esercizio, è ora stabilito che l'impresa richiedente deve presentare all'autorità competente un piano economico per almeno il primo triennio di attività e il monitoraggio è previsto dopo due anni dal rilascio di una nuova licenza e comunque qualora si sospetti un problema potenziale o su richiesta della Commissione.

Il Regolamento prevede che l'autorità competente ha l'obbligo di sospendere o revocare la licenza di esercizio:

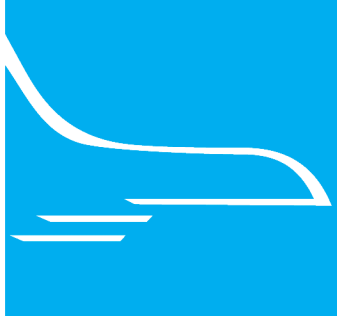
- qualora giunga alla conclusione che il vettore aereo non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi;
- qualora il vettore trasmetta deliberatamente e temerariamente informazioni false su un elemento sostanziale;
- quando è stato sospeso o revocato il COA.

L'autorità competente può inoltre sospendere o revocare la licenza:

- nel caso in cui, scaduto il termine di presentazione dei bilanci certificati, a seguito di richiesta non vengano trasmessi i suddetti certificati entro un mese;
- qualora il vettore non soddisfi più i requisiti di onorabilità.

Inoltre il legislatore comunitario ha previsto che ogni modifica del COA di un vettore aereo deve figurare, ove previsto, nella sua licenza di esercizio. Il Regolamento rende più stringenti i

... Continua



Continua ...

requisiti prescritti per i contratti di dry lease o wet lease al fine di ridurre il più possibile effetti sociali indesiderati e di rafforzare la sicurezza.

Al riguardo, prima di approvare contratti di *dry lease* il vettore deve dimostrare in modo convincente all'autorità competente per il rilascio delle licenze che sono rispettate tutte le norme di sicurezza stabilite dalla normativa comunitaria.

Per quanto attiene alla *dry lease* di aeromobili immatricolati in paesi terzi, questo sarà autorizzato solo in circostanze eccezionali per una durata massima di sette mesi e prorogabile una sola volta per un ulteriore periodo fino ad un massimo di sette mesi, o per soddisfare esigenze di capacità stagionali o per superare difficoltà operative. Il Regolamento prevede che l'autorità competente può rifiutare di concedere un'approvazione in mancanza di reciprocità in materia di contratti di wet lease tra lo Stato membro o la Comunità e lo Stato terzo in cui l'aereo oggetto del contratto è stato immatricolato.

In relazione agli oneri di servizio pubblico, la normativa è stata rivista nell'intento di alleggerire gli adempimenti amministrativi, evitare un eccessivo ricorso agli oneri di servizio pubblico ed aumentare il numero delle imprese candidate alle pubbliche gare. Gli obblighi di pubblicazione sono stati modificati nel senso che d'ora in avanti sarà sufficiente pubblicare un avviso di gara nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Mentre per le rotte sulle quali il numero di passeggeri previsti per il servizio aereo è inferiore a 10000 all'anno, la nota informativa sull'onere può essere pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o in quella nazionale dello Stato membro interessato.

Per evitare che le autorità nazionali facciano eccessivo ricorso agli OSP, la Commissione può imporre, in casi de-

terminati, la presentazione di una relazione economica che chiarisca il contesto nel quale sono attivati gli OSP.

Inoltre è richiesta un'analisi approfondita della loro idoneità rispetto allo scopo da essi perseguito ogni qualvolta le autorità nazionali intendano imporre OSP su collegamenti dove già operano servizi ferroviari inferiori a 3 ore. La procedura di gara pubblica è stata modificata portando il periodo massimo di concessione da 3 a 4 anni (5 anni nel caso delle regioni ultraperiferiche) e la procedura relativa alla gara per il rinnovo di una concessione deve essere iniziata almeno 6 mesi prima della scadenza, allo scopo di consentire un'analisi approfondita della necessità di mantenere un accesso ristretto al collegamento in questione. Inoltre è stata istituita una procedura d'urgenza per far fronte alle improvvise interruzioni del servizio sui collegamenti ad OSP.

Il nuovo Regolamento elimina le incongruenze tra il mercato interno dell'aviazione e i servizi destinati a paesi terzi, abolendo le ultime restrizioni esistenti negli accordi bilaterali tuttora vigenti tra gli Stati membri per quanto riguarda la fornitura di servizi aerei intracomunitari.

Ecco quindi che sono eliminate le residue restrizioni contenute negli accordi bilaterali tuttora vigenti fra gli Stati membri così da eliminare qualsiasi discriminazione in fatto di *code sharing*. Il Regolamento, infatti, stabilisce che in deroga alle disposizioni contenute negli accordi bilaterali i vettori aerei comunitari possono combinare servizi aerei e stipulare accordi di *code sharing* con qualsiasi vettore aereo sui servizi verso, da e attraverso qualsiasi aeroporto del loro territorio da o verso qualsiasi punto nei paesi terzi.

Lo Stato membro, nell'ambito dell'accordo bilaterale, può imporre limitazioni sugli accordi di *code sharing* tra vettori aerei comunitari ed extracomunitari solo se il paese terzo non consente analoghe opportunità commerciali ai vettori aerei comunitari

che operano dallo Stato membro interessato.

A tal proposito il legislatore comunitario stabilisce che le restrizioni imposte in virtù di tali accordi non limitino la concorrenza e siano non discriminatorie e non più restrittive del necessario. Il Regolamento in esame chiarisce inoltre le norme sulla ripartizione del traffico tra gli aeroporti e la precedente procedura in due tappe (istituzione di un sistema aeroportuale e definizione delle norme di ripartizione del traffico) è stata sostituita da una procedura a tappa unica, nella quale la nozione di "sistema aeroportuale" è stata abbandonata.

Gli Stati membri possono dettare norme di ripartizione del traffico per gli aeroporti che servono la stessa città o lo stesso agglomerato urbano, ma con la preventiva autorizzazione della Commissione, previa consultazione del comitato competente.

È parimenti precisato nel Regolamento che gli aeroporti interessati devono essere dotati di una struttura di trasporto adeguata e che gli aeroporti della città/conurbazione che essi servono devono essere collegati da servizi di trasporto pubblico frequenti, affidabili ed efficienti.

Il Regolamento precisa, inoltre, che le norme di ripartizione del traffico devono rispettare i principi di proporzionalità e di trasparenza e devono basarsi su criteri obiettivi.

Questa disposizione ribadisce il divieto di utilizzare abusivamente le regole di ripartizione del traffico per effettuare discriminazioni tra le compagnie aeree.

In particolare, è consentita la ripartizione del traffico tra aeroporti a condizione che questi:

- servano la stessa città o lo stesso agglomerato urbano;
- siano serviti da un'adeguata infrastruttura di trasporti con un collegamento diretto che consenta, per

... Continua



Continua ...

quanto possibile, di raggiungere l'aeroporto in meno di 90 minuti, eventualmente anche sul piano transfrontaliero;

- siano collegati gli uni agli altri e alla città o all'agglomerato che dovranno servire tramite una rete di trasporti pubblici frequenti, affidabili ed efficienti;
- offrano ai vettori aerei i servizi necessari e non pregiudichino indebitamente le loro opportunità commerciali.

Infine il Regolamento favorisce un'equa fissazione delle tariffe e la trasparenza dei prezzi.

Sono infatti abrogate tutte le limitazioni in materia di fissazione delle tariffe, comprese quelle relative alle rotte verso paesi terzi, derivanti da accordi bilaterali tra gli Stati membri. Il legislatore comunitario ha infatti previsto che i vettori aerei comunitari e, per reciprocità, i vettori dei paesi terzi possono fissare liberamente le tariffe aeree per i servizi intracomunitari e gli Stati membri non possono operare discriminazioni fondate sulla nazionalità o sull'identità dei vettori consentendo ai vettori aerei comunitari di fissare tariffe tra il proprio e un paese terzo.

È previsto che il prezzo finale da pagare deve includere tutte le tasse, diritti e supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione e che le compagnie aeree devono fornire al pubblico informazioni complete sulle tariffe passeggeri e merci e sulle condizioni che lo accompagnano.

Infine il Regolamento stabilisce che l'accesso alle tariffe aeree disponibili al pubblico deve essere offerto senza operare alcuna discriminazione basata sulla nazionalità o sulla residenza del passeggero o sul luogo di stabilimento delle agenzie di viaggi. Il Regolamento è entrato in vigore il 1 novembre 2008.

Silvia Ceccarelli

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

*a cura di Silvia Ceccarelli**

DECISIONE DEL CONSIGLIO DEL 25 SETTEMBRE 2008 RELATIVA ALLA FIRMA E ALL'APPLICAZIONE PROVVISORIA DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DELL'INDIA SU ALCUNI ASPETTI RELATIVI AI SERVIZI AEREI

(Pubblicata sulla GUUE serie L 386 del 15 ottobre 2008)

Continua l'intervento della Commissione Europea volto ad avviare negoziati con i Paesi terzi diretti a sostituire alcune disposizioni degli accordi aerei bilaterali con un accordo comunitario. Tralasciando un puntuale approfondimento del contenuto di detti accordi, tutti di carattere analogo e già commentati nel corso del tempo in diverse occasioni in questa rivista, ci si limita in questa sede a rammentare brevemente le disposizioni degli accordi bilaterali conclusi dagli Stati membri e dai Paesi terzi ritenute dalla Corte di Giustizia in contrasto con la legislazione comunitaria, per le quali si è reso necessario un intervento correttivo della Commissione.

Si tratta, in particolare, delle norme relative alla designazione dei vettori, ai diritti relativi ai controlli regolamentari (sicurezza) e alla concorrenza.

Come nei casi precedenti, anche nell'ambito dei negoziati con il Governo della Repubblica dell'India non sono state affrontate le questioni relative ai diritti di traffico, non essendo intenzione della Commissione, almeno nella fase attuale, di accrescere il volume

* Funzionario ENAC – Direzione Trasporto aereo



totale del traffico tra la Comunità ed il Paese terzo interessato né di compromettere l'equilibrio tra i vettori comunitari e quelli dei Paesi terzi.

Tali aspetti sono stati disciplinati da un apposito accordo bilaterale che ha regolamentato complessivamente i rapporti aeronautici tra gli Stati membri ed il Governo della Repubblica dell'India, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea.

REGOLAMENTO (CE) N. 1056/2008 DELLA COMMISSIONE DEL 27 OTTOBRE 2008 RECANTE MODIFICA AL REGOLAMENTO (CE) N. 2042/2003 SUL MANTENIMENTO DELLA NAVIGABILITÀ DI AEROMOBILI E DI PRODOTTI AERONAUTICI, PARTI E PERTINENZE, NONCHÉ SULL'APPROVAZIONE DELLE IMPRESE E DEL PERSONALE AUTORIZZATO A TALI MANSIONI

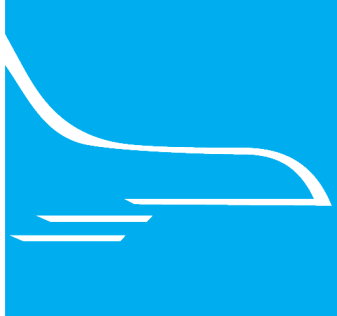
(Pubblicato sulla GUUE serie L 283 del 28 ottobre 2008)

L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) ha effettuato una valutazione delle disposizioni dell'allegato (parte M) del Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni.

A tal proposito l'Agenzia ha determinato che le attuali disposizioni dell'allegato del Regolamento n. 2042/2003 sono troppo rigorose per gli aeromobili che non effettuano trasporto commerciale e, in particolare, per gli aeromobili non classificati come "aeromobili a motore complessi".

Ciò premesso l'Agenzia ha suggerito di apportare modifiche sostanziali al suddetto Regolamento al fine di adeguare le vigenti prescrizioni alla complessità delle diverse categorie di aeromobili e ai diversi tipi di operazioni senza compromettere il livello di sicurezza.

... Continua



Continua ...

Alla luce delle indicazioni suggerite dall'EASA la Commissione con il presente Regolamento ha modificato il regolamento (CE) n. 2042/2003 e, per consentire alle autorità competenti degli Stati membri e alle parti interessate di familiarizzarsi in misura sufficiente con i nuovi requisiti della parte M e di procedere agli adattamenti necessari, ha ritenuto opportuno autorizzare gli Stati membri a differire l'applicazione della parte M agli aeromobili che non effettuano trasporto aereo commerciale per un ulteriore periodo di uno o due anni, in funzione delle disposizioni in questione. Il regolamento è entrato in vigore il 29 ottobre 2008.

REGOLAMENTO (CE) N. 1057/2008 DELLA COMMISSIONE DEL 27 OTTOBRE 2008 CHE MODIFICA L'APPENDICE II DELL'ALLEGATO DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1702/2003 CONCERNENTE IL CERTIFICATO DI REVISIONE DELL'AERONAVIGABILITÀ (MODULO AESA 15A)
(Pubblicato sulla GUUE del 28 ottobre 2008)

Il Regolamento (CE) n. 1056/2008 della Commissione del 27 ottobre 2008 ha modificato il Regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni.

Con il Regolamento in esame la Commissione, al fine di recepire le modifiche apportate al regolamento (CE) n. 2042/2003, ha modificato il certificato di revisione dell'aeronavigabilità di cui all'appendice II del regolamento (CE) n. 1702 della Commissione del 24 settembre 2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazio-

ne delle imprese di progettazione e di produzione.

Il presente Regolamento è entrato in vigore il 29 ottobre 2008.

REGOLAMENTO (CE) N. 1131/2008 DELLA COMMISSIONE DEL 14 NOVEMBRE 2008 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 474/2006 CHE ISTITUISCE UN ELENCO COMUNITARIO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A UN DIVIETO OPERATIVO ALL'INTERNO DELLA COMUNITÀ
(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie L 306 del 15 novembre 2008)

Con il Regolamento (CE) 1131/2008 del 14 novembre 2008 la Commissione Europea ha aggiornato l'elenco comunitario delle compagnie aeree soggette a un divieto operativo all'interno della Comunità sulla base di informazioni fornite dagli Stati membri e da paesi terzi.

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

A tal proposito le autorità competenti tedesche hanno sospeso la licenza al vettore MSR Flug Charter GmbH il 31 ottobre 2008, le autorità portoghesi hanno sospeso il COA del vettore Lufthansa il 10 ottobre 2008, le autorità spagnole hanno avviato procedura di sospensione del COA del vettore Bravo Airlines il 28 ottobre 2008 e le autorità greche hanno sospeso per tre mesi il COA del vettore Hellenic Imperial Airways.

L'elenco comunitario aggiornato impone un divieto operativo a tutti i vettori certificati dalle autorità dell'Angola, della Repubblica democratica del Congo (RDC), della Guinea equatoriale, dell'Indonesia, della Repubblica del Kirghizistan, della Liberia, della Sierra Leone, dello Swaziland, e della Re-

pubblica del Gabon, con l'eccezione del Gabon Airlines e Afrijet le cui attività sono soggette a restrizioni operative nel territorio della Comunità.

Per quanto riguarda i vettori aerei del Regno di Cambogia, la Commissione ha sottolineato che le autorità responsabili per la sorveglianza dei vettori aerei certificati non sono in grado di affrontare le carenze in materia di sicurezza.

Di conseguenza la Commissione il 3 ottobre 2008 ha invitato le autorità della Cambogia (SSCA) e tutti i vettori aerei certificati in Cambogia a fornire tempestivamente tutte le informazioni pertinenti in merito all'attuazione delle misure correttive dirette a sanare le carenze in materia di sicurezza individuate dall'ICAO, con particolare riguardo alla ricertificazione delle aerolinee.

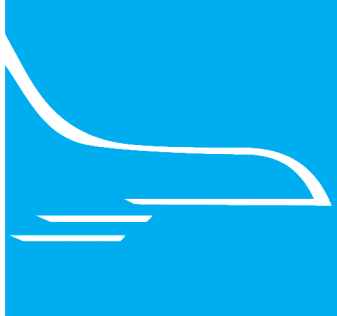
Nonostante SSCA abbia informato di aver revocato il COA ad alcuni vettori, la Commissione, sulla base dei criteri comuni, ha ritenuto di sottoporre a divieto operativo il vettore Siem Reap Airways e quindi di inserirlo nell'elenco comunitario.

Per quanto riguarda la situazione dei vettori aerei dell'Ucraina la Commissione ha richiamato l'attenzione delle competenti autorità ucraine sul fatto che, nonostante l'incremento di sorveglianza di queste autorità, il monitoraggio delle prestazioni dei vettori dell'Ucraina ha continuato a dare risultati preoccupanti nel corso delle ispezioni a terra.

Pertanto la Commissione ha chiesto alle autorità competenti dell'Ucraina di presentare una relazione sull'applicazione del piano di azione correttivo predisposto per migliorare e rafforzare l'esercizio della sorveglianza in materia di sicurezza aerea.

Le autorità competenti dell'Ucraina hanno presentato una relazione sull'applicazione del piano in questione il 10 ottobre 2008 e la Commissione in-

... Continua



Continua ...

tende verificare l'attuazione del suddetto piano di azione entro la prossima riunione del Comitato per la sicurezza aerea prima di proporre ulteriori azioni. Infine, nonostante le richieste specifiche inoltrate, la Commissione ha rilevato di non disporre di alcun elemento di prova circa la piena attuazione di adeguate misure correttive da parte degli altri vettori inclusi nell'elenco comunitario aggiornato il 24 luglio 2008, né da parte delle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme di tali vettori aerei.

Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, la Commissione ha ritenuto che i vettori aerei inclusi nell'elenco comunitario aggiornato il 24 luglio 2008 debbano continuare a restare sottoposti a un divieto operativo e a restrizioni operative.

Il presente regolamento è entrato in vigore il 15 novembre 2008.

REGOLAMENTO (CE) N. 859/2008 DELLA COMMISSIONE DEL 20 AGOSTO RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 3922/91 PER QUANTO RIGUARDA I REQUISITI TECNICI COMUNI E LE PROCEDURE AMMINISTRATIVE APPLICABILI AL TRASPORTO COMMERCIALE MEDIANTE AEROMOBILI

(Pubblicato sulla GUUE serie L 254 del 20 settembre 2008)

Al fine di armonizzare le regole tecniche e le procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile il legislatore comunitario ha adottato il regolamento (CEE) n. 3922/91 sui requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili.

L'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 si basa su un insieme di regole armonizzate adottate dalle autorità aeronautiche comuni (JAA), denominate "codici comuni di navigabilità - trasporto aereo commerciale (velivoli)" (JAR OPS 1).

Al fine di armonizzare la normativa comunitaria con le modifiche apportate alle JAR OPS dal 1 gennaio 2005 (modifiche da 9 a 12) la Commissione con il regolamento (CE) n. 8/2008 ha aggiornato tale allegato.

Sulla base del lavoro effettuato dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e in attesa dell'adozione delle norme attuative di cui al regolamento (CE) n. 8/2008 la Commissione ha ritenuto opportuno modificare con il regolamento n. 859/2008 l'allegato III del regolamento n. 3922/91 al fine di inserirvi determinati requisiti tecnico-operativi attinenti ai più importanti elementi di sicurezza contenuti nello stesso.

Il regolamento è entrato in vigore il 20 settembre 2008.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di Pietro Nisi

IL TRIBUNALE UE ANNULLA LA DECISIONE DELLA COMMISSIONE SUI PRESUNTI AIUTI DI STATO A RYANAIR

(Tribunale UE, VIII sezione ampliata, Sentenza del 17 dicembre 2008 T-196/04)

Con la sentenza in commento, il Tribunale europeo di prima istanza, ha annullato la decisione della Commissione europea del 2004 contro il gestore aeroportuale di Charleroi e la regione Vallonia per presunti aiuti di stato al vettore Ryanair.

Ad avviso dell'organo giurisdizionale comunitario, infatti, l'aver contribuito ai costi della compagnia aerea *low cost* irlandese, offrendo i propri servizi ad un decimo del costo pagato da altri vettori non può considerarsi di per sé come aiuto di stato. È stato pertanto accolto il ricorso della compagnia aerea, sconfessando per un "errore di diritto" quanto statuito dall'Antitrust della Commissione che aveva obbliga-

to la stessa Ryanair a restituire 4,5 milioni di euro. Per comprendere il senso della pronuncia in esame, è necessario ricordare il fatto che Ryanair ha concluso nel 2000 due diversi accordi con due autorità belghe. In virtù del primo accordo ha ottenuto dalla regione Vallonia uno sconto del 50% dei diritti d'atterraggio e l'impegno ad essere rimborsata per ogni perdita derivante da un'eventuale aumento delle tasse aeroportuali.

In base al secondo accordo, invece, il vettore suindicato ha ottenuto dall'autorità aeroportuale di Charleroi la riduzione del costo di prestazione dei servizi aeroportuali da 10 a 1 euro per passeggero in cambio dell'impegno ad usare l'aeroporto per quindici anni.

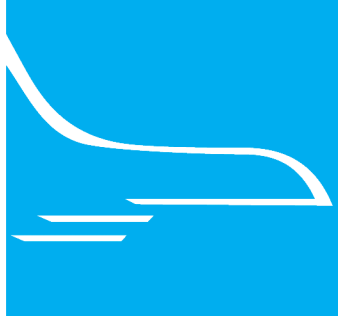
Secondo l'interpretazione dei giudici comunitari, la Commissione europea avrebbe commesso un errore di diritto nel considerare separatamente gli aiuti concessi dai due soggetti suindicati, essendo il gestore aeroportuale un ente pubblico controllato dalla regione Vallonia, e l'esame congiunto degli accordi in questione ne avrebbe dimostrato il comportamento razionale a condizioni di mercato.

Più precisamente, l'Antitrust Ue avrebbe omesso di verificare se, considerati congiuntamente, la regione e l'ente aeroportuale "si siano comportati come operatori nazionali in un'economia di mercato", investendo in Ryanair come se fossero un investitore privato.

Il Tribunale ha pertanto annullato la decisione della Commissione, che potrà tuttavia impugnare la pronuncia *de quo* di fronte alla Corte di Giustizia entro due mesi a decorrere dalla data della sua notifica, anche se l'eventuale impugnazione potrà avere ad oggetto solo questioni di diritto.

CORTE DI GIUSTIZIA UE: DOVUTA LA COMPENSAZIONE PECUNIARIA AI PASSEGGERI ANCHE IN CASO DI CANCELLAZIONE DEL VOLO CAUSATA DA PROBLEMI TECNICI ALL'AEROMOBILE

... Continua



Continua ...

(Sentenza della Corte di giustizia del 22 dicembre 2008 nella causa C-549/07)

Il Regolamento 261 del 2004 in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, è stato in più occasioni esaminato nella presente Rivista, ed analoga attenzione è stata progressivamente riservata alle numerose pronunce giurisprudenziali nazionali e comunitarie che hanno affrontato le diverse questioni relative all'applicazione del regolamento stesso.

In tale prospettiva, è pertanto opportuno esaminare brevemente il contenuto e le possibili implicazioni della recentissima sentenza indicata in epigrafe, emessa dalla Corte di Giustizia UE in relazione al diritto dei passeggeri ad ottenere la compensazione pecuniaria in caso di cancellazione del volo e, in particolare, in caso di cancellazione imputabile a problemi tecnici dell'aeromobile.

Il Regolamento suindicato, infatti, riconosce ai passeggeri coinvolti da una cancellazione del volo il diritto ad una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo, escluso solo nei casi di tempestiva informazione sulla cancellazione stessa e nel caso in cui quest'ultima sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

Nella pronuncia in commento, in particolare, la Corte si è soffermata sulla constatazione di come, tenuto conto delle particolari condizioni in cui si svolge il trasporto aereo e del grado di sofisticatezza tecnologica degli aeromobili, i vettori aerei debbano regolarmente fare fronte, nell'esercizio della loro attività, a svariati problemi tecnici inevitabilmente connessi al funzionamento di tali aeromobili.

Risolvere un problema tecnico causa-

to da una carenza nella manutenzione di un aeromobile deve quindi essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo. Di conseguenza, problemi tecnici emersi in occasione della manutenzione degli aeromobili, o a causa di una carenza di manutenzione, di per sé non possono costituire «circostanze eccezionali».

Non si può in linea di principio escludere che determinati problemi tecnici possano rientrare nell'ambito delle «circostanze eccezionali» previste dal Regolamento, purché essi discendano da eventi non inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggano all'effettivo controllo di quest'ultimo.

Considerata pertanto la circostanza che non tutti i problemi tecnici e non tutte le circostanze eccezionali determinano ex se l'esonero dall'obbligo di indennizzo forfetario, la Corte ha avuto cura di precisare come spetti a colui che vuole avvalersene dimostrare che, anche mettendo in campo tutti i mezzi di personale, di materiale e di risorse finanziarie di cui disponeva, egli non avrebbe palesemente potuto evitare (se non a pena di sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento pertinente), che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportassero la cancellazione del volo.

La circostanza che un vettore aereo abbia rispettato i requisiti minimi di manutenzione di un aeromobile non è di per sé sufficiente per dimostrare che tale vettore abbia adottato tutte le misure del caso per liberarlo dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria.

MATERIALI

a cura di *Pietro Nisi*

PROVVEDIMENTO DELL'ANTITRUST SULLA VICENDA CAI: PRESCRITTE MISURE PER GARANTIRE UNA PIÙ AMPIA SCELTA TARIFFARIA
(Autorità Garante della Concorrenza e

del Mercato, provvedimento n. 19067 del 3 dicembre 2008)

Nella riunione del 3 dicembre scorso, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha fissato alcuni principi fondamentali in relazione alla procedura di acquisizione da parte di CAI (Compagnia Aerea Italiana) di Alitalia e Airone, prescrivendo al nuovo vettore misure necessarie per prevenire il rischio di imposizioni tariffarie o altre condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose per i consumatori.

Prima di entrare nel merito del provvedimento citato, è preliminarmente opportuno precisare come lo stesso non sia stato adottato dall'Antitrust in applicazione della legge 287/1990, in quanto le disposizioni relative alle operazioni di concentrazione in essa contenute sono state eccezionalmente sospese, per determinate e specifiche operazioni, dal decreto legge n. 134 dell'agosto 2008.

Per effetto del citato decreto, quindi, l'AGCM è stata privata dei poteri alla stessa normalmente riconosciuti in materia di operazioni di concentrazione, con conseguente venir meno della possibilità di vietare l'operazione in questione o subordinarla a particolari condizioni strutturali.

Il decreto, tuttavia, ha comunque confermato in capo all'Antitrust il potere di imporre adeguati rimedi comportamentali allo scopo di tutelare e proteggere i consumatori, ed è proprio in tale prospettiva che si inserisce il provvedimento in commento.

La stessa Autorità, del resto, non ha mancato di rilevare come al nuovo vettore sarà concessa la gestione di una rete di collegamenti capillare su tutto il territorio nazionale, detenendo sui singoli collegamenti posizioni di assoluto rilievo, se non di unica offerta, in termini di frequenze attualmente disponibili.

In ragione delle considerazioni suindicate, quindi, l'Autorità ha prescritto a CAI per un periodo di tre anni dalla

... Continua



Continua ...

data di inizio delle attività che:

- 1) i listini tariffari mantengano un'articolazione tale da assicurare ampia copertura rispetto a tutti i segmenti di mercato, anche mediante accesso alle tariffe scontate in tutti i periodi dell'anno, per tutte le rotte, su ogni volo;
- 2) su ogni volo sia garantita la disponibilità di almeno il 10% dei biglietti alla tariffa *economy* più conveniente tra quelle offerta dal Gruppo Alitalia ed il Gruppo AirOne sulla medesima rotta prima della presente operazione;
- 3) entro un mese dall'inizio dell'operatività del nuovo vettore aereo, venga istituito un specifico *call center* dedicato alla gestione dei servizi;
- 4) sia garantito il pagamento di un indennizzo, proporzionale al prezzo del biglietto pagato, in caso di cancellazione del volo per i passeggeri che non ricevano adeguata riprotezione o nel caso di ritardo prolungato del volo per più di due ore.

È stato inoltre precisato che le misure appena indicate integrano l'impegno, presentato da CAI e reso obbligatorio dalla stessa Autorità, di predisporre (sempre per la durata di tre anni) un programma di *frequent flyer*, tale da assicurare ampia copertura delle rotte nazionali e internazionali.

Questa misura, infatti, senza le integrazioni disposte, non sarebbe stata sufficiente ad evitare efficacemente il rischio di imposizione di prezzi o altre condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose per i consumatori in conseguenza dell'intervenuta operazione di acquisizione.

Va opportunamente rilevato, inoltre, che nella decisione in commento l'Autorità si è limitata a prendere atto dell'impegno di CAI a "riposizionare" 50 slot dalla rotta Linate-Fiumicino su al-

tre rotte da/per Linate. Ad avviso della stessa società quest'ultima misura, riducendo le frequenze operate dalla stessa CAI sulla principale rotta nazionale, potrebbe creare spazi per l'ingresso di un nuovo operatore.

Da questo punto di vista tuttavia, l'AGCM ha rilevato come tale impegno esuli dagli obiettivi di tutela dei consumatori perseguiti dal decreto-legge n. 134/2008 e dunque non costituisce una misura che l'AGCM può prescrivere ai sensi del suddetto decreto-legge.

In sintesi conclusiva, come era ampiamente prevedibile, le valutazioni/indicazioni dell'AGCM non hanno posto alcun ostacolo alla realizzazione dell'operazione di acquisizione di Alitalia e AirOne da un punto di vista di diritto della concorrenza. Come anticipato, infatti, l'AGCM era stata privata dei poteri necessari in questa direzione. Si tratta in ogni caso di indicazioni e di prescrizioni rilevanti nell'ottica di assicurare comunque ai consumatori-utenti una migliore fruizione e trasparenza delle condizioni di servizio offerte.

L'ANTITRUST SANZIONA MERIDIANA PER PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE RELATIVE A RIMBORSO TARIFFE, POLIZZE ASSICURATIVE, COMPENSAZIONI PER RITARDO VOLI E PROGRAMMA DI FIDELIZZAZIONE

(Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, provvedimento n. 18830 del 4 settembre 2008)

Nella riunione del 4 settembre scorso, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha sanzionato la società

Meridiana per pratiche commerciali scorrette, comminando sanzioni per complessivi 970 mila euro. Ad avviso dell'Autorità, il vettore avrebbe posto in essere diversi comportamenti in violazione del codice del consumo operando con pratiche contrarie alla diligenza professionale ed idonee a falsare le scelte economiche dei consumatori. In particolare, sono state giudicate scorrette le pratiche relative a rimborso delle tariffe, polizza assicurativa, compensazioni ai consumatori per i ritardi dei voli e programma di fidelizzazione. Da segnalare la sanzione di 220.000,00 Euro per l'inserimento del fuel surcharges (aumento del carburante) tra le tasse e gli oneri aeroportuali, considerato scorretto in quanto suscettibile di indurre in errore i consumatori relativamente all'aumentare del diritto al rimborso.

GLI SVILUPPI DELLA COMMON AVIATION AREA E LA COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE N. 596/2008

[Comunicazione del 1° ottobre 2008 COM(2008) 596 Def.]

Il 27 giugno 2005 il Consiglio (nelle "Conclusioni sullo sviluppo dell'agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione") ha individuato un piano d'azione globale volto a consentire un ampliamento dell'accesso al mercato del trasporto aereo in Europa per realizzare uno spazio aereo comune (CAA - Common Aviation Area) con i paesi vicini.

A tale scopo è stata prevista la creazione, entro il 2010¹, di un mercato unico del trasporto aereo mediante lo sviluppo della cosiddetta "politica di vicinato" tesa a promuovere con i paesi non appartenenti all'Unione europea scambi economici e commercia-

¹ Tale termine è stato richiamato nella Comunicazione 596/2008. In tale occasione la Commissione ha avanzato alcuni dubbi sul rispetto di tale data in ragione della constatazione che occorre un maggiore impegno per garantire l'effettiva attuazione dell'accordo comunitario in materia di trasporto aereo da parte dei paesi partner e l'applicazione uniforme delle relative disposizioni all'interno del CAA.

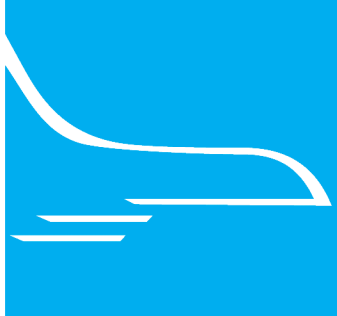
... Continua

AERNOVA® srl
Flight Training Organization

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

Aeroservizi
Eiservizi

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



Continua ...

li ed investimenti a vantaggio dell'utenza e dell'industria (CAA).

Il fine ultimo di questo progetto dovrebbe essere la creazione di un mercato unico paneuropeo del trasporto aereo, che, poggiando su un complesso di norme comuni, comprenda fino a sessanta paesi con circa un miliardo di abitanti. Tale dato assume un valore particolare se si tiene conto che nel solo 2007 oltre centoventi milioni di passeggeri hanno viaggiato tra l'Unione europea e i paesi vicini in Europa, Europa orientale, Asia centrale, nel bacino del Mediterraneo e in Medio Oriente (con un aumento di oltre il 20% dei traffici rispetto al 2004), e rappresenta più del 45% del traffico aereo tra l'UE e i paesi terzi.

Il progetto della CAA prende avvio nel 1993, quando, con l'accordo sullo Spazio economico europeo, l'integrazione dei paesi terzi nella politica comunitaria in materia di trasporto aereo raggiunge il livello più avanzato. A seguito di tale iniziativa, la Norvegia, l'Islanda, il Liechtenstein e, in tempi successivi, la Svizzera partecipano al mercato unico dell'aviazione a condizioni di parità con gli Stati membri dell'Unione.

Molti altri paesi sono stati in seguito invitati a prendere parte al progetto in esame. La CAA costituisce, pertanto, un elemento fondamentale della politica comunitaria che si basa sulla promozione di accordi di più ampio respiro in materia di trasporto aereo al pari degli accordi globali che la Comunità ha siglato a livello internazionale e i cosiddetti "accordi orizzontali".

In questa fase di avvio della CAA la Comunità riconosce le specificità di ogni singolo partner, con la conseguenza che i negoziati sono condotti con i singoli paesi. A più lungo termine, e in particolare quando la massa critica dei paesi di una stessa regione avrà ultimato il processo di armonizzazione normativa, gli accordi individuali tra questi paesi e la Comunità

potrebbero essere fusi in un accordo unico, allo scopo di realizzare una CAA meno frammentata e con una minore differenziazione dei diritti, degli obblighi e delle opportunità di mercato dei partecipanti.

Lo sviluppo della CAA verte su due elementi cardine, ovvero, la realizzazione di un mercato unico dell'aviazione e la conclusione di un accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo.

Nel primo caso, la realizzazione di un mercato unico non appare impossibile considerato che alcuni dei paesi coinvolti hanno già avviato un percorso finalizzato ad adottare integralmente la normativa comunitaria in materia di trasporto aereo; in questo caso, l'obiettivo è una integrazione completa, nell'ottica di una futura adesione all'Unione dei paesi coinvolti.

In questa prospettiva nel giugno del 2006 è stato firmato l'accordo ECAA (*European Common Aviation Area*) che, oltre ad auspicare una maggiore efficienza del trasporto aereo attraverso la sua crescita economica, intende incrementare, nei paesi coinvolti, i livelli di *safety* e di *security*. Sono firmatari dell'accordo ECAA l'Albania, la Bosnia ed Herzegovina, la Repubblica di Bulgaria, la Repubblica della Croazia, la Comunità Europea, la Repubblica d'Islanda, la Former Yugoslav Republic (FYROM) della Macedonia, il Regno di Norvegia, la Serbia, il Montenegro, la Romania e la United Nations Interim Administration Mission in Kosovo.

I differenti livelli di adeguamento dei paesi coinvolti alle più recenti norme internazionali in tema di *safety*, di *security*, di *air traffic management*, e di organizzazione delle attività negli aeroporti hanno indotto le istituzioni comunitarie a stipulare con essi, dopo l'adesione, singoli accordi per il raggiungimento di un'armonizzazione delle regole.

Il successo dell'iniziativa in esame implica uno sforzo particolare da parte dei Paesi aderenti. Tali Paesi, dovendosi adeguare alle norme che regolano

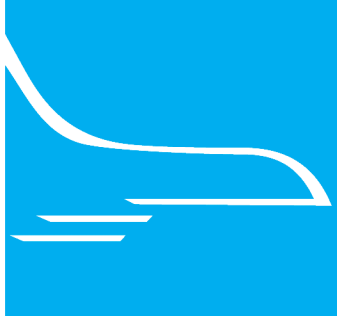
l'intero comparto del trasporto aereo nell'Unione europea, dovranno adottare politiche di liberalizzazione tariffaria e di liberalizzazione dei servizi di handling aeroportuale. Dovranno ratificare (laddove ciò non sia ancora avvenuto) la Convenzione di Montreal del 1999 al fine di assoggettare il vettore aereo ad un medesimo regime di responsabilità, e saranno chiamati ad armonizzare le norme interne alla normativa comunitaria in tema di compensazione per negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo.

Al verificarsi di tali condizioni sarà garantito il libero esercizio di collegamenti aerei intracomunitari con diritti di terza e quarta libertà. L'ulteriore adeguamento all'organizzazione comunitaria dei trasporti aerei importerà l'esercizio dei diritti di quinta libertà. Solamente nella fase finale dell'accordo in esame verrà riconosciuto l'esercizio del diritto di stabilimento sui rispettivi territori, la possibilità di designazione prevista nelle clausole europee ed il cabotaggio intracomunitario. La Commissione ritiene opportuno, inoltre, che anche la Turchia e la Russia partecipino pienamente alla CAA dato che allo stato non esiste un quadro normativo solido con tali Paesi nonostante i loro mercati siano di rilevante importanza per l'Unione europea.

Nel secondo caso sopra delineato l'integrazione avviene, come si è anticipato, attraverso la conclusione di un accordo euromediterraneo per il trasporto aereo. Qui l'obiettivo è il raggiungimento di una forte armonizzazione ed apertura graduale del mercato con conseguenti maggiori possibilità di investimenti per le parti dell'accordo ovvero i paesi del bacino del Mediterraneo, ove il progetto appare piuttosto ambizioso.

Esso prende la denominazione di *Euromed Aviation Project* ed ha l'obiettivo di avvicinare le legislazioni dei paesi MEDA alla normativa comunitaria in materia di trasporto aereo, mi-

... Continua



Continua ...

giorare la sicurezza aerea nella regione e intensificare la cooperazione sulle questioni connesse alla gestione del traffico aereo. Con il Marocco, ad esempio, è stato concluso un accordo che prevede una forte armonizzazione normativa, l'apertura graduale del mercato e maggiori possibilità di investimenti.

Per tali ragioni esso costituisce un punto di riferimento per accordi in questo settore con i partner dell'UE nel bacino del Mediterraneo. Infatti, la Commissione ha già deciso di avviare, sulla base di questo modello, un negoziato globale con Israele e con la Giordania nel settore. Inoltre, la Commissione nella Comunicazione n. 596/2008 ha già individuato come potenziali candidati nell'area del Mediterraneo la Tunisia e l'Algeria in ragione sia del notevole potenziale dei loro mercati, sia dei forti legami economici, culturali e storici con la Comunità. Tra i vicini orientali, la Commissione anticipa che è suo desiderio avviare negoziati con la Georgia e la Repubblica Moldova. Entrambi i paesi fanno già parte di organizzazioni paneuropee nel settore del trasporto aereo e hanno stretto forti legami con l'Unione europea mediante piani d'azione nell'ambito della politica di vicinato.

A.M.

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE SUL PROGRAMMA SAFA DELLA COMUNITÀ EUROPEA (SAFETY ASSESSMENT OF FOREIGN AIRCRAFT – SICUREZZA DEGLI AEREI NON COMUNITARI)

(Pubblicata sulla GUUE serie C231/1 del 9 settembre 2008)

La Commissione europea ha pubblicato così come previsto dall'art. 6, paragrafo 2, della Direttiva 2004/36 CE, la relazione annuale sul programma Safa (Safety Assessment of Foreign Aircraft) della Comunità europea, analizzando le origini, il funzionamento, l'integrazione nella catena globale della sicu-

rezza aerea e l'evoluzione del programma nel 2007.

Nel 1996 il programma Safa era stato avviato dalla Conferenza europea per l'aviazione civile (ECAC). Esso non aveva una base giuridica vincolante, ma si fondava sull'impegno dei Direttori Generali degli Stati membri ECAC partecipanti. Le ispezioni relative agli aeromobili "stranieri" interessavano gli aeromobili il cui impiego o la cui gestione non erano soggetti al controllo delle autorità competenti dello stato in cui avveniva l'ispezione.

La direttiva 2004/36/CE (la cd direttiva SAFA) ha imposto agli Stati membri dell'UE di effettuare ispezioni a terra sugli aeromobili di paesi terzi che atterrano nei loro aeroporti, dove per "aeromobile di un paese terzo" si intende un aeromobile il cui impiego o la cui gestione non sono soggetti al controllo delle autorità competenti di uno Stato membro dell'UE.

A decorrere dal 1 gennaio 2007 il programma SAFA è stato trasferito alla competenza della Comunità europea e la responsabilità per la gestione e lo sviluppo ulteriore del programma è attribuita alla Commissione europea assistita dall'agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) che è responsabile della gestione operativa del programma SAFA in conformità del regolamento (CE) n. 768/2006 della Commissione.

Alla fine del 2006 le attività di coordinamento SAFA sono state trasferite dalle Autorità aeronautiche comuni centrali (CJAA) all'EASA.

In ciascuno dei paesi che partecipano al programma SAFA un aeromobile (di paesi terzi per gli Stati membri dell'UE o straniero per gli Stati membri ECAC non membri dell'UE) può essere soggetto a un'ispezione a terra, che verte essenzialmente sui documenti e i manuali dell'aeromobile, sulle licenze di volo degli equipaggi, sullo stato apparente dell'aeromobile e sulla presenza e la condizione degli equipaggiamenti di sicurezza obbligatori della cabina.

La relazione evidenzia che i controlli sono effettuati in conformità di una procedura comune a tutti gli Stati partecipanti e i relativi risultati sono oggetto di relazioni elaborate anch'esse secondo un formato comune. In caso di irregolarità significative vengono contattati l'operatore e la competente autorità dell'aviazione, allo scopo di definire le misure correttive da adottare non solo in relazione all'aeromobile in questione ma anche ad altri aeromobili che potrebbero essere interessati in caso di irregolarità di natura generica. Tutti i dati delle relazioni, come pure le informazioni complementari, sono condivisi e centralizzati in una banca dati computerizzata creata e gestita dall'EASA.

La Commissione rileva che le ispezioni SAFA effettuate negli ultimi anni forniscono un'indicazione generale sulla sicurezza degli operatori stranieri.

Tuttavia, la Commissione evidenzia che si tratta di un'indicazione limitata in quanto non permette di acquisire un quadro completo della sicurezza di un particolare aeromobile o vettore. Ciò si spiega con il fatto che determinati aspetti sono difficili da valutare nel corso di un'ispezione dato il ridotto tempo a disposizione e di conseguenza l'impossibilità di approfondire determinati dettagli.

Si sottolinea che l'importanza di tali indicatori sarà ulteriormente rafforzata aumentando anche il livello di armonizzazione nello svolgimento delle ispezioni SAFA fra gli Stati partecipanti.

La Commissione rileva che una valutazione completa di un aeromobile o vettore può essere ottenuta soltanto mediante la supervisione continua dell'autorità dell'aviazione responsabile e in questo ambito le informazioni acquisite grazie al programma SAFA della CE sono utili da un lato come strumento preventivo per individuare eventuali tendenze negative nel campo della sicurezza e dall'altro le

... Continua



Continua ...

ispezioni SAFA possono contribuire in tempo reale all'utilizzo sicuro di un particolare aeromobile appena ispezionato, spingendo le autorità ad assicurarsi che siano adottati interventi correttivi immediatamente prima di un eventuale ulteriore utilizzo dell'aeromobile.

Inoltre la Commissione ricorda che, dall'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 2111/2005 relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vetture aeree soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità, le ispezioni SAFA costituiscono uno dei criteri presi in considerazione per decidere se inserire un vettore nell'elenco comunitario.

Per quanto riguarda l'evoluzione del programma SAFA, la Commissione rileva che nel luglio 2007 è stato effettuato il primo riesame periodico di qualità del contenuto della banca dati, nell'ottobre del 2007 è stata effettuata la prima analisi periodica dei dati contenuta nella banca centralizzata Sefa e nel novembre 2007 il layout della banca dati centralizzata è stato modificato.

Inoltre è stata creata una comunità virtuale SAFA, attraverso la piattaforma di comunicazione "SINAPSE", quale principale mezzo per lo scambio di informazioni sul programma SAFA.

In merito alla Banca Dati Centralizzata SAFA, la Commissione rileva che benchè la banca sia gestita dall'Easa, l'inserimento delle relazioni nella stessa resta di competenza delle singole autorità nazionali e nel 2007 gli Stati partecipanti hanno effettuato 8.594 ispezioni, formulando un totale di 12.073 rilievi.

Le informazioni contenute nella banca dati sono considerate riservate nel senso che sono condivise tra gli Stati partecipanti ma non rese pubbliche. Alla banca dati possono accedere tutte le autorità nazionali dell'aviazione

degli Stati partecipanti tramite un sito Internet securizzato.

Attualmente 39 autorità nazionali dell'aviazione sono collegate online alla banca dati.

Conformemente alla "direttiva SAFA", gli aeromobili che si sospetta non rispettino le norme internazionali di sicurezza devono essere ispezionati in via prioritaria dagli Stati membri. Le ispezioni SAFA, inoltre, possono essere effettuate mediante una procedura di controlli a campione.

Le ispezioni possono essere incentrate su cinque settori:

- 1) stato dell'operatore;
- 2) tipo specifico di aeromobile;
- 3) natura specifica delle operazioni
- 4) operatore specifico di un paese terzo;
- 5) aeromobile specifico identificato mediante la relativa marca di immatricolazione.

La Commissione illustra poi i risultati principali delle ispezioni SAFA e mette a confronto, dal punto di vista quantitativo, il numero totale di risultanze (12.073) con il numero totale di ispezioni (8.594) e gli elementi oggetto di ispezione (300035).

La Commissione illustra la "gravità" delle ispezioni e definisce tre categorie di risultanze: "minore", "rilevante" e "maggiore" in relazione al livello di deviazione dagli standard ICAO. L'obiettivo di tale categorizzazione delle risultanze da parte della Commissione è classificare la conformità ad uno standard e la gravità della non conformità allo stesso standard.

Infine la Commissione nell'ultima parte della relazione presenta dei grafici sul numero di ispezioni SAFA dall'inizio del programma nel 1996 e il numero medio di risultanze per ispezione (1996-2007) e una tabella sulle risultanze delle ispezioni su base regionale.

Silvia Ceccarelli

Continua dalla prima pagina
Gli usi marittimi nella nuova raccolta degli usi della provincia di Ravenna

di Greta Tellarini

In un sistema giuridico-economico come quello attuale in cui tutto evolve rapidamente, una pratica così risalente nel tempo quale quella della raccolta e revisione delle fonti consuetudinarie potrebbe a prima vista risultare superata ed inadeguata a svolgere una reale funzione di indirizzo e disciplina del mercato. Perché si formi un uso, infatti, è necessario un lasso di tempo piuttosto lungo per far sedimentare la prassi in una norma ritenuta vincolante dalla generalità dei consociati. Questo meccanismo di formazione degli usi potrebbe scontrarsi con l'attuale rapidità di evoluzione delle tecnologie, delle normative e dei rapporti economici, oltre che con le dimensioni ormai globali assunte dal sistema economico.

La linea di condotta che si tende oggi a seguire è infatti quella di non imbrigliare il mercato con l'imposizione di regole rigide e con l'esercizio indiscriminato dei poteri repressivi di cui pure le Camere di Commercio sono dotate, bensì di promuovere forme di autoregolamentazione, a fondamento delle quali si pone la raccolta di quelle regole spontanee e non inique che emergono dagli stessi operatori di mercato e che vengono accertate in contraddittorio tra tutti i soggetti interessati.

La nuova raccolta di usi della Provincia di Ravenna segue le precedenti raccolte di usi risalenti al 1995 ed al 1985 e, come le precedenti, contiene due capitoli dedicati rispettivamente agli usi marittimi ed agli usi nei trasporti terrestri, con particolare riguardo all'esecuzione del contratto relativamente al momento della consegna della merce nei luoghi di partenza e di destinazione.

La maggior parte degli usi marittimi e del trasporto contenuti nella raccolta

... Continua



Continua ...

del 1995 e, prima ancora in quella del 1985, è stata in quest'ultima edizione sostanzialmente confermata. Si riscontrano, tuttavia, alcune significative modifiche, che rispondono soprattutto alle esigenze di internazionalità dei rapporti negoziali ed alla rapida evoluzione delle tecnologie e modalità di trasporto.

Nel corso dei lavori per la revisione degli usi della Provincia di Ravenna, la Commissione ha avuto come guida di riferimento i principi in materia di usi contenuti negli artt. 8 e 9 delle Preleggi del codice civile.

Quando una generalità di consociati tiene un certo comportamento e lo ripete in modo costante ed uniforme per un certo periodo di tempo, se si forma la convinzione (*opinio iuris ac necessitatis*) che si tratti di un comportamento giuridicamente doveroso, viene a crearsi una norma consuetudinaria che acquista efficacia vincolante per i consociati.

L'uso o consuetudine che si caratterizza per la presenza di questi elementi viene denominato uso normativo o giuridico ed è fonte del diritto, posto nella gerarchia delle fonti dopo le leggi e i regolamenti (art. 1 Preleggi).

L'uso ha efficacia, indipendentemente da qualsiasi richiamo, soltanto nelle materie non regolate in modo espresso da leggi o regolamenti (usi c.d. *praeter legem*).

Nelle materie regolate da leggi e regolamenti, come dispone l'art. 8 delle Preleggi, l'uso ha efficacia solo in quanto sono da essi richiamato (usi c.d. *secundum legem*). Non possono invece essere applicati gli usi non de-

vono essere contrari alla legge (divieto quindi di usi c.d. *contra legem*).

L'uso normativo, in quanto fonte subordinata, non può derogare alle norme dispositive di legge.

L'art. 9 delle Preleggi stabilisce che gli usi pubblicati nelle raccolte ufficiali degli enti e degli organi a ciò autorizzati si presumono esistenti fino a prova contraria. Ai fini della conoscenza degli usi giovani, pertanto, le raccolte curate dagli enti o dagli organi autorizzati (un esempio appunto le Camere di Commercio). Queste raccolte acquisiscono, ai sensi dell'art. 9, valore probatorio, per cui gli usi in esse pubblicati si presumono esistenti fino a prova contraria. Si può perciò dimostrare che una determinata pratica, ancorché menzionata nella raccolta, manca dei requisiti necessari alla nozione di uso normativo oppure che il tenore dell'uso è diverso da quello risultante dalla raccolta.

Diversa natura presentano invece quelle che il codice civile definisce come "clausole d'uso" e "pratiche generali interpretative", più comunemente conosciuti in dottrina e in giurisprudenza come usi negoziali o contrattuali. Si tratta di pratiche comportamentali di fatto normalmente adottate in una determinata zona ed in determinati settori di attività, senza che la reiterazione delle condotte sia dovuta ad alcun convincimento di obbligatorietà. Ai sensi dell'art. 1340 cod. civ. le clausole d'uso si intendono inserite nel contratto, se non risulta che non siano state volute dalle parti; pertanto, l'uso negoziale integra la volontà dei contraenti e concorre a disciplinare il contratto solo qualora le parti l'abbiano esplicitamente o implicitamente voluto.

Gli usi negoziali, in quanto integranti la volontà delle parti ed inseriti espressamente o implicitamente nel regolamento contrattuale, prevalgono anche sulle norme di legge aventi carattere dispositivo. Gli usi interpretativi, disciplinati dall'art. 1368 cod. civ. e considerati da autorevole dottrina usi negoziali in funzione di interpretazione, costituiscono un mezzo di interpreta-

zione ed integrazione del regolamento contrattuale. Nel corso dei lavori per la revisione della raccolta provinciale degli usi la Commissione ha operato, come si legge nella presentazione alla raccolta, una precisa scelta: ha ammesso solo "quegli usi normativi formati attraverso una pratica costante, uniforme, generale ed ininterrotta accompagnata dal convincimento che l'osservanza di tale pratica sia necessaria ed obbligatoria", che ha contraddistinto nell'elencazione degli usi con il corsivo e con l'indicazione della norma che attua il richiamo. Con riguardo invece agli usi c.d. interpretativi, privi di efficacia vincolante, ma utili ad interpretare la volontà delle parti contraenti in certi rapporti, si legge sempre nella presentazione, "si è provveduto ad inserirli anch'essi nella elencazione, adottando però un carattere di stampa diverso", cioè tali usi vengono riportati nell'elencazione in carattere normale.

Tra le novità introdotte nella nuova raccolta provinciale di usi ciò che già a prima vista può riscontrarsi è sicuramente la qualificazione di tutti gli usi marittimi contenuti nel secondo capitolo come usi interpretativi (contraddistinti, quindi, con il carattere normale) rispetto alle precedenti raccolte del 1995 e 1985, in cui gli usi relativi alla carica delle merci, alla consegna e riconsegna delle merci, alla decorrenza e durata delle stalle e al noleggio erano contraddistinti dal carattere corsivo e dall'indicazione della norma attuativa del richiamo e, quindi, considerati come usi normativi.

La disciplina consuetudinaria diffusa nella Provincia di Ravenna si dispiega principalmente nel settore del trasporto di merci, marittimo e terrestre. Gli usi locali del trasporto di cose riguardano l'esecuzione del contratto relativamente al segmento in cui avviene la consegna della merce nei luoghi di partenza e destinazione. Del resto che questo sia uno dei momenti in cui le regole sorte dalla pratica mercantile presentano maggiore vitalità

... Continua

DIESEL
DIESEL JET

NEW DIESEL EVOLUTION

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



Continua ...

era anche ben presente ai redattori del codice della navigazione.

Ne è un esempio la disciplina dell'imbarco e sbarco delle cose trasportate, disciplinata dall'art. 442 cod. nav. che risale all'antica clausola del sotto paranco, che dispone che il vettore, attraverso la propria organizzazione o per mezzo di un'impresa di sbarco, prenda in consegna e riconsegna le merci sotto il bordo della nave (*"In mancanza di diverso patto, regolamento portuale od uso locale, il vettore riceve e riconsegna le merci sotto paranco"*).

Nel sistema del codice della navigazione la regola del sotto paranco possiede l'importantissima funzione di ripartire fra caricatore/ricevitore e vettore l'effettuazione delle attività di carica-zione e scaricazione, con le relative spese e rischi connessi, fissando il limite spaziale della ripartizione sotto il bordo della nave. Spetta dunque al vettore caricare e scaricare la merce (o stipulare il relativo contratto d'appalto con un'impresa portuale) sotto il bordo della nave, mentre sul caricatore gravano i rischi e le spese fino al bordo della nave, sul ricevitore quelli a partire dal bordo stesso.

È frequente tuttavia che le parti attraverso la clausola FIO o analoghi accordi riversino l'onere di eseguire le operazioni di carica-zione e scaricazione sul caricatore o sul ricevitore, il quale si accolla ogni spesa e rischio relativi. Il vettore dunque prende in consegna la merce quando è già caricata nella stiva e la riconsegna quando è ancora nella stiva (*"da fondo stiva a fondo stiva"*). La norma sulla consegna delle cose trasportate si applica solo in mancanza di una diversa volontà delle parti o dell'intervento dell'autorità portuale ovvero di un uso locale. In quest'ultimo caso, dunque, la consuetudine è abilitata a sostituire la fonte richiamante.

Nella raccolta degli usi della Provincia di Ravenna la pratica non deroga sostanzialmente alla regola del sottopa-

ranco, come si vede nell'attuale versione degli usi e precedentemente in quella risalente alla raccolta del 1995 (così come in quella del 1985), ma si rinviene comunque un riferimento alla carica-zione e scaricazione dalla stiva, che richiama l'operatività di una modalità di consegna del carico analoga alla clausola FIO.

Nella precedente raccolta di usi del 1995 (così come in quella precedente del 1985) tale regola consuetudinaria appariva catalogata come uso normativo, conformemente a quanto previsto da numerose altre raccolte di usi marittimi seguiti in diversi porti italiani. Analogamente, la nuova raccolta provinciale di usi si è discostata dalle precedenti del 1995 e del 1985 che riconoscevano come uso normativo la regola consuetudinaria relativa alla carica-zione delle merci, operando quel richiamo all'art. 452 cod. nav. che è possibile riscontrare anche in altre raccolte provinciali di usi. Nell'attuale versione aggiornata tale regola è stata catalogata come uso negoziale e, quindi, come mezzo interpretativo della volontà dei contraenti o di completamento della volontà negoziale, potendo in tal modo prevalere sulla norma dispositiva.

L'art. 452 cod. nav. fa riferimento ai termini d'uso con riguardo alla presentazione delle merci per l'imbarco da parte del caricatore (non appena la nave sia pronta a ricevere il carico) ed all'effettuazione della carica-zione della merce da parte del vettore, mentre la regola consuetudinaria di cui sopra specifica unicamente che quando la nave è dichiarata pronta nella mattinata le merci devono essere presentate non più tardi dell'inizio del primo turno di lavoro del pomeriggio dello stesso giorno, quando la nave ha dichiarato ciò nel pomeriggio, la presentazione delle merci deve avvenire all'inizio del primo turno di lavoro del mattino del giorno successivo.

Nulla si dice in ordine alla carica-zione della merce da parte del vettore; se ne deve dedurre che in ordine alla carica-

zione della merce non si sia rinvenuto alcun uso?

Alle attività legate ai momenti iniziale e conclusivo del contratto di trasporto appartiene anche la figura delle stallie e delle contro-stallie.

Come è noto le stallie consistono in un termine entro il quale devono concludersi la carica-zione e la scaricazione delle merci, decorso il quale scatta un ulteriore termine di attesa, le contro-stallie, durante il quale il vettore ha diritto ad un compenso. La durata dell'attesa è stabilita dalle parti, dal regolamento portuale e dagli usi locali ovvero, in mancanza, dal comandante del porto (art. 444 cod. nav.). Il termine di stallia si computa a giorni lavorativi e la legge e gli usi locali dichiarano anche i giorni esclusi dal computo in quanto festivi (art. 445 cod. nav.).

Rispetto all'attuale versione aggiornata degli usi, le precedenti versioni del 1995 e del 1985 consideravano la consuetudine relativa alla decorrenza e durata delle stallie come un uso *secundum legem* che si caratterizzava per la sottomissione della fonte rinviante a quella richiamata; nella vigente raccolta provinciale tale regola consuetudinaria si configura come uso negoziale. La vigente raccolta provinciale degli usi stabilisce al punto a) che le stallie decorrono, per le navi ammesse a libera pratica e pronte per l'imbarco e lo sbarco di merce, dall'ora di inizio del lavoro portuale nel pomeriggio se la nave è arrivata nella mattinata; dall'ora di inizio del lavoro nel mattino successivo, se la nave è arrivata nel pomeriggio; al punto b) che per le navi che giungono con la clausola del "dietro turno", le stallie decorrono dal momento in cui la nave che precedeva nel turno ha ultimato le proprie operazioni (previsione questa che comunque potrebbe creare problemi interpretativi); infine al punto c) che il computo delle stallie deve essere riferito alla stiva contenente il maggior carico di merce, tenuto conto del numero dei boccaporti operativi di ciascuna stiva.

... Continua



Continua ...

Con riguardo a quest'ultimo punto si potrebbe osservare che tale uso sembra trovare sempre più scarsa applicazione, in quanto risulta sovente superato dalle clausole contrattuali. Tuttavia, nella vigente raccolta tale uso è stato mantenuto, al contrario dell'ulteriore punto dell'elenco, relativo alla decorrenza e durata delle stallie, contenuto nelle precedenti raccolte provinciali del 1995 e 1985, che stabiliva che il termine di stallia deriva dalla rata di scarico e carico stabilita dalle tabelle delle norme di lavoro del porto di Ravenna, prevista per i diversi sistemi di lavoro. L'eliminazione di questo punto dell'elenco dall'attuale raccolta di usi, in ragione del fatto che sia stato riconosciuto come un uso caduto in desuetudine, potrebbe essere in effetti dovuta alla sua scarsa applicazione, in quanto tale uso risulterebbe assai sovente superato dalle clausole contrattuali.

Rispetto alle precedenti raccolte del 1995 e 1985, l'attuale versione aggiornata degli usi ha mantenuto la consuetudine relativa all'inizio delle controstallie, procedendo invece all'eliminazione di quella relativa al tasso di controstallia; quest'ultima infatti nelle precedenti raccolte era qualificata come uso normativo con espresso richiamo dell'art. 448 cod. nav. (anzi, nella versione del 1995 il tasso di controstallia era stato aumentato, passando da 100 lire nella versione del 1985 a 200 lire in quella del 1995 per tonnellata di portata utile della nave).

Una saliente novità della nuova raccolta provinciale degli usi consiste nell'eliminazione della tabella dei cali stradali, o meglio dei cali naturali, ovvero della tabella relativa alla perdita parziale tollerata nel trasporto in quanto dovuta alla natura stessa delle merci. L'eliminazione dalla precedente versione del 1995 di questa tabella, del tutto anacronistica sia per le casistiche desuete sia per le modalità e tecniche del trasporto oramai superate, rispon-

de probabilmente alla concreta ed effettiva disapplicazione della stessa nelle attuali transazioni commerciali. La nuova formulazione della regola consuetudinaria risponde a quanto oggi viene effettivamente praticato, per cui eventuali cali riscontrati allo sbarco devono essere valutati caso per caso, tenendo conto del prodotto, della durata del viaggio e delle altre circostanze inerenti il viaggio.

Le precedenti raccolte provinciali degli usi riconoscevano come uso normativo quello relativo al noleggio con espresso richiamo all'art. 384 cod. nav. che, per l'appunto, fa espresso riferimento alle condizioni stabilite dal contratto o dagli usi.

Nella nuova raccolta, scomparso ogni richiamo alla disposizione codicistica, il suddetto uso viene catalogato come uso interpretativo, mentre sostanzialmente invariato rimane il contenuto dell'articolo nell'attuale versione aggiornata, da cui è stata soltanto eliminata la previsione relativa all'applicazione del "dietro turno alle navi giunte dalla medesima provenienza per lo stesso destinatario e con la medesima merce".

Si ribadisce che, in caso di indicazione nel contratto di noleggio o sulla polizza del termine "porto di Ravenna" o "darsena di Ravenna" o anche solo "Ravenna", si debba intendere che le operazioni di imbarco e di sbarco devono avvenire a banchina lavorativa pubblica del porto di Ravenna lungo l'intero tratto Porto Corsini-Darsena di città. Un'antica consuetudine stabiliva per porto si intendesse solo la darsena di città, poi successivamente la nozione si estese a tutto il canale.

Un nuovo uso è stato rinvenuto nella sezione "clausole speciali", in cui è stato infatti inserito un articolo che riconosce che il raccomandatario debba riconoscere all'Associazione di categoria cui appartiene i contributi supplementari di approdo nave (*administration charges*) previsti dalla tabella della stessa Associazione e depositata presso la Camera di Commercio; diritti che dovranno

poi dal mandante essere rimborsati al raccomandatario. Un uso questo che si rinviene anche in altre raccolte provinciali di usi recentemente revisionate come ad es. quella relativi agli usi del porto di Livorno.

Credo che meriti a questo punto soffermarsi su quella che mi sembra la questione più delicata che riguarda la nuova raccolta provinciale di usi, ossia la scelta di qualificare come usi interpretativi quegli usi marittimi riconosciuti come usi normativi nelle precedenti raccolte.

Come si è visto una delle forme attraverso le quali l'uso partecipa alla regolazione delle fattispecie concrete è il richiamo esplicito da parte del legislatore.

Nel codice della navigazione gli usi normativi richiamati espressamente sono assai numerosi e caratterizzano istituti tra i più importanti della materia. Il codice della navigazione richiama frequentemente l'uso: o con un semplice rinvio (art. 410, 445, 448, 452, 453) o subordinatamente a norme collettive (art. 341, 342, 351, 372, 375, 907, 909, 910, 913, 919, 933) o subordinatamente al contratto (art. 384, 390, 433, 456) o subordinatamente al contratto ed al regolamento (art. 442, 444, 446, 449). In alcuni casi l'uso richiamato prevale su disposizioni del codice della navigazione dispositive (art. 390, 442, 444, 446, 449, 456) o anche imperative (art. 468).

L'uso in materia di navigazione assume una sfera di operatività più vasta di quella che gli è normalmente riservata nel sistema generale del nostro diritto, in virtù dell'autonomia del diritto della navigazione (a causa della sua prevalenza sulle fonti, anche gerarchicamente sovraordinate, del diritto generale). Inoltre, il diritto della navigazione è diritto speciale che trae origine dalla pratica vivente e dalla pratica trae continuamente nutrimento per soddisfare con immediatezza le mutevoli esigenze dei traffici marittimi.

È quindi con maggior frequenza nel di-

... Continua



Continua ...

ritto marittimo che in ogni altro settore dell'ordinamento che si riscontra la presenza di norme che richiamano l'uso ai fini della regolazione dei casi concreti.

Il codice della navigazione ha riconosciuto sul piano generale l'importanza dell'uso normativo, che nella materia speciale prevale sulle norme di legge del diritto comune.

Oggi gli usi normativi, per quanto in recessione (autorevole dottrina ha riconosciuto che l'importanza delle norme consuetudinarie va certamente degradando negli Stati moderni), nell'ambito del settore marittimo godono di uno spazio operativo considerevole.

La qualificazione come usi interpretativi degli usi marittimi contenuti nel secondo capitolo della nuova raccolta e relativi alla caricazione delle merci, alla consegna e riconsegna delle merci, alla decorrenza e durata delle stallie e al noleggio non può che destare qualche perplessità, sulla base in particolare delle considerazioni appena svolte.

La decisione operata dalla Commissione di configurare tali regole consuetudinarie come usi interpretativi può trovare fondamento giuridico nel fatto che, avendo gli usi negoziali un *minus quam* rispetto a quelli normativi, sia venuto meno nell'applicazione di tali consuetudini l'elemento soggettivo, consistente nella consapevolezza di prestare osservanza ad una norma giuridica, essendo infatti necessario per la loro sussistenza il solo elemento oggettivo della reiterazione di fatto della condotta in una determinata cerchia di contraenti.

Altre motivazioni di ordine pratico possono aver contribuito a tale soluzione: probabilmente il fatto che il traffico marittimo si configura oggi come un traffico internazionale ove il codice della navigazione e gli usi da esso richiamati trovano un'applicazione più residuale; inoltre, con maggior frequenza i contratti di utilizzazione di nave fanno rinvio agli usi del porto,

per cui risulterebbe preferibile disporre di usi che non sono legati ad un richiamo normativo, ma che trovano applicazione in via interpretativa o integrativa della volontà delle parti nel rinvio operato da esse in sede di conclusione dei contratti.

La tendenza della contrattualistica marittima a privilegiare l'autonomia contrattuale, che consente alle parti ampi spazi di negoziazione senza obblighi di riferimento a schemi normativi che cristallizzano i contenuti negoziali entro formule predefinite e spesso non idonee, conferisce alla normativa codicistica il ruolo di norma residuale.

La profonda specializzazione del settore marittimo che richiede particolari attenzioni ed interventi assolutamente professionali sotto il profilo sia tecnico-economico sia giuridico trova oggi risposte soddisfacenti proprio nell'elevato grado di sofisticatezza rilevabile nella autonoma contrattazione sviluppatesi nel tempo che si avvale di numerosi strumenti: clausole standard, formulari, contratti-tipo che offrono agli operatori molteplici strumenti contrattuali entro cui operare la scelta più consona rispetto ai fini da perseguire.

Sarebbe pertanto auspicabile che in una realtà come quella ravennate, in cui lo *shipping* gioca un ruolo predominante, si prenda coscienza della importanza della funzione di raccolta degli usi marittimi, in particolare di quelli aventi natura negoziale, che si identificano nelle numerose pratiche e clausole standard abbondantemente utilizzate dagli operatori nelle loro contrattazioni e che, nell'esigenza di certezza avvertita dagli operatori, possono costituire un utile strumento di interpretazione ed integrazione della loro volontà contrattuale.

Questa è la strada seguita da numerose province italiane in cui la realtà portuale gioca un ruolo predominante: si prenda ad esempio la raccolta degli usi marittimi del porto di Livorno aggiornata nel 2006, nella quale sono inserite, a fini interpretativi ed integrativi della volontà delle parti, numerosissime clausole generalmente e costan-

temente utilizzate dagli operatori in relazione ad esempio alle operazioni di imbarco e sbarco della merce, alla consegna della merce, alla ripartizione delle spese e dei rischi con particolare riguardo ai contratti di compravendita. Inoltre, un potenziamento del ruolo delle Camere di Commercio, teso a soddisfare l'esigenza di certezza sempre più avvertita dagli operatori, ritengo sia quanto più opportuno, in considerazione anche del fatto che la legge del 1993 di riordino delle Camere di Commercio consente alle stesse, nell'ambito della loro tradizionale attività di raccolta delle consuetudini seguite dagli operatori nella regolazione dei loro rapporti, di identificare e anche quelle prassi che risultano contrarie al principio di equilibrio tra diritti e obblighi delle parti contrattuali, di non registrarle come usi o addirittura di modificarle in senso più conforme all'equità dei contratti ed, inoltre, di predisporre e promuovere formulari, contratti-tipo, laddove vi siano settori in cui manchi una precisa regolamentazione anche consuetudinaria di riferimento per le parti o comunque nei casi in cui essi non rispondano alle effettive e concrete necessità dei traffici marittimi.

È vero infatti che i non numerosi formulari redatti da organismi nazionali presentino spesso un contenuto in bilico tra le esigenze di mercato (ben raffigurate invece da quelli stranieri) e le previsioni oggetto del nostro codice della navigazione. Il che sembra legittimare l'interrogativo circa l'attuale valenza dei formulari italiani rispetto alle effettive e concrete necessità dei traffici marittimi.

Solo cogliendo la centralità degli usi e l'importanza del loro accertamento e raccolta, nel più ampio quadro della regolazione del mercato, si potrà in futuro soddisfare l'importante esigenza di dare certezza alle parti contraenti, attraverso una raccolta che sia agile, completa e sempre più rispondente alle esigenze del traffico marittimo.

 M.M.C. AERONAUTICA S.p.A.



OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Greta Tellarini

DIRETTIVA 2008/56/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 17 GIUGNO 2008 CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER L'AZIONE COMUNITARIA NEL CAMPO DELLA POLITICA PER L'AMBIENTE MARINO (DIRETTIVA QUADRO SULLA STRATEGIA PER L'AMBIENTE MARINO)
(Pubblicata sulla GUUE serie L 164 del 25 giugno 2008)

L'ambiente marino costituisce un patrimonio prezioso che deve essere protetto, salvaguardato e, ove possibile, ripristinato al fine ultimo di mantenere la biodiversità e preservare la diversità e la vitalità di mari ed oceani che siano puliti, sani e produttivi. A tale proposito la presente direttiva intende promuovere l'integrazione delle esigenze ambientali in tutti gli ambiti politici pertinenti e costituire il pilastro ambientale della futura politica marittima dell'Unione europea, istituendo un quadro all'interno del quale gli Stati membri adottino le misure necessarie per conseguire o mantenere un buono stato ecologico dell'ambiente marino entro il 2020.

La diversità delle condizioni, dei problemi e delle esigenze delle varie regioni o sottoregioni marine in ambito comunitario, che richiede l'adozione di soluzioni differenziate e specifiche, deve essere considerata in tutte le fasi di preparazione delle strategie per l'ambiente marino e, soprattutto, durante la formulazione, la pianificazione e l'attuazione delle misure volte a conseguire un buono stato ecologico dell'ambiente marino comunitario. Ogni Stato membro dovrà, pertanto, elaborare per le proprie acque marine una strategia per l'ambiente marino che, benché specificamente concepita per le acque nazionali, rispecchi la prospettiva globale della regione o sottoregione marina interessata.

Quale contributo al conseguimento di un buono stato ecologico, la presente direttiva prevede, inoltre, che entro il 2012 dovrà essere istituita una rete mondiale di zone marine protette.

La presente direttiva, che è entrata in vigore il 15 luglio 2008, completa il quadro comunitario per la protezione delle acque, affiancandosi alla direttiva 2000/60/CE sulle acque interne e integrando le direttive a tutela degli habitat (n. 1992/43/CE) e degli uccelli selvatici (n. 1979/409/CE).

La direttiva dovrà essere recepita dagli Stati membri entro il 15 luglio 2010 e la Commissione provvederà a riferire dei risultati raggiunti entro il 2014; la sua attuazione sarà inoltre supportata dagli strumenti finanziari comunitari esistenti.

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO AI DIRITTI DEI PASSEGGERI CHE VIAGGIANO VIA MARE E PER VIE NAVIGABILI INTERNE E CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2006/2004 SULLA COOPERAZIONE TRA LE AUTORITA' NAZIONALI RESPONSABILI DELL'ESECUZIONE DELLA NORMATIVA CHE TUTELA I CONSUMATORI
(COM (2008) 0816 def.)

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO AI DIRITTI DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO EFFETTUATO CON AUTOBUS E CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2006/2004 SULLA COOPERAZIONE TRA LE AUTORITA' NAZIONALI RESPONSABILI DELL'ESECUZIONE DELLA NORMATIVA CHE TUTELA I CONSUMATORI
(COM (2008) 0817 def.)

Lo scorso 4 dicembre la Commissione Europea ha adottato due proposte legislative che stabiliscono una serie di diritti per i passeggeri che utilizzano autobus e servizi marittimi su itinerari nazionali e internazionali. Tali diritti includono norme minime sulle informazioni da fornire a tutti i passeggeri prima e durante il viaggio, assistenza e risarcimento in caso di interruzioni del viaggio, misure in caso di ritardi e assistenza specifica per le persone a mobilità ridotta. Inoltre, come già per il settore aeronautico e ferroviario, le proposte prevedono organismi nazionali indipendenti per la composizione delle controversie.

L'obiettivo della Commissione Europea è dichiaratamente quello di eliminare le disparità di trattamento e la

diversità dei diritti dei passeggeri a seconda del modo di trasporto utilizzato. Attraverso i due nuovi regolamenti verranno quindi coperte tutte le possibili tipologie di trasporto, in modo tale che i passeggeri potranno scegliere il modo di trasporto che preferiscono sapendo che i loro diritti saranno comunque ugualmente tutelati indipendentemente dal tipo prescelto.

Da segnalare la previsione di fermi divieti in merito a qualsiasi discriminazione basata sulla disabilità o sulla mobilità ridotta per la prenotazione di un viaggio o l'accesso a bordo di un veicolo o di una nave, con assistenza fornita gratuitamente alle persone a mobilità ridotta a condizione che il passeggero ne abbia fatto richiesta in anticipo ed arrivi alla stazione o al porto ad un'ora prestabilita, prima dell'orario previsto per la partenza. Il personale delle imprese di trasporto e quello delle stazioni degli autobus o dei porti dovrà avere conoscenze adeguate in materia di prestazione di assistenza ai disabili.

Le proposte prevedono inoltre che, in caso di interruzione o cancellazione del viaggio, le imprese di trasporto debbano fornire ai passeggeri informazioni adeguate, una corretta assistenza e servizi alternativi ragionevoli. Le imprese che non riusciranno a rispettare questi requisiti dovranno pagare un risarcimento calcolato sulla base del prezzo del biglietto.

Le proposte precisano altresì le norme sulla responsabilità delle imprese di trasporto per i passeggeri ed i loro bagagli. I passeggeri avranno diritto a livelli di risarcimento uniformi e beneficeranno di norme armonizzate sulla responsabilità. Inoltre, in caso di infortunio, le imprese di trasporto, se ricorrono determinate condizioni, non potranno contestare le richieste di risarcimento danni al di sotto di un importo determinato. I viaggiatori vittime di un incidente avranno diritto ad anticipi di pagamenti per poter far fronte alle difficoltà economiche in cui loro stessi o le loro famiglie possono trovarsi in caso di decesso o di lesioni.

In merito al trattamento dei reclami e

... Continua



Continua ...

ai mezzi per presentare ricorsi, la Commissione ha rilevato come l'apertura del mercato non abbia portato, come invece si sperava, ad un innalzamento degli standard di qualità e dei servizi, in particolare per quanto riguarda una migliore tutela dei diritti del passeggero, procedure più semplici per la composizione delle controversie e forme di ricorso comuni disponibili per i passeggeri nei confronti di tutte le imprese. La mancanza di procedure comuni e la grande diversificazione delle stesse a seconda del tipo di trasporto di volta in volta in oggetto vanno infatti a svantaggio dei passeggeri, i quali si trovano spesso a dover far fronte a procedure e termini da essi non conosciuti e di fatto mai approvati.

Le nuove proposte prevedono che i paesi dell'UE debbano creare organismi di controllo che garantiscano l'applicazione di questi regolamenti sul loro territorio e che possano fornire ai passeggeri risposte il più possibile immediate e dirette, in modo tale da tutelare il passeggero non solo in merito alla sua incolumità fisica durante il trasporto, ma anche in merito alla conoscenza e conoscibilità dei suoi diritti qualora egli intenda farli valere nei confronti del vettore.

DECRETO MINISTERIALE 7 NOVEMBRE 2008
DISCIPLINA DELLE OPERAZIONI DI DRAGAGGIO
NEI SITI DI BONIFICA DI INTERESSE NAZIONALE,
AI SENSI DELL'ART. 1, COMMA 996, DELLA
LEGGE 27 DICEMBRE 2006, N. 296
(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 284 del 4 dicembre 2008)

DECRETO MINISTERIALE 8 AGOSTO 2008
MODALITÀ DI ARRESTO DEFINITIVO DELLE
ATTIVITÀ DELLE UNITÀ DA PESCA
(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 238 del 10 ottobre 2008)

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

INADEMPIMENTO DA PARTE DELLA REPUBBLICA ITALIANA ALLE DISPOSIZIONI DELLA DIRETTIVA 2000/59/CE IN MATERIA DI IMPIANTI

PORTUALI DI RACCOLTA PER I RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI E I RESIDUI DEL CARICO
(Corte di Giustizia delle Comunità Europee (Settima Sezione) – Sentenza 25 Settembre 2008 C368/07)

Tramite ricorso proposto il 2.8.2007, la Commissione CE chiedeva alla Corte di dichiarare che, non avendo provveduto ad elaborare ed adottare, per ciascun porto italiano, i piani di raccolta e gestione dei rifiuti previsti dalla direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2000/59/CE del 27.11.2000, relativa appunto agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, la Repubblica italiana inadempiente in merito agli obblighi derivanti dagli artt. 5, n. 1, e 16, n. 1 della suddetta direttiva. Tale direttiva si prefigge di ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico, da parte delle navi che utilizzano porti situati nel territorio della Comunità Europea, migliorando la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta per i suddetti rifiuti e residui e rafforzando pertanto la protezione dell'ambiente marino.

L'art. 5, n. 1 della direttiva dispone che "per ciascun porto è elaborato e applicato un piano adeguato di raccolta e di gestione dei rifiuti, previa consultazione delle parti interessate, in particolare gli utenti dello scalo o i loro rappresentanti [...]", proseguendo poi, al n. 2, che "i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti di cui al paragrafo 1 possono, se è necessario per la loro efficienza, essere elaborati in un contesto regionale con l'opportuna partecipazione di ciascun porto, purché l'esigenza e la disponibilità di impianti di raccolta siano specificate per ogni singolo porto".

In forza dell'art. 16, n. 1 della direttiva, gli Stati membri avrebbero dovuto mettere in vigore tutte le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla stessa entro il 28.12.2002, informandone immediatamente la Commissione.

In data 14.7.2004, la Commissione chiedeva alla Repubblica italiana di confermarle l'adozione dei piani di raccolta e di gestione dei rifiuti per tutti i porti italiani e di trasmetterle, entro

il successivo 15 settembre, i piani concernenti un campione di 19 porti, ovvero Trieste, Genova, Taranto, Napoli, Augusta, Ravenna, Livorno, Gioia Tauro, Porto Foxi, Milazzo, Brindisi, Reggio Calabria, Olbia, Palermo, Mazara del Vallo, Chioggia, Venezia, Porto Cervo Marina e Marina di Portosole. Tuttavia, complice la consueta e farragginosa lentezza del nostro sistema politico-istituzionale, alla data del 18.7.2005 le autorità italiane avevano provveduto a comunicare i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti dei soli porti di Napoli, Ravenna, Taranto, Trieste, Genova, Gioia Tauro e Livorno, informando la Commissione del fatto che altri piani erano in fase di elaborazione, consultazione o approvazione. Non ritenendo soddisfacenti le disposizioni adottate dalla Repubblica italiana, la Commissione inviava all'Italia, in data 18.10.2005, un parere motivato con il quale la invitava a prendere i provvedimenti necessari per conformarsi alle disposizioni ivi contenute entro il termine di due mesi a decorrere dalla sua ricezione. In risposta a tale parere motivato, la Repubblica italiana, con lettera del 6.1.2006, inviava alla Commissione diverse tabelle, aggiornate al 30.11.2005, riguardanti l'attuazione della direttiva, nonché uno schema riepilogativo relativo al campione di 19 porti selezionato dalla Commissione. Da tali elementi emergeva che, per un numero significativo di porti, i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti non erano stati ancora adottati.

La Commissione decideva pertanto di presentare ricorso alla Corte di Giustizia CE.

Va premesso che, secondo una costante giurisprudenza, "la sussistenza di un inadempimento deve essere valutata in relazione alla situazione dello Stato membro quale si presentava alla scadenza del termine stabilito nel parere motivato e la Corte non può tenere conto dei mutamenti successivi" (si vedano, tra le altre, le sentenze 13.9.2007 e 20.5.2008).

Nel caso di specie emergeva che, alla scadenza del termine fissato nel parere

... Continua



Continua ...

motivato, la Repubblica italiana non aveva ancora elaborato – né tanto meno applicato – nessun piano di raccolta e gestione dei rifiuti per i porti di Trieste, Augusta, Brindisi, Reggio Calabria, Palermo, Mazara del Vallo, Chioggia, Venezia, Porto Cervo Marina e Marina di Portosole, tutti appartenenti al campione di 19 porti selezionato dalla Commissione e comunicato alla Repubblica italiana nel luglio 2004.

La Repubblica italiana sosteneva tuttavia che nei porti che ancora non disponevano di piani di raccolta e gestione dei rifiuti, la gestione degli stessi veniva comunque già effettuata in conformità alle disposizioni delle ordinanze dei comandanti di porto che anticipano i piani in corso di approvazione. In tale contesto, gli obblighi derivanti dalla direttiva dovevano quindi considerarsi rispettati su tutto il territorio nazionale, tramite i piani già approvati ovvero tramite le suddette ordinanze.

La Corte riteneva tuttavia che tale argomento non potesse essere accolto, posto che “anche se gli Stati membri possono scegliere liberamente le vie e i mezzi destinati a garantire l’attuazione di una direttiva, tale libertà lascia tuttavia sussistere nella sua interezza l’obbligo, per ciascuno degli Stati destinatari, di adottare, nell’ambito del rispettivo ordinamento giuridico nazionale, tutti i provvedimenti necessari per garantire la piena efficacia della direttiva” (sentenza 13.3.2008). A tale riguardo, infatti, la Corte dichiarava che l’obbligo di elaborare piani di gestione dei rifiuti rappresentava un obbligo di risultato che non poteva essere adempiuto a mezzo di misure preparatorie o dirette all’elaborazione di piani ovvero alla predisposizione di un quadro regolamentare idoneo a realizzare tale obiettivo (si vedano, in tal senso, le sentenze 2.5.2002 e 4.10.2007).

Peraltro, l’elaborazione e l’applicazione dei piani di raccolta e gestione dei rifiuti non ancora definitivi non potevano essere idonei ad adempiere al-

l’obbligo degli Stati membri di conformarsi all’art. 5, n. 1 della direttiva in maniera tale da soddisfare pienamente i requisiti di certezza del diritto. La Corte accoglieva pertanto il ricorso presentato dalla Commissione, dichiarando che, “non avendo provveduto ad elaborare ed adottare, per ciascun porto italiano, piani di raccolta e gestione dei rifiuti, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi che ad essa incombono in forza degli artt. 5, n. 1, e 16, n. 1, della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 27 novembre 2000, 2000/59/CE, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico”, e condannando altresì la Repubblica italiana al pagamento delle spese processuali.

Nicola Ridolfi

INCOMPATIBILITÀ DELL’ART. 119 COD. NAV. E DELL’ART. 239, N. 2 DEL RELATIVO REGOLAMENTO DI ESECUZIONE, RICHIEDENTI IL REQUISITO DELLA CITTADINANZA DELLO STATO MEMBRO DI BANDIERA AI FINI DELL’ISCRIZIONE NELLE MATRICOLE E NEI REGISTRI, CON IL PRINCIPIO DELLA LIBERA CIRCOLAZIONE DEI LAVORATORI DI CUI ALL’ART. 39 CE (Corte di Giustizia delle Comunità Europee (Sesta Sezione) – Sentenza 11 Settembre 2008 C447/07).

Con ricorso proposto in data 1.10.2007, la Commissione CE chiedeva alla Corte di dichiarare che, avendo mantenuto nella sua normativa interna il requisito della cittadinanza italiana per l’esercizio degli impieghi di capitano e ufficiale (comandante in seconda) su tutte le navi battenti bandiera italiana, la Repubblica italiana era venuta meno agli obblighi che le incombevano in virtù dell’art. 39 CE. Va infatti premesso che ai sensi dell’art. 119 del codice della navigazione italiano, concernente i requisiti per l’iscrizione nelle matricole e nei registri, “possono conseguire l’iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani [...]”. A tal fine, l’art. 239, n. 2, del regolamento di esecuzione del codice della navigazione esige la produzione di un certificato di cittadinanza italiana.

Conformemente agli artt. 203 e 296 cod. nav., i capitani esercitano le funzioni di ufficiale dello stato civile e possono ricevere testamenti. Inoltre, in applicazione dell’art. 1235, n. 2, cod. nav., essi esercitano le funzioni di ufficiali di polizia giudiziaria a bordo in corso di navigazione.

Il 18.10.2005 la Commissione ha inviato alla Repubblica italiana una lettera di messa in mora, con la quale attirava l’attenzione di tale Stato membro sulla sentenza 30.9.2003 in materia di obbligo di cittadinanza per accedere agli impieghi di capitano e comandante in seconda su navi battenti bandiera degli Stati membri interessati. Essa rilevava che, malgrado un richiamo del 14.2.2005, non era stata comunicata alcuna risposta ad una lettera dei suoi servizi datata 9.6.2004, con la quale si chiedeva alla Repubblica italiana se la sua normativa prevedesse un simile obbligo e, in caso affermativo, quali fossero le misure che tale Stato membro aveva adottato o aveva previsto di adottare per adeguare la sua normativa al diritto comunitario conformemente all’interpretazione fornita dalla Corte in detta sentenza. Tale lettera invitava le autorità italiane a presentare le loro osservazioni entro un termine di 2 mesi a decorrere dalla sua ricezione. Con lettera 27.12.2005 le autorità italiane rispondevano affermando che la normativa nazionale esige che le persone che svolgono le funzioni di capitano e di comandante in seconda di navi battenti bandiera italiana fossero cittadini italiani, e dichiarando altresì che tale requisito era giustificato dai poteri di imperio regolarmente esercitati da tali persone.

Ritenendo insoddisfacente detta risposta, il 15.12.2006 la Commissione ha emesso un parere motivato invitando la Repubblica italiana ad adottare le misure necessarie a conformarsi a tale parere entro un termine di 2 mesi a decorrere dalla sua ricezione. Il 22.5.2007 la Repubblica italiana ha risposto a detto parere motivato precisando che essa riteneva possibile rinunciare all’obbligo della cittadinanza

... Continua



Continua ...

italiana per accedere ai posti di comandante e di primo ufficiale (comandante in seconda) su tutte le navi battenti bandiera italiana e consentire l'accesso alla professione di altri cittadini comunitari, a condizione di verificare la loro conoscenza della lingua e della legislazione marittima italiana, nonché delle funzioni pubbliche del comandante e del primo ufficiale. A tal riguardo, lo stesso Stato membro segnalava che era in corso di esame un progetto di modifica dell'atto di trasposizione della direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 7.9.2005, 2005/45/CE, riguardante il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare e recante modificazione della direttiva 2001/25/CE.

La Commissione decideva quindi di presentare ricorso alla Corte di Giustizia CE, facendo riferimento alla sentenza 30.9.2003, e sostenendo che la normativa italiana, che esige il requisito della cittadinanza italiana per esercitare le funzioni di capitano e di comandante in seconda su tutte le navi battenti bandiera italiana, non era conforme all'art. 39 CE, che sancisce invece il principio della libera circolazione dei lavoratori, come interpretato dalla Corte nella suddetta sentenza. La Commissione osservava altresì che nella sua risposta al parere motivato la Repubblica italiana non aveva contestato l'inadempimento dedotto, ma aveva comunicato la sua intenzione di rinunciare a tale obbligo di cittadinanza per accedere a detti impieghi, impegnandosi ad informare la Commissione dell'esito delle consultazioni tra i ministeri interessati.

Nel suo controricorso la Repubblica Italiana ammetteva che il requisito della cittadinanza italiana per accedere agli impieghi di capitano e di comandante in seconda era effettivamente ancora previsto all'art. 119 del codice della navigazione, nonché all'art. 239 del regolamento di esecuzione, rilevando tuttavia che tali disposizioni dovevano essere interpretate alla luce dell'art. 23 del D. Lgs

2.5.1994, n. 319 che prevede un'equiparazione dei cittadini degli Stati membri della Comunità europea ai cittadini italiani ai fini dell'iscrizione nelle matricole e nei registri di cui agli artt. 118-120 e 121 cod. nav., relativi al personale marittimo, agli artt. 132 e 133 cod. nav., relativi al personale della navigazione interna, nonché ai fini della formazione degli equipaggi di cui agli artt. 318 e 319 cod. nav. La Repubblica italiana aggiungeva inoltre che, successivamente al parere motivato, il D. Lgs n. 319/94 era stato abrogato dal D. Lgs 9.11.2007, n. 206, recante trasposizione della direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2005/36/CE del 7.9.2005 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali.

Nella replica la Commissione sosteneva, in particolare, che il D. Lgs n. 319/94 non eliminava il requisito della cittadinanza italiana previsto agli artt. 119 cod. nav. e 239, n. 2, del regolamento di esecuzione, aggiungendo che tale decreto legislativo è stato abrogato dal D. Lgs 9 novembre 2007, n. 206, che non contiene alcuna disposizione specifica relativa alle professioni di cui trattasi e non disciplina i requisiti per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare di cui fanno parte anche i capitani e i secondi, e sottolineando che la stessa Repubblica italiana riconosce la necessità di modificare la sua normativa al riguardo.

Occorre a questo punto rammentare che l'art. 39, n. 1-3 del Trattato CE sancisce il principio della libera circolazione dei lavoratori e l'abolizione di qualsiasi discriminazione, fondata sulla nazionalità, tra i lavoratori degli Stati membri. L'art. 39, n. 4 prevede tuttavia che le disposizioni di tale articolo non sono applicabili agli impieghi nella pubblica amministrazione.

Emerge dalla giurisprudenza della Corte che l'art. 39, n. 4, CE, in quanto prescrive una deroga al principio fondamentale della libera circolazione e della parità di trattamento dei lavoratori comunitari, deve ricevere un'interpretazione che ne limiti la portata a quanto strettamente necessario per salvaguardare gli interessi che esso

consente agli Stati membri di tutelare. A tale riguardo, relativamente agli impieghi di capitano e di comandante in seconda della marina mercantile e di comandante di navi da pesca, la Corte ha dichiarato, a più riprese, che il ricorso alla deroga alla libera circolazione dei lavoratori, prevista dall'art. 39, n. 4 del Trattato CE non può essere giustificato dal mero fatto che l'ordinamento nazionale attribuisce poteri d'imperio ai titolari degli impieghi di cui trattasi; inoltre, occorre che tali poteri vengano effettivamente esercitati in modo abituale dai suddetti titolari e non costituiscano una parte molto limitata delle loro attività.

La Corte ha altresì dichiarato che un'esclusione generale dall'accesso ai detti impieghi non poteva essere giustificata da motivi di ordine pubblico, pubblica sicurezza e sanità pubblica di cui all'art. 39, n. 3 del Trattato CE.

Nel caso di specie è invece dimostrato dalla Commissione e ammesso dalla stessa Repubblica italiana, che la normativa italiana conteneva disposizioni che esigevano la cittadinanza italiana per l'esercizio delle funzioni di capitano e di ufficiale, comandante in seconda, su tutte le navi battenti bandiera italiana: restava infatti in vigore l'art. 119 cod. nav. che prevede che possano essere iscritti nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani, così come l'art. 239, n. 2, del regolamento di esecuzione, che esige, ai fini di detta iscrizione, la produzione di un certificato di cittadinanza italiana.

Non risultava inoltre che i capitani e gli ufficiali (comandanti in seconda) esercitassero effettivamente poteri di pubblico imperio in modo abituale a bordo di tutte le navi battenti bandiera italiana, per una parte delle loro attività che non sia molto ridotta.

Si rilevava infine l'ammissione, da parte della stessa Repubblica italiana, in merito al fatto che un ostacolo all'esercizio delle professioni in questione da parte dei cittadini di altri Stati membri potrebbe derivare dall'art. 4, n. 2, del decreto del Presidente della Repubblica italiana 9 maggio 2001, n. 324, che esclude il riconoscimento dei certi-

... Continua



Continua ...

ficati relativi all'esercizio delle funzioni di capitano e di comandante in seconda rilasciati o convalidati dalle autorità competenti di uno Stato membro a cittadini di altri Stati membri dell'Unione. La Repubblica italiana sosteneva inoltre, a tal proposito, di non aver potuto adottare le misure idonee a porre fine all'inadempimento contestato anche a causa delle dimissioni del suo governo e dell'organizzazione di nuove elezioni politiche generali.

A tale riguardo, va ricordato che secondo una giurisprudenza costante della Corte di giustizia CE, "la sussistenza di un inadempimento deve essere valutata in relazione alla situazione dello Stato membro quale si presentava alla scadenza del termine stabilito nel parere motivato e la Corte non può tenere conto dei mutamenti successivi" (si vedano, tra le altre, le sentenze 30.1.2002, 13.9.2007 e 20.5.2008). Di conseguenza, le modifiche della normativa italiana menzionate dalla Repubblica italiana nella sua risposta al parere motivato e nel suo controricorso non avrebbero comunque potuto essere prese in considerazione dalla Corte, qualora fossero state adottate.

La Corte decideva quindi per l'accoglimento del ricorso proposto dalla Commissione, dichiarando che, "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, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi che le incombono in virtù dell'art. 39 CE", e condannando altresì la Repubblica italiana al pagamento integrale delle spese processuali.

Nicola Ridolfi

MATERIALI

a cura di Nicola Ridolfi

COMUNICAZIONE DEL 19 NOVEMBRE 2008 DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECO-

NOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI SULLA STRATEGIA DELL'UNIONE EUROPEA PER UNA MIGLIORE DEMOLIZIONE DELLE NAVI (COM (2008) 767 def.)

Sebbene negli ultimi anni si sia assistito ad un miglioramento delle pratiche messe in atto dall'industria del settore, quello della demolizione delle navi continua a rappresentare un problema serio, sia dal punto di vista della reiterata violazione dei più elementari diritti dei lavoratori, sia dal punto di vista dell'inquinamento prodotto, che minaccia seriamente gli ecosistemi delle zone costiere.

La strategia dell'UE prevede quindi iniziative volte a mettere in atto gli elementi principali di una convenzione internazionale dell'International Maritime Organization (IMO) sulla demolizione sicura delle navi che dovrebbe essere pronta nel maggio 2009 (e che potrebbe entrare in vigore entro il 2015) e presenta anche misure atte ad incentivare azioni volontarie da parte dell'industria marittima così come un maggiore controllo dell'applicazione della legislazione comunitaria in vigore sulle spedizioni di rifiuti.

Come è stato infatti giustamente rilevato, la soluzione migliore per risolvere il problema dello smantellamento delle navi è la collaborazione a livello di UE e in ambito internazionale, l'Unione Europea attende quindi con fiducia la convenzione prevista per il prossimo anno, che dovrebbe imporre norme vincolanti a livello internazionale, ed è già all'opera per sostenere le nuove norme, in modo da garantire che le demolizioni avvengano solo in cantieri sicuri e in modo compatibile con l'ambiente.

La proposta della Commissione, tra le varie misure aventi lo scopo di migliorare in tempi rapidi le condizioni di demolizione delle navi, prevede altresì un periodo transitorio prima dell'entrata in vigore della convenzione IMO e l'avvio dei preparativi per definire gli interventi sugli aspetti principali della convenzione, come i controlli, la certificazione e l'inventario dei materiali pericolosi presenti a bordo delle navi; la proposta prevede inoltre incentivi al-

l'azione volontaria da parte dell'industria armatoriale con iniziative quali riconoscimenti per le modalità più avanzate di demolizione "ecologica" o con la pubblicazione di linee guida (ad esempio un elenco di cantieri "ecologici" per la demolizione delle navi).

Si prevedono inoltre, oltre ad una maggiore cooperazione e scambio di informazioni tra le autorità dell'UE e la creazione di un elenco delle navi destinate alla demolizione, l'assistenza e supporto tecnici ai paesi in via di sviluppo nel campo della formazione in materia di sicurezza e delle infrastrutture essenziali per garantire la tutela della salute e dell'ambiente, e un migliore controllo dell'applicazione della normativa vigente sulle spedizioni di rifiuti, in particolare maggiori controlli nei porti europei. Bruxelles ha ricordato che ogni anno nel mondo vengono demolite tra le 200 e le 600 grandi navi mercantili per recuperarne i rottami, e che negli ultimi 20 anni il numero di cantieri che demoliscono navi all'interno dell'Unione Europea è diminuito, tanto che ormai nell'UE non vi è più la capacità necessaria per demolire le flotte mercantili che battono bandiera dell'UE o che sono di proprietà di società con sede nell'UE. Molte navi in disuso in Europa finiscono quindi per essere demolite sulle spiagge dell'Asia meridionale, soprattutto in India, Bangladesh e Pakistan, dove questa attività garantisce lavoro a migliaia di persone, ma in condizioni di salute e di sicurezza assolutamente precarie anche a causa della presenza di materiali pericolosi nelle navi, come l'amianto, i bifenili policlorurati (PCB) e ingenti quantità di petrolio.

La Commissione, a riprova della serietà ed attualità della questione, ha infine sottolineato che le previsioni indicano un forte aggravamento del problema nei prossimi anni, in particolare a causa del raggiungimento del picco delle demolizioni delle petroliere a scafo singolo, che vengono gradualmente sostituite da quelle a doppio scafo. È infatti prevista, nell'arco di pochi anni, la demolizione di circa 800 petroliere.