

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

**Oltre l'errore umano: per una teoria
dell'errore organizzativo**
pagg. 1-5

**La tutela della safety nella navigazione
aerea e i nuovi compiti della European
Aviation Safety Agency (EASA)**
pagg. 6-8

Osservatorio Legislativo
pagg. 8-11

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 11-12

Sezione Marittima

**Le nuove norme in materia di servizio
pubblico di cabotaggio marittimo**
pagg. 13-16

Osservatorio Legislativo
pagg. 16-18

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 19-20

Oltre l'errore umano: per una teoria dell'errore or- ganizzativo

di Maurizio Catino*

Accidents in complex organizations cannot be attributed to any single cause. Analyses of major organizational accidents have revealed the relevance of organizational factors in the etiology of these events. Several approaches and theories have been developed in order to explain these events. The various theories and case studies of accidents underline the role played by different levels in the production of the accident: in fact, human, organizational, environmental and organizational network factors interact and contribute to the genesis of accidents. This article presents a multilevel analysis model pointing out failures at different levels which led to the disaster: 1) individual level (people at the front-line; pilots and air traffic controllers); 2) organizational level; 3) inter-organizational level (the dif-

Continua a pagina 2

* Professore associato di Sociologia dell'organizzazione – Università di Milano Bicocca

Le nuove norme in mate- ria di servizio pubblico di cabotaggio marittimo

di Marzia Minozzi*

The new provisions of the Act of Parliament n. 296/06, aiming at the completion of the liberalization of sea transportation services, set for the drawing up of new conventions with the shipping companies that actually conduct the mentioned services (in particular Tirrenia Group).

To effect the new rules, CIPE (Interdepartmental Committee for Economic Planning) issued the decision n. 111/2007 that establishes the general standards to fix public service obligations and tariffs, leaving to the specific conventions the enforcement of the general provisions.

Continua a pagina 13

* Presidenza del Consiglio dei Ministri - Componente dell'unità tecnica per la finanza di progetto (UTFP) e collaboratore del nucleo per l'attuazione delle linee guida di regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS)

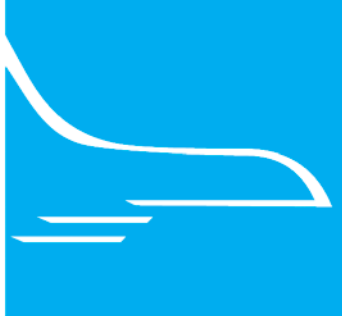
La tutela della safety nella navigazione aerea e i nuovi compiti della European Aviation Safety Agency (EASA)

di Pietro Nisi*

With the objective to establish and maintain a high uniform level of civil aviation safety in Europe, the European Parliament and the Council have adopted the Regulation No 216/2008 on common rules in the field of civil aviation

Continua a pagina 6

* Assegnista di ricerca in Diritto della Navigazione Aerea – Università di Bologna



Continua dalla prima pagina
**(Oltre l'errore umano:
 per una teoria ...)**

ferent organizations involved in the system)

1. Introduzione

Gli incidenti nelle organizzazioni sono stati, per lungo tempo, spiegati come un fallimento della tecnologia, o causati da un errore da parte degli operatori. Ciò che accomuna tali spiegazioni è l'attribuzione di ogni responsabilità dell'incidente non all'organizzazione e alle sue pratiche di funzionamento, ma al più comodo capro espiatorio: l'errore umano. In questo articolo si sostiene una prospettiva teorica e di ricerca empirica che supera e contraddice le precedenti argomentazioni, sostenendo che gli incidenti sono sì prodotti, nella maggior parte dei casi, da errori

inintenzionali e da violazioni, ma questi errori e queste violazioni sono socialmente organizzati, prodotti e riprodotti da strutture sociali nelle organizzazioni e tra le organizzazioni.

Gli errori e gli incidenti sono costruiti organizzativamente e non soltanto da un errore umano o da un guasto tecnico. Questi eventi sono raramente determinati da una singola causa (umana o tecnologica), ma piuttosto derivano da molteplici eventi diversi che, entrando in relazione tra loro, causano un incidente. Si tratta di **"errori organizzativi"**. Se è vero dunque che un incidente è attivato dall'errore di un operatore (un pilota, un macchinista, un tecnico di una centrale), è altrettanto vero che quell'errore s'innesta, spesso, in un sistema organizzativo caratterizzato da criticità latenti che rimangono silenti finché un errore umano, appunto, non le attiva. Ne deriva che, **in molti casi, le condizioni per l'errore umano sono precostituite, seppur inintenzionalmente, dall'organizzazione. Gli incidenti accadono, inoltre, non soltanto per la violazione delle norme da parte degli operatori, ma talvolta proprio per il rispetto di regole fallaci o non adatte alla complessità del compito.**

Questa linea interpretativa sposta il fuoco dell'analisi dal livello individuale a quello organizzativo e interorganizzativo, mettendo al centro dell'indagine le specifiche culture del rischio e della sicurezza presenti nelle organizzazioni. Come si sosterrà, la responsabilità individuale diventa, in sistemi altamente complessi, piuttosto

problematica da definire. Gli operatori non sono tanto i responsabili di un incidente, quanto gli "eredi" di difetti presenti nel sistema e generati da attori e unità organizzative distanti nel tempo e nello spazio. *Quando accade un incidente in un'organizzazione complessa è l'organizzazione stessa che fallisce, e non soltanto l'individuo a più stretto contatto con l'evento stesso.*

2. L'oggetto d'analisi: l'incidente

Con il termine "incidente" ci si riferisce a un evento inatteso, non voluto, non desiderato e non desiderabile di azioni sociali razionali che ha conseguenze sulla vita e sull'integrità fisica e psichica di esseri umani e/o conseguenze economiche. Le conseguenze possono essere sia vicine al luogo dell'evento, sia distanti. L'incidente è una conseguenza che deriva dall'aggregazione o composizione di azioni umane con comportamenti del sistema fisico.

L'incidente non va confuso con un attentato o un atto di sabotaggio, in cui il danno è esplicitamente voluto o ricercato dal suo o dai suoi autori. Non vi è distinzione significativa tra un incidente accaduto e un mancato incidente (*near miss*), se presentano caratteristiche morfologiche simili. La differenza tra un incidente e un mancato incidente sta nella *magnitudo* delle conseguenze. Dal punto di vista della rilevazione, mentre gli incidenti sono di norma evidenti per le conseguenze connesse... Continua

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:

Maurizio Catino, Marzia Minozzi, Pietro Nisi

REDAZIONE:

Filippo Maria Andreani, Pietro Nisi, Annalisa Pracucci, Alessio Quaranta, 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



Continua ...

se e sono dunque rilevati, i *near miss* sono più difficili da rilevare e quantificare. La loro effettiva rilevazione dipende dalla presenza di sistemi appositi di analisi e dal clima di fiducia di cultura *no blame* presente nell'organizzazione tra chi segnala l'evento e chi lo rileva e analizza. Nel "periodo di incubazione" di un incidente si manifestano molti *near miss*. Un alto numero di *near miss* in un'organizzazione è dunque predittivo di un probabile incidente.

Negli anni sessanta e settanta del secolo scorso le indagini sugli incidenti tendevano a considerare prevalentemente gli aspetti tecnici come causa dell'incidente e di conseguenza le misure per il miglioramento della sicurezza erano volte a minimizzare i fallimenti tecnologici. Sol tanto negli anni novanta, sulla base di lavori pionieristici come quelli di Barry Turner (1978) e di Charles Perrow (1984) e sulla base di alcune evidenze empiriche a seguito degli incidenti di Chernobyl, di Bhopal, del *Challenger*, e a una più attenta analisi dell'incidente di Three Mile Island, viene riconosciuta l'importanza dei fattori sociotecnici e dei fallimenti organizzativi nella genesi degli incidenti tecnologici.

3. Approccio alla persona e approccio al sistema (organizzativo)

L'idea che gli errori e gli incidenti siano generati da un errore umano e/o da un guasto tecnico si basa su

un dualismo newtoniano-cartesiano, inadeguato a render conto di eventi complessi che accadono all'interno delle organizzazioni (Dekker, 2005). In base a questa inadeguata concezione dualistica il mondo mentale è separato dal mondo materiale (Cartesio) e per ogni evento vi deve essere una causa e una soltanto (Newton). Come la ricerca empirica ha ampiamente dimostrato nel corso di questi ultimi vent'anni, gli incidenti derivano dall'interazione tra azioni umane (spesso non intenzionali), tecnologie, strumenti, regole e sistemi organizzativi. Una concezione basata soltanto sull'errore umano non è all'altezza della complessità degli eventi che intende spiegare e, se l'analisi non è adeguata, ne consegue che non lo saranno le soluzioni di rimedio individuate.

Sul perché accadono gli incidenti ed i disastri nelle organizzazioni si sono sviluppati diversi modelli esplicativi, differenti insiemi di teorie che, come delle mappe cognitive, sono stati elaborati nel tempo per rendere conto della dinamica e delle cause di un disastro (Catino, 2006). Ogni modello ha un suo *frame* di riferimento, una sua concezione dell'errore e dell'incidente, e promuove una pratica della sicurezza coerente con tali assunti impliciti. In sintesi, possiamo individuare **due differenti approcci**

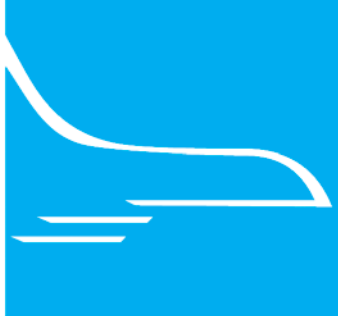
al tema dell'errore e degli incidenti. Un primo approccio, *accusatorio e basato sulla persona*, si focalizza sugli errori e sulle mancanze degli individui, assumendo che le persone sbagliano perché non prestano sufficiente attenzione al compito. Esso adotta un modello causale lineare lasciando il contesto organizzativo sullo sfondo. Ne consegue che gli sforzi per rimediare sono diretti alle persone in prima linea e l'esito dell'approccio è l'attribuzione della colpa: se la persona è colpevole va rimossa o sanzionata in quanto si tratta di una "mela marcia".

Le soluzioni proposte e attuate sono principalmente disciplinari e di rinforzo della norma. Il problema è che questo approccio non porta da nessuna parte, in quanto non cambia lo stato delle cose e non migliora l'organizzazione. Guarda al passato, isola gli errori dal loro contesto e comporta nessuno o pochi interventi di valore; crea un senso di paura di sanzioni e controversie legali e questo non favorisce il reporting degli errori e i ritorni d'esperienza. Quindi, inibisce l'apprendimento organizzativo e non migliora l'organizzazione.

L'approccio accusatorio non consente di eliminare le condizioni di rischio e non esclude la possibilità che uno stesso evento possa ripetersi con altri attori. Un secondo modello, "*sistemico e organizzativo*", parte dall'assunto che l'errore umano è inevitabile: se non possiamo cambiare la natura umana, possiamo cambiare le

... Continua





Continua ...

condizioni all'interno delle quali le persone lavorano (Reason, 1997). Mentre l'approccio alla persona conduce all'individuazione delle persone ritenute responsabili dell'accaduto, l'approccio al sistema considera gli operatori come eredi dei difetti del sistema e intende invece aumentare le condizioni di sicurezza e di affidabilità dell'organizzazione. Tende a eliminare i possibili fattori latenti e le criticità all'origine di un incidente, evitando che altri incidenti possano accadere nel futuro. Secondo quest'approccio, gli incidenti derivano da una sequenza collegata (di solito rara) di mancanze in numerose difese, salvaguardie, barriere e controlli messi in opera per proteggere l'organizzazione da eventi rischiosi conosciuti. Esso adotta una finalità clinica ed è volto a migliorare le difese e rimuovere le trappole dell'errore. Gli sforzi per rimediare e per migliorare sono diretti sia alle situazioni specifiche dell'errore o incidente, sia alle organizzazioni. Le domande che pone sono: Come e perché hanno fallito le difese? Cosa possiamo fare per evitare che si ripeta? (Reason, 1997). Esso favorisce l'apprendimento organizzativo, la rimozione dei fattori di rischio, il miglioramento della sicurezza.

Si entra così nell'era degli *organizational accidents*: gli errori ed i fallimenti che generano i disastri sono socialmente organizzati e sistematicamente prodotti dalle strutture sociali (Vaughan, 1996). Gli incidenti non accadono soltanto per la violazione delle norme e delle procedure

esistenti in un'organizzazione ma, talvolta, proprio per quelle stesse norme e procedure che, se ambigue o inadatte, possono favorire la generazione di errori e incidenti. Un errore umano attiva un incidente ma quest'errore si innesta su fattori critici latenti che rendono possibile il disastro. È dunque ai fattori latenti di natura organizzativa che occorre guardare per capire la genesi di un incidente e per migliorare la resilienza di un sistema: tanto più un sistema contiene fattori critici latenti tanto più è possibile che un errore umano attivi un incidente. Possiamo affermare che si tratti di un errore organizzativo quando, all'indomani di un incidente, si risponde positivamente alla domanda: un'altra persona in quella situazione avrebbe potuto commettere lo stesso errore?

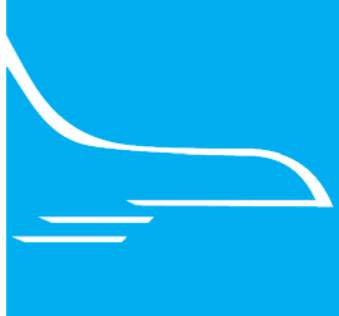
Col termine *errore organizzativo* si identifica dunque una situazione che predispone all'errore indipendentemente dalla persona che realizza uno specifico compito, che commette una violazione, un errore, o prende una decisione sbagliata. In tali contesti, pur cambiando le persone, non si eliminano quindi le condizioni di rischio sottostanti. Secondo questa prospettiva, gli incidenti sono sì determinati da errori umani, ma questi sono resi possibili (se non favoriti) da un insieme di criticità a diversi livelli del tessuto organizzativo: gli errori

umani sono organizzativamente costruiti. Si tratta di una prospettiva probabilistica e non determinista: una situazione di propensione all'errore aumenta le probabilità che un errore umano attivi un incidente. In questi casi, al termine *errore umano* va sostituito il termine *errore organizzativo*. La teoria dell'errore organizzativo (TEO) afferma che nelle organizzazioni tanto più è ampio il numero di criticità organizzative, di difetti di progettazione e di mancanze di controllo, tanto più è probabile che un'azione-decisione umana attivi un incidente. Tali fattori critici preconstituiscono le condizioni dell'azione individuale erronea che viola le condizioni di sicurezza. Le ricerche e le spiegazioni teoriche che isolano un livello di analisi, quello individuale, appaiono pertanto inadeguate a spiegare gli eventi incidentali e di conseguenza propongono misure di rimedio incomplete, che lasciano inalterato il contesto sociale determinante gli eventi incidentali.

In altre parole, se gli incidenti e i *near miss* (quasi incidenti) sono generati, nella maggior parte dei casi, da un errore umano (*slip, lapse, mistake*) o da una violazione (di routine, eccezionale ecc.), questi errori e queste violazioni sono socialmente costruiti da processi e strutture organizzative complesse. La teoria dell'errore organizzativo identifica alcuni livelli interconnessi del fallimento organizzativo che favoriscono e preconstituiscono le condizioni del livello individuale dell'errore e delle violazioni: intraorganizzativo, or-

... Continua





Continua ...

ganizzativo e interorganizzativo. I livelli intraorganizzativo, organizzativo e interorganizzativo costituiscono il centro organizzatore dell'evento. Se si intendono migliorare le condizioni di sicurezza e ridurre le situazioni di rischio, occorre rimuovere i fattori latenti e le criticità presenti a questi livelli. La rimozione soltanto del livello individuale, come detto, non elimina le condizioni di pericolo sottostanti e non assicura che un evento simile possa ripetersi.

4. Conclusioni e implicazioni per la pratica: le culture della sicurezza

Questo articolo ha messo in evidenza come gli incidenti nelle organizzazioni abbiano spesso dei lunghi periodi di incubazione, caratterizzati da un numero di eventi che segnalano dei pericoli potenziali (Turner, 1976), e come di conseguenza vadano promosse analisi e indagini che mettano in primo piano le condizioni sottostanti gli eventi incidentali per poterle adeguatamente eliminare. **La sicurezza di un sistema dipende in primo luogo dalle specifiche culture della sicurezza e del rischio, dalle culture reali e non da quelle formali presenti nei documenti e nei proclami.**

La cultura della sicurezza è un sottinsieme della cultura organizzativa che riflette l'attitudine e gli approcci alla sicurezza e al risk management. *Una efficace cultura della sicurezza è quella in cui, in caso di obiettivi con-*

flitto tra produzione e sicurezza, il management assicura che la sicurezza prevarrà. Le culture della sicurezza diventano quindi l'elemento centrale per migliorare la resilienza delle organizzazioni. Un'affidabile cultura della sicurezza richiede un *impegno del management* nella sicurezza, una *preoccupazione e attenzione* condivisa per i pericoli, *norme e regole* sui pericoli realistiche e flessibili e una *continua riflessione sulle pratiche* attraverso monitoraggio, analisi e sistemi di feedback. Riepilogando, in questo articolo con la teoria dell'errore organizzativo, si è sostenuto che:

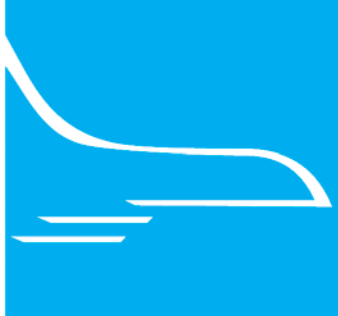
- la categoria dell'*errore umano* è riduttiva e cattura soltanto una parte della genesi e della dinamica incidentale, quella finale;
- occorre sostituirla con quella di "errore organizzativo" col quale termine si identificano le situazioni organizzative critiche predisposte all'errore, indipendentemente dalle persone che commettono errori o violazioni o prendono decisioni sbagliate;
- gli incidenti nelle organizzazioni sono costruiti, nella maggior parte dei casi, da diversi livelli interagenti del fallimento (individuale, intraorganizzativo, organizzativo, interorganizzativo);
- tanto maggiori sono le criticità a livello interorganizzativo, organiz-

- zativo e intraorganizzativo, tanto più è probabile che un fallimento individuale attivi un incidente;
- le misure di rimedio devono partire dal livello intraorganizzativo, organizzativo e interorganizzativo, intesi come centro organizzatore dell'evento;
- mutamenti relativi soltanto al livello individuale non modificano le condizioni di rischio sottostanti.

Bibliografia di riferimento

- Catino, M. (2006), *Da Chernobyl a Linate. Incidenti tecnologici o errori organizzativi?*, Milano, Bruno Mondadori.
- Dekker, W.A. (2005), *Ten Questions about Human Error*, London, Lawrence Erlbaum Associates.
- Hutter B., Power M. (a cura di) (2005), *Organizational Encounters with Risk*, Cambridge University Press, New York.
- Reason J. (1997) *Managing the Risk Organizational Accidents*, Ashgate Publishing Limited, Aldershot Hampshire.
- Perrow C. (1984), *Normal Accidents: Living with High-Risk Technologies*, Basic Books, New York (2°ed 1999).
- Turner B.A. (1976), *Organizational and Interorganizational Development of Disasters*, in "Administrative Science Quarterly", Vol. 21, September, pp. 378-97.
- (1978), *Man-Made Disasters*, Wykeham, London.
- Vaughan D. (1996), *The Challenger Launch Decision. Risk Technology, Culture, and Deviance at NASA*, The University Chicago Press, Chicago.





Continua dalla prima pagina

(La tutela della safety nella navigazione aerea ...)

and establishing a European Aviation Safety Agency, repealing the Regulation No 1592/2002.

The new Regulation will have significant consequences for everybody involved in European aviation. It extends the scope of EASA to also cover third country aircraft, operational rules and flight crew licensing and contains several important definitions such as commercial operation, and complex motor-powered aircraft.

La crescita costante del traffico aereo che ha caratterizzato l'ultimo decennio in ambito comunitario, ha determinato la necessità di garantire standard di sicurezza sempre più elevati, nella consapevolezza che l'impiego di tecnologie e strumentazioni sofisticate non cancelli di per sé il rischio di sinistri aeronautici, che possono imputarsi a fattori differenti come gli errori umani o la complessa gestione del traffico.

Il settore del trasporto aereo, quindi, ha posto al centro dell'attenzione degli organi di governo nazionali e comunitari il tema della *safety* che, negli anni, si è caratterizzato prevalentemente in termini di azione preventiva e di ricerca di strumenti istituzionali finalizzati a monitorare e a prevenire situazioni potenzialmente pericolose. Questo ha imposto un progressivo incremento dei controlli relativi ai prodotti aeronautici, alle

organizzazioni e al personale operante nel settore della navigazione aerea ad opera di specifiche autorità appositamente istituite.

Sia in ambito nazionale sia in ambito comunitario, quindi, si è provveduto ad adeguare gli apparati amministrativi alle sopravvenute esigenze di sicurezza dell'aviazione civile ed è stato prima definito e successivamente potenziato il ruolo degli enti con compiti di certificazione e verifica dei requisiti richiesti agli operatori per lo svolgimento dei servizi di trasporto aereo e per tutte le operazioni realizzate all'interno delle infrastrutture aeroportuali.

Le istituzioni comunitarie hanno pertanto elaborato, soprattutto dopo i tragici eventi dell'11 settembre 2001, diversi documenti normativi e linee guida finalizzati ad uniformare sotto vari profili le soluzioni prospettate negli anni dai singoli Stati nazionali e proprio a questo obiettivo risponde l'esigenza di attribuire al legislatore comunitario le competenze in materia di certificazione e regolamentazione nel campo della sicurezza del volo.

È stata da più parti prospettata, quindi, l'esigenza di istituire una specifica Autorità europea per la sicurezza, cui affidare compiti di controllo e monitoraggio del traffico aereo comunitario e specifiche funzioni propositive

nei confronti della varie istituzioni coinvolte nel processo di regolamentazione della materia. In questo senso, con il regolamento n. 1592/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio si dà il primo importante impulso alla nuova regolamentazione comunitaria in materia di sicurezza e protezione ambientale nell'aviazione civile e si costituisce la *European Aviation Safety Agency - EASA*, resa operativa dal settembre 2003.

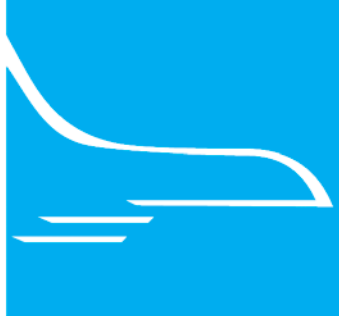
Il regolamento in parola è stato recentemente sostituito dal reg. n. 216 del 20 febbraio 2008¹ che ha fortemente potenziato le competenze dell'indicata Autorità con particolare riguardo alla certificazione dei piloti (art. 21) e delle operazioni di volo (art. 22). È stata inoltre espressamente riconosciuta alla stessa la possibilità di richiedere alla Commissione europea l'applicazione di multe e sanzioni (art. 25) per persone ed imprese munite di relativo certificato che pongano in essere violazioni, intenzionali o meno, al regolamento stesso.

Numerosi sono quindi gli obiettivi perseguiti dal legislatore comunitario con la regolamentazione in parola, tra i quali meritano particolare menzione quelli volti a perseguire: *a) un livello elevato ed uniforme di protezione ambientale; b) la libera circolazione di merci, persone e servizi; c) la promozione del rapporto costi-efficienza nei*



¹ Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie L 79 del 19 marzo 2008.

... Continua



Continua ...

processi di regolamentazione e di certificazione evitando sovrapposizione di compiti a livello nazionale ed europeo; d) l'assistenza agli Stati membri nell'adempimento degli obblighi ai quali sono soggetti ai sensi della Convenzione di Chicago, fornendo una base per un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della medesima; e) la promozione in tutto il mondo delle posizioni comunitarie in materia di norme e regole di sicurezza dell'aviazione civile; f) l'offerta di condizioni uniformi a tutti gli operatori nel mercato interno dell'aviazione.

Considerati gli obiettivi del regolamento in esame ed i poteri attribuiti all'EASA, si può agevolmente riconoscere nelle intenzioni del legislatore comunitario la volontà di trasformare l'indicata autorità in una vera e propria autorità per l'aviazione civile europea, sul modello della *Federal Aviation Administration (FAA)* degli Stati Uniti², con il compi-

² La Commissione europea nella recente comunicazione del 20 dicembre 2007, n. 845/2007 *sull'applicazione della normativa sul Cielo unico europeo: bilancio e prospettive*, ha anticipato che sta preparando l'estensione delle competenze dell'EASA agli aeroporti, ai servizi di navigazione aerea e alla gestione del traffico aereo, in modo da coprire tutte le maglie della catena della sicurezza (si veda la raccomandazione n. 8 del Gruppo ad alto livello – HLG 8). Nella sfera delle sue competenze rientreranno anche lo sviluppo e il sostegno della normativa in tema di sicurezza (*safety*), come pure il controllo della sua applicazione da parte degli Stati membri. L'Agenzia europea diventerà anche la naturale piattaforma per la certificazione e il controllo della sicurezza dei servizi satellitari su scala europea (ad esempio EGNOS/Galileo).

to di svolgere, nei limiti oggettivi indicati dall'art. 1 del regolamento, i compiti elencati nel successivo art. 17.

Stando al contenuto del citato articolo, infatti, l'autorità: "a) svolge qualsiasi compito ed esprime pareri su tutte le questioni disciplinate dall'articolo 1, paragrafo 1; b) assiste la Commissione nella preparazione delle misure da prendere per l'attuazione del presente regolamento. Qualora si tratti di norme tecniche, in particolare concernenti la costruzione, il progetto e aspetti operativi, la Commissione non può modificare il loro contenuto senza previa coordinazione con l'Agenzia. L'Agenzia fornisce inoltre alla Commissione il sostegno tecnico, scientifico e amministrativo necessario per l'espletamento dei suoi compiti; c) adotta le misure necessarie nell'ambito dei poteri ad essa conferiti dal presente regolamento o da altra legislazione comunitaria; d) esegue le ispezioni e le indagini necessarie all'espletamento dei suoi compiti; e) nei settori di sua competenza, assolvere, a nome degli Stati membri, le funzioni e i compiti loro attribuiti dalle convenzioni internazionali applicabili, in particolare la convenzione di Chicago".

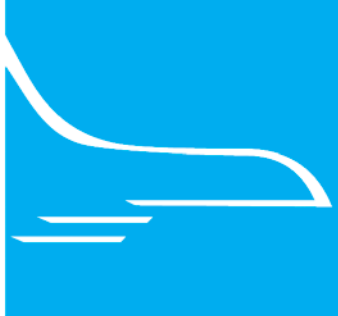
Esaminando il contenuto dei compiti e delle attribuzioni ad essa demandate, quindi, l'EASA tende di fatto a sovrapporsi funzionalmente ad una organizzazione europea già esistente, ovvero le *JAA (Joint Aviation Authorities)*, che certamente hanno contribuito ad innovare la normativa

nel campo delle certificazioni aeronautiche, evidenziando nei tempi più recenti i limiti connessi alla carenza di efficacia cogente delle proprie deliberazioni.

Le *JAA* furono costituite in occasione dell'Accordo di Cipro del 1969 tra alcuni Paesi europei produttori del velivolo Airbus e desiderosi di trovare regole comuni per la certificazione dei nuovi prodotti aeronautici. Si tratta di un organismo composto da trentasei Autorità dell'Aviazione Civile europee con gli scopi di armonizzare le regole di sicurezza dell'aviazione civile ed elaborare sistemi certificativi univoci finalizzati a prevenire duplicazioni delle procedure.

In oltre trent'anni di attività le *JAA* hanno prodotto un gran numero di regolamenti e condotto un elevato numero di processi di omologazione (il più recente è riferito all'Airbus A380, aeromobile ancora in corso di costruzione e che diventerà il maggior velivolo da trasporto, con una capacità pari a 555 passeggeri). Per ovviare alla sovrapposizione di competenze che, con la piena operatività dell'EASA si sarebbe venuta a creare, nell'agosto 2002 è stato raggiunto un accordo tra l'ECAC (le *JAA* possono essere ritenute, di fatto, una «organizzazione figlia» dell'ECAC) e la Commissione europea che ha previsto una fase transitoria, volta a consentire, tra l'altro, il passaggio di parte del personale altamente qualificato già alle dipen-

... Continua



Continua ...

denze JAA, alla nuova Agenzia (EASA). All'EASA, e più precisamente, al suo *Executive Director*, viene attribuito un vero e proprio potere regolamentare che consiste nell'adozione delle norme strettamente tecniche come, ad esempio, i codici di navigabilità.

L'EASA svolgerà, inoltre, un ruolo di controllo sugli Stati membri ed, in particolare, sulle autorità aeronautiche nazionali, affinché diano applicazione al regolamento istitutivo dell'Agenzia e alle norme di attuazione dello stesso. A tal fine, è riconosciuto alla stessa Agenzia anche un potere di ispezione. Più precisamente, nei confronti di ciascun Stato membro l'organismo in questione si pone come *trait d'union* tra tali Stati e le varie organizzazioni internazionali, ed in specie dell'ICAO, assistendoli nel rispetto degli obblighi assunti a livello internazionale. Ad essa sono state affidate tutte le operazioni di omologazione e certificazione dei prodotti aeronautici di cui il regolamento ha riservato, in via esclusiva, la competenza alla Comunità europea.

Deve necessariamente rilevarsi, infine, il ruolo propositivo e consultivo che l'EASA ricopre nei confronti della Commissione: in particolare presenta a quest'ultima progetti o proposte destinate al Consiglio e al Parlamento europeo in materia di *sicurezza e protezione ambientale* nell'aviazione civile, soprattutto per quanto riguarda la determinazione

delle regole di attuazione del regolamento.

Lo stretto connubio tra l'Agenzia Europea per l'Aviazione Civile e la Commissione europea, oltre che gli Stati membri, è evidenziato anche dalla struttura interna dell'ente. Infatti, il Consiglio di amministrazione, al quale è affidato il compito di stabilire gli orientamenti generali dell'Agenzia anno per anno e di nominare l'Executive Director, è composto, oltre che da un rappresentante di ogni Stato membro, da un rappresentante della Commissione. Tale scelta organizzativa ha una precisa funzione di controllo, come emerge chiaramente dal considerando n. 23 del regolamento secondo il quale osserva che *"la Commissione e gli Stati membri dovrebbero essere rappresentati in un consiglio di amministrazione per controllare efficacemente le funzioni dell'Agenzia ... (Omissis) ..."* ed aggiunge che *"questo consiglio di amministrazione dovrebbe essere dotato dei poteri necessari per redigere il bilancio, controllarne l'esecuzione, adottare le regole finanziarie adeguate, istituire procedure di lavoro trasparenti per le decisioni dell'Agenzia e nominare il direttore esecutivo. È altresì opportuno che l'Agenzia sia autorizzata a svolgere ricerca e a organizzare un adeguato coordinamento con la Commissione e con gli Stati membri"*.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Alessio Quaranta*

REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE (CE) N. 23/2008 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 622/2003 CHE STABILISCE TALUNE MISURE DI APPLICAZIONE DELLE NORME DI BASE COMUNI SULLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 12.01.2008 serie L 9)

Questo ulteriore intervento della Commissione in tema di security si colloca nel contesto della opportunità di fissare i requisiti di efficienza relativi al sistema di proiezione dell'immagine di articoli pericolosi, meglio noto come TIP (Threat Image Projection).

In effetti, è opportuno che detti requisiti siano rivisti almeno con cadenza biennale per assicurare che restino al passo con i progressi tecnici, in particolare per quanto riguarda le dimensioni della biblioteca di immagini virtuali disponibili.

Il TIP, infatti, deve essere utilizzato per migliorare le prestazioni degli operatori addetti al controllo dei bagagli sia a mano che da stiva, attraverso la proiezione sovrapposta di immagini virtuali di articoli pericolosi su quelle radioscopiche dei bagagli.

* Dirigente ENAC – Direttore Ufficio di Presidenza

... Continua



Continua ...

A tal fine, occorre fissare le percentuali minime e massime di immagini virtuali di articoli pericolosi da proiettare sulla immagini dei bagagli, sistema in base al quale il TIP dovrebbe informare gli operatori se vi è stata una corretta individuazione; ovviamente, occorre che la libreria di immagini sia aggiornata regolarmente per tener conto dei nuovi articoli pericolosi e per evitare la familiarità con le immagini virtuali.

Tutte queste informazioni devono rimanere confidenziali, al fine di evitare che possano essere utilizzate allo scopo di eludere i controlli di sicurezza e, pertanto, è necessario che vengano comunicate soltanto alle autorità di regolamentazione ed ai produttori delle apparecchiature.

Per tali motivi l'allegato al regolamento non è stato pubblicato.

Le nuove norme si applicano a decorrere dal 1° febbraio 2008.

DECRETO LEGISLATIVO 4 OTTOBRE 2007, N. 172 RECANTE DISCIPLINA SANZIONATORIA IN MATERIA DI ASSEGNAZIONE DI BANDE ORARIE NEGLI AEROPORTI ITALIANI RELATIVAMENTE ALLE NORME COMUNI STABILITE DAL REGOLAMENTO (CE) N. 793/2004 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CEE) N. 95/93 IN MATERIA DI ASSEGNAZIONE DI BANDE ORARIE NEGLI AEROPORTI COMUNITARI.

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 244 del 19 ottobre 2007)

Con il decreto legislativo di cui in epigrafe lo Stato italiano ha dato attuazione a quanto disposto dall'articolo 14 del regolamento europeo sulla assegnazione degli slots per quanto riguarda la disciplina delle sanzioni in caso di violazione delle disposizioni comunitarie.

In particolare, il decreto individua quale organismo responsabile dell'applicazione e della irrogazione delle sanzioni amministrative l'Enac, che, una volta verificata l'assenza di cause di esclusione di responsabilità, tassativamente indicate, interviene per le violazioni di seguito indicate:

- Atterraggio o decollo in un aeroporto coordinato senza il preventivo ottenimento della banda oraria che comporta la sanzione di centomila euro;
- Non corretto utilizzo della banda oraria assegnata per più di quattro volte consecutive, che comporta una sanzione da trentamila a settantamila euro;
- Spostamento, trasferimento o scambio di bande orarie in difformità dalle previsioni del regolamento che comporta una sanzione da diecimila a cinquantamila euro;
- Mancata o non corretta informazione fornita dal vettore al coordinatore che incida sulla regolare assegnazione delle bande orarie, comporta una sanzione da duemila a diecimila euro.

Quanto alle cause di esclusione della responsabilità, conformemente alla

regolamentazione comunitaria, il decreto prevede che le sanzioni non si applicano in caso di:

- Fermo operativo, non programmato, del tipo di aeromobile generalmente usato per il servizio in questione;
- Chiusura di un aeroporto o di uno spazio aereo;
- Gravi perturbazioni delle operazioni negli aeroporti interessati;
- Interruzione dei servizi causata da un'azione esterna volontaria che impedisce al vettore la regolare effettuazione delle operazioni come previste.

In applicazione di tale decreto l'Enac ha predisposto una apposita procedura interna applicabile dal 1° febbraio 2008 per la concreta irrogazione delle sanzioni di cui sopra.

DECRETO LEGISLATIVO 6 NOVEMBRE 2007, N. 197 RECANTE DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LA VIOLAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO (CE) N. 785/2004 RELATIVO AI REQUISITI ASSICURATIVI APPLICABILI AI VETTORI AEREI E AGLI ESERCENTI DI AEROMOBILI.

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 261 del 9 novembre 2007 - Suppl. Ordinario n. 228)

Con il presente decreto legislativo viene introdotto nell'ordinamento giuridico nazionale il sistema sanzionatorio per le violazioni del regolamento comunitario sui requisiti minimi assicurativi che devono soddi-

... Continua



Continua ...

sfare i vettori e gli esercenti di aeromobile comunitari.

Le sanzioni si riferiscono, in particolare, alle fattispecie di documentazione irregolare, al mancato rispetto dei requisiti minimi, fino alla omessa assicurazione obbligatoria.

Quanto al primo caso, secondo la nuova normativa al vettore o all'esercente comunitario che, pur avendo contratto l'assicurazione per passeggeri, bagagli, merci e terzi, non esibisce il certificato di assicurazione o altra documentazione probatoria equipollente, viene applicata la sanzione amministrativa pecuniaria da quindicimila euro a trentamila euro.

Al contrario, per quanto concerne il vettore non comunitario che, pur avendo contratto l'assicurazione per passeggeri, bagagli, merci e terzi, non esibisce il certificato di assicurazione o altra documentazione probatoria equipollente, viene punito con il divieto di decollo dal suolo italiano fino alla regolarizzazione della documentazione assicurativa, oltre alla irrogazione di una sanzione pecuniaria che va da quindicimila a trentamila euro.

Quanto alla seconda fattispecie, al vettore o esercente che non rispetta i requisiti minimi assicurativi è applicata una sanzione amministrativa pecuniaria da trentamila euro a sessantamila euro; nel caso, invece, di vettore o esercente non comunitario, viene applicata anche la sanzio-

ne accessoria del divieto di operare sul territorio italiano fino alla regolarizzazione del contratto di assicurazione con i requisiti minimi prescritti agli articoli 6 e 7 del regolamento comunitario.

Infine, la omessa assicurazione obbligatoria comporta per il vettore o l'esercente la sanzione amministrativa da cinquantamila euro a centomila euro.

Da segnalare che in caso di reiterazione delle violazioni di cui sopra, da parte dello stesso vettore od esercente di aeromobile, nel corso di un periodo di cinque anni dalla data in cui è stata commessa la prima infrazione, le sanzioni pecuniarie sono aumentate fino al triplo.

Quale organismo responsabile dell'applicazione e della irrogazione delle sanzioni amministrative viene individuato l'Enac.

REGOLAMENTO (CE) N. 8/2008 DELLA COMMISSIONE DELL'11 DICEMBRE 2007 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 3922/91 PER QUANTO RIGUARDA I REQUISITI TECNICI COMUNI E LE

PROCEDURE AMMINISTRATIVE APPLICABILI AL TRASPORTO COMMERCIALE MEDIANTE AEROMOBILE.

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 12.01.2008 serie L 10)

Con il presente regolamento la Commissione Europea ha inteso modificare l'allegato tecnico al regolamento 3922/91 nella parte in cui individua i requisiti tecnici e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili, che si basano su una serie di regole armonizzate adottate da JAA.

Poiché i codici JAR-OPS sono stati ulteriormente modificati dopo il 1° gennaio 2005 al fine di migliorare i requisiti di sicurezza, si è reso necessario un intervento normativo ad hoc, che, tenuto conto della necessità degli Stati e degli operatori di un certo lasso di tempo per adeguarsi ai nuovi requisiti, sarà applicabile a decorrere dal luglio 2008, ovvero 2011 a seconda dei casi.

I nuovi requisiti riguardano in pratica tutti gli aspetti legati al trasporto aereo commerciale effettuato con velivoli ed, in particolare, la certificazione e la supervisione dell'operatore, così come le procedure operative.

Oggetto dell'intervento normativo sono anche le operazioni in ogni condizione meteorologica e le prestazioni sia generali che di classe; particolare attenzione è stata poi

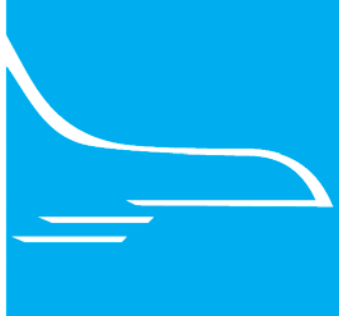
... Continua

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
Eliservizi

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



Continua ...

dedicata anche ad una serie di altri requisiti che vanno dal trasporto di merci pericolose ai tempi di volo e di servizio, nonché manualistica, equipaggi di condotta e di cabina, manutenzione, apparati di comunicazione solo per citare alcuni esempi.

Il regolamento è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 12 gennaio 2008.

REGOLAMENTO (CE) N. 1400/2007 DELLA COMMISSIONE DELL'28 NOVEMBRE 2007 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 474/2006 CHE ISTITUISCE UN ELENCO COMUNITARIO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A UN DIVIETO OPERATIVO ALL'INTERNO DELLA COMUNITÀ.

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 29.11.2007 serie L 311)

Con il regolamento di cui in epigrafe la Commissione Europea ha provveduto ad aggiornare la lista dei vettori aerei soggetti ad un divieto operativo all'interno della Comunità, ai sensi del capo II del regolamento 2111/2005.

In tal senso sono stati revocati i divieti operativi nei confronti dei vettori Blue Wings Airlines (Suriname) e Pakistan International Airlines (Pakistan).

Al contrario, permane il divieto ad operare all'interno del territorio comunitario per le compagnie Mahan (Iran), Ukrainian Mediterranean Air-

lines (Ucraina), Hewa Bora Airlines (Congo), TAAG Angola Airlines (Angola), nonché per gli altri vettori sempre presenti nell'allegato al regolamento.

Inoltre, resta confermato il divieto operativo nei confronti di tutti i vettori licenziati dalla Guinea Equatoriale e dell'Indonesia, mentre per quanto concerne i vettori albanesi, moldovi, russi e bulgari la Commissione, nell'apprezzare le iniziative correttive intraprese dalle singole autorità aeronautiche, ha invitato gli stati membri ad effettuare con priorità ispezioni di sicurezza a terra nei confronti di tali vettori, informando prontamente Bruxelles delle relative risultanze.

Il nuovo elenco è entrato in vigore il 29 novembre 2007.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

*a cura di Pietro Nisi**

CANCELLAZIONE DEL VOLO E PREVEDIBILITÀ DELLA CAUSA: SUSSISTE LA RESPONSABILITÀ CIVILE DEL VETTORE AEREO E L'OBBLIGO DI RISARCIRE IL DANNO ESISTENZIALE SUBITO DAL PASSEGGERO

(Sentenza del Giudice di Pace di Palermo del 27 dicembre 2007)

La sentenza in commento ci consente di affrontare nuovamente un te-

* *Assegnista di ricerca in diritto della navigazione aerea - Università di Bologna*

ma sempre attuale e più volte esaminato nella presente rivista, ovvero quello relativo alla responsabilità del vettore aereo per cancellazione del volo e connesso risarcimento dei danni subiti dal passeggero. In più occasioni, infatti, si è avuto modo di rilevare come la cancellazione del volo, il ritardo prolungato e il negato imbarco, costituiscano quotidianamente fonti di notevoli disagi per i passeggeri, spesso costretti ad ore di attesa negli aeroporti e a continue modifiche dei propri piani di viaggio.

Proprio con l'obiettivo di fornire un maggiore livello di protezione degli utenti del trasporto aereo, anche in considerazione del ruolo sempre crescente che le esigenze di difesa dei passeggeri hanno assunto in ambito comunitario negli ultimi anni, nel febbraio del 2004 è stato emanato il Regolamento CE n. 261, che ha avuto un iter normativo particolarmente complesso ed articolato e che ha sostituito il precedente Reg. CEE 295/1991.

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

Nel caso in cui si verifichi l'evento indicato, quindi, l'articolo 5 riconosce ai passeggeri il diritto al rimborso del prezzo del biglietto ovvero all'imbarco su un volo alternativo, il diritto all'assistenza di cui all'art. 8 e, infine, il diritto alla compensazio-

... Continua



Continua ...

ne pecuniaria secondo le modalità previste dall'art. 7.

Quest'ultima previsione, tuttavia, ha fatto emergere nei mesi successivi all'entrata in vigore del Regolamento non poche questioni interpretative, in considerazione del fatto che, stando al testo della norma, la compensazione non è dovuta qualora il vettore abbia informato preventivamente il passeggero della cancellazione, nonché in tutti i casi in cui il vettore provi che la cancellazione *"è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso"*.

La sentenza in commento è particolarmente rilevante per l'interpretazione attribuita alla clausola di esonero appena indicata e per il rigore con il quale il giudice di pace siciliano ha esaminato il requisito della prevedibilità della causa della cancellazione, sul presupposto che la stessa debba precedere l'eventuale ammissione della prova liberatoria

prevista dall'art. 7 e debba sempre essere valutata in relazione alla concreta situazione soggettiva del vettore.

In particolare, la pronuncia in esame ha riconosciuto una sorta di presunzione di prevedibilità delle cause determinanti la cancellazione di un volo, in presenza della *"frequente ricorrenza (...) di continui disservizi"* da parte del vettore aereo, a prescindere *"dalle note carenze strutturali ed organizzative e dalle sofferenze finanziarie della società convenuta"*, che comunque, secondo il giudice palermitano, *"confermano il panorama soggettivo di colpevole previsione (o almeno di prevedibilità) dell'eventus damni da parte della compagnia aerea"*.

Il requisito della prevedibilità della causa, quindi, precluderebbe la possibilità per la compagnia aerea di dar corso alla prova liberatoria prevista dall'articolo 7 del Regolamento.

La sentenza, inoltre, è degna di nota per aver riconosciuto la sussistenza del danno esistenziale subito dal

passaggero a causa dell'*"inevitabile stress (...) connesso al disagio fisico e morale da egli sofferto e per l'ingiusta decurtazione di una intera giornata dal suo programma di vacanze"*.

È stato quindi ribadito il disposto dell'art. 12 del regolamento 261/2004 che espressamente prevede la cumulabilità della compensazione pecuniaria prevista a favore del passeggero con la possibilità di ottenere risarcimenti supplementari che, nel caso di specie, si riconducono al danno esistenziale riconosciuto dal giudice.

In definitiva, la pronuncia appena esaminata e le numerose sentenze dello stesso tenore recentemente evidenziate nella presente rivista, confermano la tendenza giurisprudenziale verso una effettiva tutela dei diritti del passeggero, che si aggiunge all'opera di vigilanza degli enti pubblici preposti al controllo ed all'applicazione delle sanzioni amministrative, in applicazione delle disposizioni normative di riferimento.



Continua dalla prima pagina

(Le nuove norme di materia di servizio pubblico ...)

La riforma in vista della liberalizzazione e privatizzazione

La legge n.296/06¹ ha previsto che, ai fini di completare il processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo e di privatizzare le società esercenti i servizi di collegamento, siano stipulate, sulla base di criteri stabiliti dal CIPE, nuove convenzioni di servizio pubblico con le società attualmente esercenti tali servizi (sostanzialmente quelle del gruppo Tirrenia).

Per dare attuazione al disposto legis-

¹ Cfr. art. 1, cc. 998 e ss.:“998. Ai fini di completare il processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo e di privatizzare le società esercenti i servizi di collegamento ritenuti essenziali per le finalità di cui all'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e agli articoli 1 e 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, e successive modificazioni, nuove convenzioni, con scadenza in data non anteriore al 31 dicembre 2012, sono stipulate, nei limiti degli stanziamenti di bilancio a legislazione vigente, con dette società entro il 30 giugno 2007. A tal fine è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro a decorrere dall'anno 2009.

999. Le convenzioni di cui al comma precedente sono stipulate, sulla base dei criteri stabiliti dal CIPE, dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e determinano le linee da servire, le procedure e i tempi di liquidazione del rimborso degli oneri di servizio pubblico, introducendo meccanismi di efficientamento volti a ridurre i costi del servizio per l'utenza, nonché forme di flessibilità tariffaria non distorsive della concorrenza. Le convenzioni sono notificate alla Commissione europea per la verifica della loro compatibilità con il regime comunitario. Nelle more degli adempimenti comunitari si applicano le convenzioni attualmente in vigore.”

lativo, il CIPE ha emanato, su iniziativa del Ministero dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il parere del NARS (Nucleo di Attuazione delle linee guida di Regolazione per i Servizi di pubblica utilità), la delibera n.111 del 2007², che ridefinisce il quadro normativo entro cui collocare la stipula delle nuove convenzioni.

La nuova disciplina è finalizzata ad assicurare i servizi pubblici essenziali per il collegamento delle isole nazionali, anche se ritenuti non remunerativi; si parla quindi di servizi di pubblico interesse, i cui costi vengono sopportati anche dallo Stato attraverso il rimborso degli oneri di servizio pubblico.

Per distinguere tali servizi da quelli resi in regime concorrenziale, senza oneri a carico dello Stato, è necessario individuare criteri che delimitino il concetto di pubblico servizio di cabotaggio marittimo: nella delibera, il servizio pubblico si giustifica per garantire la continuità territoriale tra le isole e la regione peninsulare dello Stato, per assicurare servizi regolari su rotte poco servite considerate vitali per lo sviluppo economico delle regioni interessate, nonché per assicurare collegamenti volti a ridurre il carico veicolare pesante lungo le arterie saturate della regione peninsulare dello Stato.

Per i servizi che rispondano ai succitati criteri dovrà quindi essere stipulata una nuova convenzione, che

² “Direttiva in materia di criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse”.

implementi il sistema tariffario definito dalla delibera CIPE n.111/07 e che contenga tutti gli elementi necessari alla qualificazione del rapporto tra gestore del servizio e pubblica amministrazione.

Il contenuto minimo delle convenzioni

La stessa delibera CIPE specifica infatti che il testo convenzionale deve provvedere a:

- indicare la durata del contratto;
- definire le caratteristiche tecniche e i livelli qualitativi minimi ammissibili per la fornitura del servizio;
- definire le procedure e i tempi di liquidazione degli oneri di servizio pubblico;
- definire il sistema di penali (in caso di mancato adempimento degli obblighi di tenuta della contabilità regolatoria o degli obblighi convenzionali);
- esplicitare in modo dettagliato le modalità e le procedure di adeguamento tariffario, anche con riferimento alla definizione dei relativi parametri;
- esplicitare in modo dettagliato le modalità e le procedure di aggiornamento dei parametri economici al termine del periodo regolatorio;
- definire le procedure e i criteri per l'eventuale subentro al termine della Convenzione o in caso di inadempimento degli obblighi convenzionali.

L'indicazione di tale contenuto minimo è finalizzata, data la prevista li-

... Continua



Continua ...

beralizzazione del settore e privatizzazione dei gestori del servizio pubblico, a limitare al minimo le possibili cause di contenzioso successivamente alla cessione del controllo dell'operatore da parte dello Stato. In particolare, tali preoccupazioni costituiscono la *ratio* delle norme di dettaglio sull'aggiornamento dei parametri economici nel corso del contratto e sull'eventuale cessazione anticipata (per subentro o inadempienza).

Preoccupazioni relative alla tutela del consumatore sono invece alla base delle disposizioni in materia di caratteristiche tecniche e livelli qualitativi minimi ammissibili. Nell'attuazione del disposto normativo, potrà essere data rilevanza contrattuale agli impegni assunti dal gestore nell'eventuale carta dei servizi e si dovrà procedere all'indicazione dettagliata delle condizioni di accessibilità del servizio a disposizione dell'utenza.

La base informativa per il sistema tariffario: l'obbligo di contabilità regolatoria

La base informativa su cui costruire il sistema tariffario è data dal sistema di contabilità regolatoria, che viene reso obbligatorio per gli eser-

centi pubblico servizio: in allegato alla convenzione devono essere riportati gli schemi della contabilità analitica e i criteri di allocazione dei costi generali.

Il gestore dovrà quindi tenere una contabilità analitica per centri di costo e ricavo e separata per ogni linea di servizio, riconciliata con il bilancio civilistico.

La corretta riconciliazione e la corretta imputazione dei costi secondo i criteri stabiliti nella convenzione devono essere certificate da società di revisione dei conti

Per evitare che gli assetti societari del gestore abbiano effetto sui risultati delle attività riconosciuti ai fini tariffari, le partite intragruppo devono essere neutrali e, come detto, riconciliate con il bilancio civilistico, in modo da evitare duplicazioni.

I Ministeri competenti, Trasporti ed Economia e Finanze, hanno poteri di vigilanza e controllo della correttezza delle imputazioni relative ai servizi di collegamento marittimo in regime di pubblico servizio; poteri sanzionatori in caso di mancato adempimento devono essere previsti nelle convenzioni.

Le regole per la definizione e l'aggiornamento delle tariffe

Definito il perimetro dei servizi cui si applica la disciplina tariffaria, il quadro generale dei rapporti tra Stato e soggetto gestore e le informazioni sui costi che il gestore deve raccogliere e mettere a disposizione del regolatore, la delibera passa a disciplinare gli aspetti prettamente tariffari secondo le migliori pratiche di regolazione dei servizi di pubblica

utilità, applicando il meccanismo del *price cap* - come previsto in via generale dalle linee guida di regolamentazione emanate dal CIPE³ - e seguendo l'impostazione data alla disciplina tariffaria in altri settori di pubblica utilità (aeroporti, nuovi investimenti autostradali).

A partire dalla conoscenza dei costi dei singoli servizi per linea e per centri di costo e ricavo è possibile individuare i costi ammessi alla remunerazione tramite tariffa o contributo pubblico, che devono rispondere a criteri di rilevanza ai fini regolatori, pertinenza all'oggetto delle Convenzioni ed economicità.

L'efficienza

Uno degli obiettivi del meccanismo del *price cap* è di stimolare gli operatori a gestire i servizi in modo efficiente: che i costi ammessi rispondano a criteri di economicità tiene in conto l'aspetto dell'efficientizzazione dei costi; inoltre, eventuali ulteriori recuperi di efficienza all'interno del periodo regolatorio possono essere trattenuti dal gestore.

La legge n.296/06 prevede, tra i cri-

³ Delibera CIPE n. 65 del 1996, recante Linee Guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Prevede l'adozione di contratti di programma (o di servizio pubblico) per regolare i rapporti tra Amministrazione e gestore del delle infrastrutture di pubblica utilità o del servizio pubblico e l'applicazione del meccanismo del *price-cap* per la definizione della dinamica tariffaria, da articolare su un periodo regolatorio non inferiore a tre anni. Il meccanismo del *price-cap* riconosce aumenti tariffari parametrati all'inflazione e ai recuperi di produttività, nelle sue componenti dell'aumento di efficienza, dell'innovazione tecnologica e dei rendimenti di scala.

... Continua





Continua ...

teri di delega, l'introduzione di "meccanismi di efficientamento volti a ridurre i costi del servizio per l'utenza", richiamando esplicitamente il principio generale della tutela dei consumatori in presenza di condizioni di monopolio, che richiede che i guadagni di efficienza realizzati dal soggetto regolato vengano restituiti alla clientela.

L'introduzione di tale meccanismo deve essere garantita dal regolatore: nel nuovo sistema tariffario tale principio è soddisfatto grazie alla rinegoziazione periodica dei parametri economici; all'inizio del periodo regolatorio le nuove tariffe saranno stabilite a copertura di costi ammessi.

I costi ammessi

I costi ammessi sono tutti quelli rilevanti ai fini della fornitura del servizio pubblico: costi operativi, ammortamenti e costo del capitale valutato secondo la metodologia del costo medio ponderato⁴, che garantisce un equo tasso di remunerazione al capitale investito.

L'imputazione del costo dei cespiti rilevanti è da effettuarsi al netto di eventuali contributi pubblici ed è posto un limite pari al 25% dei costi ammessi ai crediti commerciali riconosciuti in tariffa. Questa norma, simile a quella adottata in altri settori

⁴ Costo medio ponderato del capitale, cosiddetto WACC – Weighted Average Cost of Capital: è definito come media ponderata della remunerazione dovuta al capitale di debito e del rendimento riconosciuto al capitale di rischio. Per la valutazione si prevede, in tutti i casi in cui è possibile, il riferimento a parametri medi di settore.

regolamentati, è volta a evitare di traslare sul consumatore, oltre al limite predefinito, i costi di politiche commerciali particolarmente aggressive.

In considerazione della particolarità dei servizi in questione, viene ammessa la possibilità di prevedere voci aggiuntive o clausole contrattuali a copertura del rischio di fungibilità dei natanti utilizzati per la fornitura del servizio alla scadenza delle convenzioni (anche attraverso clausole contrattuali).

I servizi di cabotaggio marittimo di interesse pubblico sono infatti assicurati attraverso l'utilizzo di navi di dimensioni rilevanti o di configurazione specifica, che sono caratterizzate da una vita economica (dell'ordine dei 30 anni) generalmente superiore alla durata delle convenzioni di servizio pubblico. Tali cespiti, per loro particolare dimensione o configurazione, possono non trovare un utilizzo specifico alternativo a quello richiesto dal servizio pubblico che ne salvaguardi il valore economico. La nuova disciplina tariffaria ammette il riconoscimento di tale rischio di fungibilità e ne rimanda la ripartizione tra la parte pubblica e quella parte privata agli accordi convenzionali.

Le formule tariffarie

I costi ammessi nel periodo regolatorio devono trovare copertura nell'insieme dei contributi pubblici e dei ricavi tariffari sull'intero periodo regolatorio: in dettaglio, il valore attuale netto dei costi ammessi – al netto delle loro fisiologica riduzione dovuta all'incremento dell'efficienza – deve eguagliare i valori attuali netti

di ricavi da passeggeri e contributi pubblici.

L'adeguamento tariffario sarà consentito in ragione del tasso di inflazione, diminuito di un fattore X tale a soddisfare l'uguaglianza appena ricordata, fermo restando il fatto che le convenzioni possono prevedere clausole di salvaguardia e rinegoziazione, a favore di entrambe le parti, in caso di scostamenti significativi dei valori dei parametri economici rispetto a quelli previsti in avvio di periodo regolatorio.

Il trattamento del costo del carburante

L'adeguamento tariffario potrà tenere conto di variazioni del costo del carburante, in ragione della non controllabilità del costo in questione da parte del gestore e della rilevanza dello stesso tra le voci di costo operativo e a patto che questo venga fatto con riferimento a quotazioni standard pubblicamente rilevabili.

Obiettivi di miglioramento dei livelli minimi di qualità

È ammessa l'introduzione di un ulteriore fattore legato ad obiettivi di miglioramento della qualità rispetto ai livelli minimi di servizio definiti in convenzione, a patto che gli stessi siano specificatamente individuati e oggettivamente misurabili.

Gli effetti sulla finanza pubblica e per gli operatori

La disciplina che emerge dalla delibera del CIPE n.111/2007 riprende le migliori pratiche di regolazione

... Continua



Continua ...

correntemente in uso nei settori di pubblica utilità e al contempo tiene in considerazione specificità proprie del settore, che pongono problemi cui è necessario dare soluzione, come quelli relativi alla fungibilità delle navi, al ruolo del costo del carburante o al rapporto con la finanza pubblica.

Sotto quest'ultimo profilo è importante notare che si abbandona un approccio basato su rimborsi forfettari definiti anno per anno e si introduce un sistema che dà maggiore certezza sia all'operatore privato che all'Amministrazione: le somme impegnate per i servizi vengono definite secondo criteri trasparenti per un periodo pluriennale e entro tale periodo non vengono più modificate.

Conclusioni

La delibera deve dettare i criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie: lo fa in modo esaustivo, determinando un quadro regolatorio chiaro, omogeneo e di orizzonte pluriennale e lasciando poi alle convenzioni di articolare nei singoli casi oggetto di negoziazione gli strumenti previsti in via generale.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Greta Tellarini

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 13 DICEMBRE 2007 RECANTE MODIFICA DELL'ALLEGATO II DELLA DIRETTIVA 2000/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA AGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA PER I RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI E I RESIDUI DI CARICO

(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie L 329/33 del 14 dicembre 2007)

La Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui di carico prevede all'articolo 6 che il comandante di una nave diretta verso un porto situato nella Comunità ha l'obbligo di compilare il modulo di cui all'allegato II della direttiva e di notificare tali informazioni all'autorità o all'organismo designato a tal fine dallo Stato membro in cui si trova il porto.

L'allegato II della suddetta direttiva non fa alcun riferimento alle acque di scarico; pertanto, si è avvertita l'esigenza di apportare modifiche a tale allegato, disponendo l'inserimento delle acque di scarico tra le categorie di rifiuti prodotti dalle navi che devono essere notificati prima dell'entrata in porto. Le disposizioni della direttiva relative alle acque di scarico devono essere considerate unitamente alle disposizioni dell'allegato IV del Protocollo Marpol 73/78 sulla prevenzione dell'inqui-

namento da acque di scarico delle navi (entrato in vigore il 27 dicembre 2003 e nella sua versione definitiva il 1° agosto 2005), che prevedono, in presenza di particolari condizioni, la possibilità di riversare le suddette acque in mare.

La presente direttiva, pertanto, modifica l'allegato II della Direttiva 2002/59/CE, inserendo, con riguardo alle informazioni da notificare prima dell'entrata in porto, nella categoria dei rifiuti prodotti dalle navi anche le acque di scarico; tale previsione risulta conforme al parere del Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi istituito con Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio.

REGOLAMENTO (CE) N. 1490/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DELL'11 DICEMBRE 2007, RECANTE ABROGAZIONE DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 954/79 DEL CONSIGLIO CONCERNENTE LA RATIFICA DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI DELLA CONVENZIONE DELLE NAZIONI UNITE RELATIVA AL CODICE DI COMPORTAMENTO PER LE CONFERENZE MARITIME O L'ADESIONE DI TALI STATI ALLA CONVENZIONE

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie L 332 del 18 dicembre 2007)

Il Regolamento (CEE) n. 954/79 del Consiglio prescrive gli obblighi cui gli Stati membri devono adempiere

... Continua



Continua ...

nel ratificare la convenzione delle Nazioni Unite relativa al codice di comportamento per le conferenze marittime o nell'aderirvi. La Convenzione relativa al codice di comportamento per le conferenze marittime istituisce un quadro normativo internazionale per questo tipo di conferenze, in particolare introducendo norme sull'accesso alle quote di traffico da parte degli armatori stabiliti nel territorio degli Stati parti contraenti della convenzione, che favorisce i reciproci scambi commerciali.

Il Regolamento (CE) n. 1419/2006 del Consiglio del 25 settembre 2006 ha abrogato il Regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio del 22 dicembre 1986 che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi, il quale prevedeva inoltre un'esenzione per le conferenze marittime dal divieto di cui all'articolo 81, par. 1, del trattato.

Al termine del periodo transitorio previsto dall'articolo 1, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1419/2006, ai servizi regolari del trasporto marittimo si applicherà il divieto di cui all'articolo 81, par. 1, del trattato e conseguentemente non saranno più autorizzate conferenze marittime per gli scambi commerciali da o verso i porti degli Stati membri.

Gli Stati membri si troveranno pertanto nell'impossibilità di adempiere gli obblighi ad essi imposti dalla Convenzione relativa al codice di comportamento per le conferenze

marittime. A decorrere da tale data gli Stati membri non saranno più in grado di ratificare o approvare tale convenzione, né di aderirvi. Il Regolamento (CEE) n. 954/79 diverrà quindi inapplicabile e dovrebbe essere abrogato con effetto dal termine del periodo transitorio previsto dal Regolamento (CE) n. 1419/2006, ossia dal 18 ottobre 2008.

Il Regolamento (CE) n. 1490/2007 prevede all'art. 1 l'abrogazione del Regolamento (CEE) n. 954/79, stabilendo all'art. 2 che il presente regolamento entrerà in vigore il prossimo 18 ottobre 2008, essendo obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

REGOLAMENTO (CE) N. 181/2008 DELLA COMMISSIONE DEL 28 FEBBRAIO 2008, CHE FISSA TALUNE MISURE D'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 718/1999 DEL CONSIGLIO RELATIVO A UNA POLITICA DI REGOLAZIONE DELLE CAPACITÀ DELLE FLOTTE COMUNITARIE DELLA NAVIGAZIONE INTERNA, AL FINE DI PROMUOVERE IL TRASPORTO PER VIA NAVIGABILE

(Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie L 056 del 29 febbraio 2008)

Il presente regolamento determina l'aliquota dei contributi speciali, di cui all'articolo 7 del Regolamento (CE) n. 718/1999, i coefficienti del regime "vecchio per nuovo", nonché le modalità pratiche per l'esecuzione della politica di capacità delle

flotte comunitarie. In virtù dell'articolo 7 del Regolamento (CE) n. 718/1999 la Commissione fissa le modalità pratiche per l'esecuzione della politica di regolazione della capacità delle flotte comunitarie definita da detto regolamento.

Al fine di attuare la solidarietà tra i fondi della navigazione interna, è opportuno che la Commissione, di concerto con le autorità dei fondi, proceda all'inizio di ogni anno alla contabilizzazione delle risorse disponibili nel fondo di riserva e alla perequazione dei conti in caso di una nuova azione di risanamento. Le misure previste dal presente regolamento sono state discusse con gli Stati membri interessati e le organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario.

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CONCERNENTE LA RILEVAZIONE STATISTICA DEI TRASPORTI DI MERCI E DI PASSEGGERI VIA MARE (RIFUSIONE)

(COM(2007) 859 def.)

Nel 1987 la Commissione decise di dare istruzione ai propri servizi di procedere alla codificazione di tutti gli atti legislativi dopo non oltre dieci modifiche, sottolineando che si tratta di un requisito minimo e che i vari servizi dovrebbero sforzarsi di codificare i testi di loro competenza

... Continua





anche ad intervalli più brevi, al fine di garantire la chiarezza e la comprensione immediata delle disposizioni comunitarie.

La Commissione ha avviato la codificazione della Direttiva 95/64/CE del Consiglio dell'8 dicembre 1995, concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare. La nuova direttiva doveva sostituire i vari atti in essa incorporati. La decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, è stata modificata dalla decisione 2006/512/CE, che ha introdotto la procedura di regolamentazione con controllo per misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali di un atto di base adottato con la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, anche sopprimendo taluni di questi elementi o di completarlo tramite l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali.

Gli atti previdenti adottati secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato devono essere aggiornati, conformemente alle procedure applicabili, in ottemperanza alla dichiarazione congiunta relativa alla decisione 2006/512/CE, con cui il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno indicato che la nuova procedura deve applicarsi altresì agli atti preesistenti. È pertan-

to opportuno convertire la codificazione della Direttiva 95/64/CE in una rifusione, al fine di introdurre le modifiche necessarie per adattarla alla procedura di regolamentazione con controllo. Infatti, tale direttiva è stata modificata in modo sostanziale ed a più riprese, per cui, ai fini di razionalità e chiarezza, occorre provvedere alla rifusione della stessa.

La creazione di norme statistiche comuni che permettano di produrre informazioni armonizzate è un'azione che può essere trattata efficacemente solo a livello comunitario e la raccolta di dati statistici verrà effettuata da ciascuno Stato membro sotto l'autorità degli organismi e delle istituzioni responsabili per l'elaborazione delle statistiche ufficiali. Premettendo l'importanza di una buona conoscenza del mercato dei trasporti marittimi per gli Stati membri e gli operatori economici e che i dati relativi ai trasporti di merci e di passeggeri via mare devono essere resi comparabili da uno Stato membro all'altro, nonché tra le varie modalità di trasporto, la raccolta di dati statistici comunitari, su base comparabile o armonizzata, consente l'istituzione di un sistema integrato in grado di fornire informazioni affidabili, compatibili ed aggiornate.

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO RELATIVO ALL'APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 81, PARAGRAFO 3 DEL TRAT-

TATO A TALUNE CATEGORIE DI ACCORDI, DI DECISIONI E DI PRATICHE CONCORDATE TRA COMPAGNIE DI TRASPORTO MARITTIMO DI LINEA ("CONSORZI")
(COM (2007) 753 def.)

Al fine della semplificazione e della chiara formulazione della normativa comunitaria, nel 1987 la Commissione ha deciso di dare istruzione ai propri servizi di procedere alla codificazione di tutti gli atti legislativi dopo non oltre dieci modifiche, sottolineando che si tratta di un requisito minimo e che i vari servizi dovrebbero sforzarsi di codificare i testi di loro competenza anche ad intervalli più brevi, così da garantire la chiarezza e la comprensione immediata delle disposizioni comunitarie.

Lo scopo della presente proposta di regolamento è quello di avviare la codificazione del Regolamento (CEE) n. 479/92 del Consiglio del 25 febbraio 1992, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato a talune categorie di accordi e di decisioni e di pratiche concordate tra compagnie di trasporto marittimo di linea ("consorzi"); il nuovo regolamento sostituisce i vari regolamenti che esso incorpora e preserva in pieno la sostanza degli atti oggetto di codificazione, non facendo altro, quindi, che riunirli apportando unicamente le modifiche formali necessarie ai fini dell'opera di codificazione.



RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di Nicola Ridolfi

SULL'INDIVIDUAZIONE DEL FORO FACOLTATIVO EX ART. 20 C.P.C. NELL'AMBITO DEL CONTRATTO DI TRASPORTO E SULL'INIDONEITÀ DI UN'AZIONE PROMOSSA CONTRO UNO DEI SUB-VETTORI A ROPDURRE EFFETTI INTERRUPTIVI NEI CONFRONTI DEL VETTORE PRINCIPALE

(Corte di Cassazione – sez. civ. – Sentenza 10 gennaio 2008, n. 245)

Stante il principio stabilito dall'art. 20 c.p.c. secondo cui "per le cause relative a diritti di obbligazione è anche competente il giudice del luogo in cui è sorta o deve eseguirsi l'obbligazione dedotta in giudizio", alcuni problemi interpretativi potrebbero nascere in relazione a fattispecie in cui, come ad esempio avviene nell'ambito del contratto di trasporto, all'obbligazione principale si affianca una serie di altre obbligazioni accessorie e strumentali all'adempimento del contratto stesso.

Si sottolinea infatti come, nel contratto di trasporto, all'obbligazione principale ex art. 1678 c.c. relativa al trasferimento di persone o cose da un luogo a un altro, si aggiunga un sostanziale obbligo di custodia da parte del vettore, che si concretizza nella necessità, da parte di quest'ultimo, di adottare tutte le misure e gli accorgimenti necessari affinché sia garantita l'incolumità e l'integrità rispettivamente di persone e cose durante tutto l'intervallo spazio-temporale relativo al trasporto.

Preso atto delle suddette considerazioni, la Corte di Cassazione si schiera in difesa dell'essenza stessa del contratto di trasporto e della sua finalità, sottolineando che, anche in relazione alla pretesa risarcitoria per il suo inadempimento (che nella fattispecie in oggetto era causato dalla perdita della cosa trasportata), poiché l'obbligazione fondamentale e primaria è quella di operare il trasporto delle cose dal luogo di carica a quello di destinazione, risultando quindi accessoria e strumentale quella di custodia, il "forum destinatae solutionis" va individuato nel luogo dove le cose devono essere trasportate, avuto riguardo all'interezza e all'integrità del carico.

Attraverso la sentenza in esame, la Suprema Corte ribadisce dunque come, in caso di azione di risarcimento del danno da inadempimento contrattuale, per obbligazione dedotta in giudizio, ai fini della determinazione del foro facoltativo di cui all'art. 20 c.p.c., debba farsi riferimento a quella originaria e principale rimasta inadempita, e non già a quelle derivate, sostitutive o meramente accessorie e strumentali.

La sentenza in oggetto si concentra anche su un ulteriore aspetto relativo al contratto di trasporto, e in particolare sulla differenza tra il trasporto cumulativo ex art. 1700 c.c. (ipotesi in cui all'esecuzione del trasporto, e sulla base di un unico contratto con il mittente, si impegnino successivi vettori) e il caso, peraltro assai frequente, in cui il trasporto di merci venga concordato dal mittente con

un unico vettore, il quale successivamente si avvalga per l'esecuzione del contratto di uno o più sub-vettori con i quali stipuli a sua volta un contratto di sub-trasporto.

Sottolinea correttamente la Suprema Corte che, diversamente da quanto previsto in materia di trasporto cumulativo dall'art. 1700, 1° comma c.c. e dall'art. 34 della Convenzione di Ginevra del 19.5.1956 CMR relativa al contratto di trasporto internazionale su strada, nel caso di un contratto di trasporto stipulato con un unico vettore il quale decida di avvalersi di uno o più sub-vettori ai fini dell'esecuzione del contratto, non sussiste la responsabilità solidale dei diversi vettori.

È pertanto evidente che il sub-vettore sarà eventualmente responsabile solo e soltanto nei riguardi del vettore principale per l'inesecuzione del trasporto, mentre non dovrà risponderne direttamente nei confronti del mittente originario.

Risulta quindi inapplicabile al caso di specie la disciplina dettata dall'art.1310, 1° comma c.c., secondo cui "gli atti con i quali il creditore interrompe la prescrizione contro uno dei debitori in solido [...] hanno effetto riguardo agli altri debitori", con la conseguenza che l'azione proposta dal mittente contro uno dei soggetti incaricati dal vettore principale non può di fatto valere ad interrompere la prescrizione anche nei confronti di quest'ultimo.

... Continua



Continua ...

SULL'ASSICURAZIONE PER CONTO DI CHI SPETTA E SUL DIRITTO DI PRETENDERE LA RELATIVA INDENNITÀ

(Corte di Cassazione – sez. civ. – Sentenza 13 dicembre 2007, n. 26253)

Attraverso la sentenza in oggetto, la Suprema Corte ribadisce un concetto che, sebbene sembri chiaramente specificato dall'art. 1891 c.c., in realtà è spesso fonte di numerosi dubbi e incomprensioni e necessita dunque di alcuni chiarimenti.

Si tratta della regola giuridica secondo cui nell'assicurazione per conto

di chi spetta, ha diritto all'indennità colui che al momento dell'evento dannoso risulti proprietario della cosa o titolare di un diritto reale o di garanzia su di essa, mentre il soggetto contraente, anche quando si trovi in una relazione di custodia con la cosa, potrà pretendere l'indennità in luogo dell'avente diritto solo qualora quest'ultimo abbia prestato il proprio consenso ovvero se ciò sia previsto da un'apposita clausola.

Nella fattispecie in oggetto, relativa ad un contratto di assicurazione stipulato dal vettore in favore del proprietario delle cose trasportate, la Corte ha infatti rigettato il ricorso

avverso la sentenza del tribunale di merito (confermata dalla Corte di Appello di Trieste con sentenza 1.2.2003) che aveva dichiarato la carenza di legittimazione del vettore ad agire contro l'assicuratore per il pagamento dell'indennizzo, a seguito della rapina su un furgone portavalori, dal momento che i valori perduti non appartenevano al vettore, ma ad altro soggetto, e che non poteva ravvisarsi nel comportamento dell'assicurato, che non aveva profittato dell'assicurazione, il di lui "espresso consenso" a che il contraente esercitasse i diritti derivanti dalla polizza.