

# 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 Liability Aspects of the Volcanic  
Eruption on Iceland**  
pagg. 1-7

**The European Directive on  
airport charges**  
pagg. 10-12

**Osservatorio Legislativo**  
pagg. 10-12

**Materiali**  
pagg. 13

### Sezione Marittima

**I recenti interventi dell'Unione  
europea nell'ambito della  
politica comune della pesca**  
pagg. 1-13

**Osservatorio Legislativo**  
pagg. 19-23

**Eventi**  
pagg. 24

## The Liability Aspects of the Volcanic Eruption on Iceland

The blame game begins

by Arpad Szakal\*

### Introduction

On Wednesday April 14, 2010 the volcano under the Eyjafjallajökull glacier in Iceland has erupted for the second time in less than a month. The volcanic ash drifting across the Atlantic Ocean forced airlines to cancel flights first at UK airports, including London Heathrow, Europe's busiest international airport, and later at airports located in Northern and Western Europe. The presence of the volcanic ash in the atmosphere resulted in the disruption of European air traffic stranding millions of passengers worldwide. Having learned from the adverse

\* LL.M. (Adv) Candidate International Institute  
of Air & Space Law, Leiden University

Continua a pagina 2

## The European Directive on airport charges

by Simon Brain\*

### Summary

From March 2011 at the latest a new framework for the regulation of airport charges comes into operation in each Member State of the European Union. This is a result of the adoption of the Airport Charges Directive in March 2009 by the Council and European Parliament, after several unsuccessful earlier attempts to regulate this issue at European level. This article aims to explain the reasons for the adoption of the directive and its content. The Directive aims primarily to introduce greater transparency into the calculation of

\* Administrator, Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission. The views expressed are purely those of the author and may not in any circumstances be regarded as stating an official position of the European Commission.

Continua a pagina 7

## I recenti interventi dell'Unione europea nell'ambito della politica comune della pesca

di Giuseppe Giliberti

There are several measures recently adopted by the EU and aimed at the conservation of marine biological resources. Under the Common Fisheries Policy the EU has exclusive competence. By the first measure, the EU Council adopted Regulation (EC) No 1224/2009 of 20 November 2009 establishing a Community control system to ensure compliance with the rules of the Common Fisheries Policy (CFP). With another recent decision the EU has intervened on the Community system to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing, established by Regulation (EC) No 1005/2008 of 29 September 2008 and its implementing rules introduced by Regulation (EC) No 1010/2009 of the Commission of 22 October 2009. The European Commission has also adopted the

Continua a pagina 13



Continua dalla prima pagina

## The Liability Aspects of the Volcanic Eruption on Iceland

### The blame game begins

by Arpad Szakal

affects of volcanic ash on jet engines from previous incidents, European civil aviation authorities and ATNS providers decided not to allow any flights to take place in affected areas for almost a week, causing the airlines worldwide an estimated \$1.7bn<sup>1</sup> loss in revenues. Airlines are currently receiving an enormous number of claims for compensation from air passengers who have suffered long delays and cancellations at various European airports.

<sup>1</sup> *Interntaional Air Transportation Association Press Release: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2010-04-21-01.aspx> (last accessed 21.03. 10).*

#### 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:

Simon Brain, Arpad Szakal, Giuseppe Giliberti, Greta Tellarini

#### REDAZIONE:

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

#### SEGRETERIA DI REDAZIONE:

Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì  
E-mail: [theaviation&maritimejournal@ingfo.unibo.it](mailto:theaviation&maritimejournal@ingfo.unibo.it)

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

The first group of claimants will almost certainly comprise cargo consignors / consignees and passengers who are not covered by the relevant EU Regulation<sup>2</sup>. These claims will most likely be based on Article 19 of the Montreal Convention 1999<sup>3</sup> which makes the "carrier liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo"<sup>4</sup> unless the carrier relieves itself from liability under Art. 19 (second sentence) of MC99. Other claimants will almost certainly base their claims on EU Regulation 261/2004 which requires airlines to provide compensation and assistance to passengers in case of delay, denied boarding or flight cancellation. The Regulation exclusively applies to air passengers and not to air cargo. As the EU rules on consumer protection are very strict it is submitted that airlines will find it challenging to reduce their exposure and avoid having to reimburse and compensate their affected passengers.

The issue of State liability will also be discussed since, according to IATA's Giovanni Bisignani, States will have to compensate the airlines for loss of business because the EU closed the airspace without any evaluation of the danger posed by the volcanic ash in the atmosphere.

The volcanic eruption on Iceland

<sup>2</sup> *Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and long delay of flights and repealing Regulation (EEC) No 295/91, OJ L 46, 17.02.2004.*

<sup>3</sup> *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28th May, 1999.*

<sup>4</sup> *Article 19 MC99.*

ejected large amount of volcanic ash into the atmosphere that accumulated at high altitudes and drifted with the wind towards the European continent. Volcanic ash consist of small solid particles and it cannot be noticed on aircraft weather radar or ATC radars due to its very small size.<sup>5</sup> The main risks posed by volcanic ash are engine malfunction, long term engine defect and external surface corrosion.<sup>6</sup> There have been quite a number of occasions when an aircraft was affected by volcanic ash. Perhaps the most notable one happened on 24 June 1982 when a British Airways Boeing747-236B aircraft lost power in all its engines at 37,000 feet en route from Kuala Lumpur to Perth.<sup>7</sup> The aircraft descended with no power from 37,000 feet to 12,000 feet at which point the pilot miraculously managed to restart three of the engines and land safely.

The volcanic eruption on Iceland has lead to the closure of Northern and Western Europe's airspace. Article 9 of the Chicago Convention<sup>8</sup> provides Member

<sup>5</sup> *[http://www.skybrary.aero/index.php/Volcanic\\_Ash](http://www.skybrary.aero/index.php/Volcanic_Ash) (last accessed: 30.04.10)*

<sup>6</sup> *Ibid. Supra note. 5.*

<sup>7</sup> *The BA aircraft flew into a volcanic ash cloud caused by the eruption of Mount Galunggung which resulted in the failure of all four engines. The flight crew noticed St Elmo's fire and an acrid smell and dust entered the cabin through the aircraft's air conditioning system. The aircraft managed to escape the ash cloud and the pilot successfully restarted the engines. The air traffic controllers and the pilots could not identify the reason for the engine failure immediately after the event.*

<sup>8</sup> *Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7th December 1944. See Doc 7300/9 Ninth Edition, 2006. Available at: [http://www.icao.int/licaonet/arch/doc/7300/7300\\_9ed.pdf](http://www.icao.int/licaonet/arch/doc/7300/7300_9ed.pdf).*

... Continua



Continua ...

States the right to close their airspace. According to Article 9a of the Convention each contracting State may for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit the aircraft of other States from flying over certain areas of its territory. An important criteria set out in Article 9 is that there should be no distinction made between the aircraft<sup>9</sup> of the State whose territory is involved and aircraft of the other contracting States. Article 9b also states that each members State of ICAO is allowed to reserve the right, in exceptional circumstances or in an emergency situation, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporarily to restrict or prohibit flying over the whole or any parts of its territory, provided that such a restriction does not discriminate as to nationality of aircraft of other member States.<sup>10</sup>

### **Air Carrier Liability: Claims based on the Montreal Convention 1999**

It is unlikely that carriers will be held liable for delay under Article 19 of the Montreal Convention. However, it is expected that cargo consignors / consignees and passengers outside of the scope of Regulation 261/2004, such as those heading to the EU on a non-EU carrier, will attempt to bring a claim based on the 'delay article' of the Convention. Article 19 states: "*The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passen-*

<sup>9</sup> An aircraft which performs an international scheduled airline service.

<sup>10</sup> Chicago Convention, Article 9b.

*gers, baggage or cargo*". Accordingly, the claimant will be required to prove that his damage was caused as a result of the delay in the carriage by air. But who is entitled to bring a claim under Article 19? The difficulty arises from the fact that Article 19 does not specifically state who is entitled to claim.

#### *A. The plaintiff*

In principle the contractual partner (either the passenger or the consignor) of the air carrier has *locus standi* to bring a claim. In *X v Air Europa*<sup>11</sup> it was held that it is irrelevant who have paid for the ticket, it is the passenger himself who has the right to bring an action against the air carrier. With respect to cases where the air ticket was purchased by a person, other than the passenger itself, with an interest in the passenger's punctual arrival the following rule has been established in the case of *Pakistan Arts and Entertainment Corporation v Pakistan International Airlines Corporation*<sup>12</sup>. The case concerned a company which has organised entertainment events. For one of its events, the company has engaged performers who were passengers on tickets purchased by

<sup>11</sup> (Cour de Cass, 27 June 2006) (2006) 60 FR-DA 426.

<sup>12</sup> 660 NYS 2d 741 (App Div, 1997) 25 Avi 18, 464.



**AleniaAeronautica**  
Una Società Finmeccanica

the company which had an interest in the timely arrival of the performers. The court held that the company organising the event was entitled to sue as a party to the contract of carriage due to its interest in the timely arrival of its business partners. Shawcross and Beaumont argues that, as a result of the general terms of Art 19 as to the person of the claimant, virtually any person who can prove that he has suffered damage as a result of delay caused to a passenger or baggage or cargo, may claim under the Convention even if the damage was not foreseeable by the defendant or was a remote consequence of the delay<sup>13</sup>. The above was clearly not intended by the drafters of the Convention since it would create an unreasonable number of potential claimants. The decision in *Vasallo and Clare Trans Canada Airlines*<sup>14</sup> supports the view that third parties whose damage results from the delay do not have the option to recover because it could not possibly have been within the contemplation of the parties to the contract of carriage.

#### *B. The Defendant*

The wording of Art 19 states specifically that the claim for damages is directed against the airline. According to Article 36 MC99 the succeeding air carrier can also be considered as defendant, if he accepts passengers, cargo or baggage<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> Shawcross and Beaumont: Air Law VII [1009].

<sup>14</sup> (1963) 38 DLR (2d) 383.

<sup>15</sup> Elmar Giemulla, Ronald Schmid (ed.) Montreal Convention Commentary, The Hague, Kluwer Law International, 2006 (analyses of the liability of delay p.2 - Art. 19)

... Continua



Continua ...

Given that European airspace was shut down by the relevant aviation authorities, claims based on Article 19 of the Montreal Convention will not be successful because the airlines will use Article 19's second sentence<sup>16</sup> to relieve themselves. The eruption of the volcano was clearly an "act of God" and in the event of an act of God/force majeure the avoidance of the occurrence of loss is not possible. In cases of force majeure even if the carrier would have taken all reasonable measures it would not have been able to avoid the loss. As it was completely impossible for airlines to resume their cancelled flights due to the closure of the European airports as a result of the volcanic eruption on Iceland the airlines will most probably argue that it was impossible for them to avoid the loss. Hence, a claim based on Article 19 MC99 will not necessarily lead to success.

### **Air Carrier Liability: Claims based on EU Regulation 261/2004**

Airlines can expect a significant amount of claims based on EU Regulation 261/2004.

#### *A. Categories of persons who are covered by the Regulation*

The Regulation came into effect on 17<sup>th</sup> February 2005. The aim of the regulation is to establish common rules on compensation and assistance to air passengers who

<sup>16</sup> According to which if the carrier is able to prove that all the reasonable measures for the prevention of the loss had been taken or that it had been impossible for him to take those measures, the carrier shall be not be held liable.

suffer denied boarding, cancellation, long delay of flights and downgrading. The rights granted by the Regulation apply to all passengers departing from EU/EEA airports as well as to passengers departing from outside of the EU/EEA but arriving at an EU/EEA airport on a "Community carrier", unless they have already received compensation or assistance in that third country. Passengers who are travelling free of charge or at a reduced fare not available to the public will not be able to claim under the Regulation. As the pre-requisite of application of the Regulation is that the passenger shows up for check-in on time, claimants who have not presented themselves at the check in counter on time will also find it difficult to base their claims on the Regulation. It is important to point out that under the Regulation passengers will not be able to claim for their lost or damaged baggage. Personal injury and refunds of charges and taxes are also beyond the scope of the Regulation.

#### *B. Claims for Cancellation under the Regulation*

During the chaos caused by the presence of volcanic ash in the airspace almost all flights in the Northern and Western part of Europe were cancelled. Thus, most travelers will base their claims on Article 5 of the Regulation which deals with cancellation. Article 5 provides that where a flight is can-

celled, (like in most cases during the period of the flight ban) the Regulation requires airlines to offer passengers the following:

- a. right to reimbursement of ticket or re-routing (Article 8);
- b. right to care and assistance (Article 9); and
- c. compensation which depends on the flight distance (up to Euro 600) (Article 7).

#### *a. Right to reimbursement or re-routing (Article 8)*

Passengers are entitled to the above rights even in very exceptional cases, such as the presence of volcanic ash in the atmosphere. According to Article 8 of the Regulation airlines will need to reimburse their effected passengers within 7 days for the full cost of the ticket purchase price for the part(s) for the journey not made (or for the parts already made if the flight no longer serves any purpose in relation to the passenger's original travel plan); and when relevant, a return flight to the first point of departure, at the earliest opportunity.<sup>17</sup> Alternatively, the airlines will need to offer re-routing under comparable transport conditions to the passenger's final destination, either at the earliest opportunity or at a later date at the passenger's convenience, subject to the availability of seats.<sup>18</sup>

The European Commission's Information Document on Regulation 261/2004 confirms that in cases of re-routing, flights do not necessarily have to be operated by

<sup>17</sup> Article 8 (a).

<sup>18</sup> Article 8 (b)

... Continua







Continua ...

the airline the passenger originally booked his ticket with. Further, re-routing does not need to be by air but alternative transport modes "such as train, taxi or bus" can be offered to the passenger "if the distance to be covered is appropriate for such transport modes".<sup>19</sup> In case the passenger wishes to travel at a later date, rather than the earliest opportunity, the Commission's guidance material provides that the "airline's obligation to provide further assistance stops when the reservation is cancelled resulting in the passenger no longer being entitled to assistance". Hence, the airline is not required to provide them with any kind of assistance beyond this point.

#### b. Right to Care and Assistance (Article 9)

Article 9 of the Regulation (which deals with the Right to Care and Assistance) also provides that airlines have to provide their passengers with meals and refreshments in reasonable relation to their waiting time; hotel accommodation, in cases where an overnight stay(s) is necessary<sup>20</sup> (which was in most instances the case); transport between the airport and place of accommodation; and two free phone calls, telexes, faxes or emails.

<sup>19</sup> The European Commission's Information Document on Regulation 261/2004 [ec.europa.eu/transport/air\\_portal/passenger\\_rights/doc/.../lq\\_and\\_a\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/.../lq_and_a_en.pdf) (last accessed: 23.03.10).

<sup>20</sup> This rule is applicable to even those scenarios where the cost of these additional expenses (hotel accommodation etc) exceeds the price of the airplane ticket the passenger has paid for.

#### c. Awards for Passengers (Article 7)

Airline passengers might base their claim on Article 7 because the Regulation expressly provides for compensation in the event of cancellation- EUR 250 for flights of 1,500 km or less, EUR 400 for intra EC flights of more than 1,500 km and for other flights between 1,500 and 3,500 km, and EUR 600 for all other flights.<sup>21</sup> The Court of Justice of the EU held in the joined cases of *Sturgeon v. Condor and Böck and Lepuschitz v. Air France*<sup>22</sup> that passengers who reach their destinations three hours or more after the original scheduled time of arrival are entitled to receive an award from the airline. In most cases, however, airlines will face claims for cancellations and not for delays. Further, Article 29 of the Montreal Convention forbids the grant of non-compensatory damages and the above standardized amounts do not serve the purpose of "compensation".

#### d. The Airline's Defences (Article 5(3))

However, Article 5 (3) of the Regulation, which provides a defence to the airlines, states that "an operating carrier shall not be obliged to pay compensation ... if it can prove that the cancellation is caused by extraordinary circumstances which could not have

been avoided even if all reasonable measures had been taken". In this particular event, the chaos caused by the volcanic ash in the atmosphere can easily be classified as an "extraordinary circumstance". In the case of *Wallentin-Hermann v. Alitalia*<sup>23</sup> the Court decided that the term "extraordinary circumstance" should only be applied to an event which "is not inherent in the normal activity of the air carrier concerned and is beyond the actual control of that carrier on account of its nature or origin".

It seems that the circumstances caused by the Eyajafjallajökull volcano fall easily within the courts definition of "extraordinary circumstance" in *Wallentin-Hermann v Alitalia*. In this case, the cancellations throughout Europe were necessitated by the presence of dangerous volcanic ash in the atmosphere, which can be considered as very exceptional circumstance. Hence, the passengers might not be able to claim the additional compensation. However, under the rules of the Regulation, stranded passengers are nevertheless entitled to reimbursement and/or re-routing as well as to care and assistance (which in most cases included hotel accommodation in this particular "ash event"). It is submitted that the "extraordinary circumstances" defence will come handy to the European airlines and will save them some cash.

However, in the present situation the "extraordinary circumstances" defence of EU Regulation 261/2004 provides little help to EU and other airlines as it only re-

<sup>23</sup> Case C-344/04 (2006) ECR.

... Continua

<sup>21</sup> Articles 5 and 7.

<sup>22</sup> Joined Cases C-402/07 and C-432/07.





Continua ...

relieves airlines from the obligation to pay the standardised compensations - up to the maximum amount of EUR 600 per passenger. The largest amounts that airlines will have to pay for will be hotel and meal bills and other related expenses.

We have seen that a claim based on Article 19 of the MC99 might not necessarily lead to success, given that the airline has a defence if it can show that it took all reasonable measures to avoid the damage, or that it was impossible to do so. Thus, most passengers who have been effected by the chaos will base their claims on EU Regulation 261/2004. The Regulation is fairly clear about the obligations of airlines in cases of flight cancellations and long delays and most airlines agreed to compensate stranded passengers. The rules set out in the regulation did not seem to be that straightforward to Ryanair's O'Leary who had initially vowed to limit the compensation of the airline's customer to the original cost of their air fare.<sup>24</sup> However, after the EU's warning of Ryanair about the possible consequences<sup>25</sup> of non-compliance with EU consumer rules, the airline announced that it would comply with the 'unfair' European legislation. Thus, despite the rebellious reactions and comments from some air carriers as a result of the "damaging effects" of the notorious Regulation 261/2004, the airlines will end up having to compensate ef-

<sup>24</sup><http://www.newser.com/article/d9f84a400/ryanair-u-turn-will-pay-stranded-customers-bills.html> (last accessed: 23.03.10).

<sup>25</sup> The airline can face fines ranging from EURO 5,000 to EURO 150,000 per complaint.

ected passengers for their expense that occurred during the chaos caused by the ash cloud.

### State Aid to Airlines?

Following the volcanic ash events, the International Air Transport Association (IATA) heavily criticized European governments for their lack of leadership in handling airspace restrictions. Mr Bisignani stated that *"governments have not taken their responsibility to make clear decisions based on facts. Instead, it has been the air navigation service providers who announced that they would not provide service. And these decisions have been taken without adequately consulting the airlines. This is not an acceptable system particularly when the consequences for safety and the economy are so large"*.<sup>26</sup>

Bisignani's statement implies negligence on the part of the governments. On the top of IATA's allegations, British Airways requested financial compensation from both the EU and the British Government for the closure of airspace. The airline was arguing that the test flights it has carried out showed that the ash did not pose any kind of danger to the aircraft.<sup>27</sup> The demand for compensation from the airlines is understandable as the airline industry is still struggling to recover from a steep fall in demand for air travel, brought on by the recent economic crisis. It is, however, arguable whether the UK Government can be held liable in tort for

<sup>26</sup>[http://airtransportnews.aero/print\\_article.pl?id=23057](http://airtransportnews.aero/print_article.pl?id=23057) (last accessed: 30.04.10)

<sup>27</sup><http://news.bbc.co.uk/2/hi/8629674.stm> (last accessed: 30.04.10)

the loss of business of British Airways.

The question of state aid should also be mentioned at this point. The tragic events of 11 September 2001 are comparable to the present chaos caused by the volcanic ash. Back in 2001, the airlines were battling with financial difficulties already when the terrorist attacks took place. Following the three day closure of the entire United States airspace the U.S. government announced a package of aid measures for U.S. airlines. After the American Airlines reception of direct investment by the U.S. government the EU Commission considered the matter and stated that it would tolerate two specific types of aid measures, on the basis that they were permitted under the rules as being "aid to make good the damage caused by natural disaster or exceptional circumstances":

- aid to compensate airlines for the costs of U.S. airspace being closed for four days, calculated on the basis of lost revenue,
- assistance in connection with insurance for a limited period.<sup>28</sup>

The Commission's approach on the matter was very soon approved by the Transport Council. The closure of a huge part of the European airspace as a result of the volcanic eruption on Iceland were completely unexpected and

<sup>28</sup>John Balfour: *State Aid and the Aviation Industry – Unfair Competition?*, Presented at the American Bar Association Section of International Law and Practice, 2003, Fall Meeting: *transatlantic Dialogues in Law and Practice*, Brussels, 15-18 October 2003.

... Continua



Continua ...

beyond the control of the airlines. Thus, from the author's point of view, under the present circumstance airlines should be provided with an emergency state aid in a similar way like it was in the U.S. after 9/11.

### Conclusion

Airlines around the world are struggling to recover from the economic crises. The decision by the European authorities not to allow airlines to operate has significantly slowed down this recovery process and airlines around the world has been very hardly hit as a result of the shut down. Airlines accross Europe have suffered significant interruptions to their business activities which resulted in loss of revenue. The event, being a natural disaster, was completely beyond the airlines control. Hence, the airlines should be provided financial assistance by their respective governments. Their claims for state aid are legitimate. Moreover, the airlines cannot be expected to look after every single one of their stranded passengers in such an unexpected situation. The closure of airspace was beyond their control, hence it would be unfair towards the airlines if they would have to pay for the expenses of their stranded passengers. From my point of view the respective States would be in a much better position to take care of their stranded citizens wherever they are in the world. Making airlines pay for something which they could not possibly influence cannot be the right solution in the present situation.

Continua dalla prima pagina

## The European Directive on airport charges

by Simon Brain

airport charges and to ensure that they are applied in a non-discriminatory manner.

### What are airport charges?

The Directive covers charges for landing, take-off, lighting and parking of aircraft, as well as charges for the processing of passengers and freight. Airport charges are levied in return for the use of certain airport facilities mentioned in the Directive Other charges than airport charges, such as charges collected for en route or terminal air navigation services, are not covered by the Directive.

It should be noted that the adopted Airport Charges Directive builds upon the established ICAO policies on airport charges, to which all Member States have signed up. Such policies recognise the fact that airports may be commercial enterprises and therefore enshrine the right of airports to include, in the charges levied, *"sufficient revenues to exceed all direct and indirect operating costs [...] and so provide for a reasonable return on assets at a sufficient level to [...] remunerate adequately holders of airport equity"*<sup>2</sup>. It has not been the intention of the Commission when presenting its draft Directive to bring into question the model of ownership of airports. Neither does the Directive impose a certain airport

business model. Airport owners can therefore choose to either separate commercial and aeronautical revenues (so-called "dual till" approach) or not to separate them (the "single till"). The Directive does not take an explicit position in favour or against pre-financing of new infrastructure development through airport charges. However, any airport charge needs to be carefully scrutinised from a non-discriminatory perspective.

### What is the significance of airport charges?

Together with security costs, and depending on the airline's business model, airport charges account for up to 8% of airlines' operating costs and they also account for a considerable part of airports' operating income, even if in recent years retail and other ancillary activities have become increasingly important revenue streams for airports. The Commission's proposal formed part of a package of measures to address the issue of airport capacity in Europe. There is of course a clear link between airport charges and the provision of new airport capacity. The 2008-2009 downturn notwithstanding, long term growth in aviation in Europe is a reality and there will be a shortage of capacity at many European airports. It has been estimated that by 2025 more than 60 European airports will be heavily congested and the top 20 airports will be saturated at least 8-10 hours per day. The funds to provide new capacity will of course come, at least in part, from airport charges.

<sup>2</sup> Document 9082, eighth edition (2009)

... Continua





Continua ...

## Why is Europe involved? Background

Since the 1990s, Europe has made great progress in developing the single market for aviation services. Following the establishment of the single market in 1997, allowing European airlines the freedom to offer air services wherever they wish in Europe, attention has more recently turned to laying down Europe-wide safety standards, and to improving the performance of the European air traffic system. In addition, in recent years, aviation security has been placed on a European footing, with common standards put into place following the 9/11 terrorist attacks.

It must be said that airports were not at first directly implicated in the liberalisation of the air transport market in Europe. Airports in most Member States have historically been regarded as providers of infrastructure in the public interest. Large hub airports and smaller regional airports were characterised by public ownership. However, liberalisation of the air transport market has changed things for airports. It is partly this liberalisation which has brought about the huge growth in air travel in Europe, which in turn has brought about change in the business landscape for European airports. In addition, several military airports have been converted into civil airports over the last twenty years thereby increasing the available airport capacity in Europe.

With greater liberalisation and the introduction of new entrants to routes previously served only by one carrier, the relative impor-

tance of the 'flag carrier' airlines has diminished at many airports. Airports have been able to offer their services to a wider range of carriers than ever before and airlines, for their part, have been able to 'shop around' for the most lucrative destinations. Airports increasingly play a proactive role in attracting airlines to their respective regions. This is particularly the case with respect to low cost carriers which have emerged as the main engine of growth in the intra-EU aviation market in recent years.

This liberalisation of the air transport market and its profound impact on the business model of airports (both large and small) has also changed public authorities' relationship with airports. Many governments have been persuaded that airports should be regarded in the same way as other transport businesses, able to compete among each other for business and, as importantly, finance new infrastructure needs through their own resources, like any other business. In addition, in recent years airports have also become increasingly interesting for the financial services sector as safe long-term investments. Although public ownership of airports remains widespread in Europe, there has been a move towards greater privatisation of airports.

## What is the current situation in the Member States?

Recognition that liberalisation of

air transport services should be mirrored by greater opening of ancillary services was behind the Commission's previous proposal on airport charges, which was published in 1997<sup>3</sup>. At around the same time, the groundhandling Directive was also adopted. It is clear that as well as having the right to operate air service between points in the European Union without hindrance, access to airport and ancillary services should be non-discriminatory and subject to transparent charges.

There are today many different airport charging systems in place in the Member States. These systems are a result of the unique combination of geographic, political and economic factors in each region or country. Member States such as Spain, Portugal, Sweden and Finland operate airport networks, where groups of airports are managed largely as a single entity. Some Member States already operate well-established systems of price regulation at certain airports. In some Member States, charges at the largest airports are set directly by the central or regional government or parliament, whereas in other countries this is carried out by an independent authority. Similarly, formal systems of consultation between airport users and airlines on fees vary from Member State to Member State.

Given this regulatory landscape, a one-size-fits-all approach to the regulation of airport charges at European level would not be successful or even desirable. However, there is a clear need for certain

<sup>3</sup> COM(1997) 154 final.

... Continua







Continua ...

ground rules for the calculation of charges to ensure that airlines know the basis for the charges they pay.

A further important issue with respect to airport charges is the question of new infrastructure provision. Notwithstanding that infrastructure can be financed via alternative means (e.g. from retail or ancillary revenues) at the present time there is not necessarily a clear link between charges and infrastructure costs. This can be to the detriment of airports, which in some cases have been starved of the means to upgrade infrastructure to an acceptable level due to an overly-restrictive regulatory regime or do not have sufficient information as to the longer term development plans of carriers so as to be able to make rational investment decisions. For their part carriers may fear that costly infrastructure improvements are not suited to their needs.

### The Directive

The Directive on airport charges has two principal objectives: greater transparency in the calculation of airport charges and non-discrimination in their application. The Directive applies to all airports in the European Union handling more than 5 million passengers annually. In addition, the Directive applies to the largest airport in a Member States which has no airport fulfilling this criterion. The central features of the Directive are as follows:

- Airport managing bodies are obliged to carry out an annual consultation with airport users on the level of fees to be charged the following year. However, airports

and users can agree to carry out such consultation at less frequent intervals subject to mutual agreement.

- As part of the consultation, airports shall be obliged to provide a full breakdown of the cost basis underpinning the proposed charges together with full information on proposed infrastructure improvements. For their part carriers are obliged to share with the airport their development plans and requirements for the airport concerned.

- If no agreement can be reached on the level of charges, the airport managing body must justify its decision. Airport users are entitled to take a complaint to an independent supervisory authority, pending the resolution of which application of the revised fees may be suspended for at least 4 weeks. The authority must be independent of any airport managing body and sufficiently independent from government functions relating to state shareholdings in airports or air carriers.

- Volume discounts (progressive reductions in charges for carriers based upon the number of passengers they bring to the airport) are not forbidden by the Directive provided that they are made available on the basis of clear, accessible and non-discriminatory criteria and in compliance with state aid and competition rules. Such discounts may not afford a disproportionate advantage to dominant carriers.

- Modulation of airport charges on the basis of environmental criteria (e.g. operations at given times of the day, or noise levels of specific

aircraft) is permitted, provided that such criteria do not constitute de facto discrimination among air carriers.

- Airports deserve a sufficient level of commercial freedom: they shall therefore be entitled, for example, to levy differentiated charges on the basis of different quality/scope of services (e.g. dedicated terminals for low cost carriers) provided that the charges are based on objective and quantifiable criteria (e.g. lower costs).

- Airport networks or designated airports serving the same city or conurbation may be covered by a single charging system, subject to safeguards.

- In certain Member States charges are subject to a system of economic regulation including the setting of charges directly by the supervisory authority – such systems may continue to apply on the assumption that they provide an equivalent level of transparency and non-discrimination.

- In most cases the cost of new infrastructure is borne by the airport through access to normal channels (e.g. access to capital markets). However, 'pre-financing', that is to say, the funding of such infrastructure through increased charges before the provision of such capacity, is permissible in certain Member States. ICAO has already laid down the guidelines which should apply.

### Intended results

The Commission envisages that correct implementation of the Directive in the Member States will provide for greater transparency, contribute to better planning and

... Continua



Continua ...

delivery of new infrastructure, improved predictability for both airports and carriers and, in general, greater efficiency and rational use of airport resources. The Commission trusts that the new Directive will help to improve the performance of the aviation sector in Europe. In particular, greater transparency will lead to improved efficiency and will therefore contribute to a better-functioning aviation system, one of the current main goals of Europe's aviation policy. In addition, the directive shall also foster a more constructive dialogue between airlines and airports and provide a better understanding of the rationale behind the setting of airport charges.

The Commission will, of course, closely monitor the transposition of the Directive by Member States and is required report in 2013 on its implementation.

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Silvia Ceccarelli\*

**REGOLAMENTO (UE) N. 127/2009 DELLA COMMISSIONE DEL 5 FEBBRAIO 2010 RECANTE MODIFICA DEL 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 SU TALI MANSIONI**

*(Pubblicato sulla G.U.U.E del 13 febbraio 2010)*

\* Funzionario ENAC – Direzione Trasporto Aereo

Il legislatore comunitario, allo scopo di mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza aerea in Europa, ha ritenuto necessario introdurre delle modifiche ai requisiti e alle procedure per il mantenimento della navigabilità degli aeromobili e dei relativi prodotti, parti e pertinenze e alle modalità di approvazione delle imprese e del personale che svolgono queste attività.

In particolare il legislatore ha ritenuto opportuno apportare tali modifiche per introdurre il privilegio, per le imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, di rilasciare permessi di volo, per migliorare il contenuto del certificato di autorizzazione di ri-ammissione in servizio ("modulo 1 dell'EASA") e per assicurare che il personale incaricato del mantenimento dell'aeronavigabilità sia adeguatamente addestrato in merito ai rischi in materia di sistemi di interconnessione dei cablaggi elettrici degli aeromobili di grandi dimensioni, che sono stati individuati come la causa di numerosi incidenti e inconvenienti.

Modificando il regolamento (CE) n. 2042/2003, il legislatore ha introdotto la definizione di "sede principale di attività" che deve intendersi la sede centrale o la sede legale dell'impresa dove vengono esercitati le principali funzioni finanziarie ed il controllo operativo delle attività relative al mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato su tali mansioni.

Il presente regolamento è entrato in vigore il 3 aprile 2010

**REGOLAMENTO (UE) N. 73/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 26 GENNAIO 2010 CHE STABILISCE I REQUISITI RELATIVI ALLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI E DELLE INFORMAZIONI AERONAUTICHE PER IL CIELO UNICO EUROPEO**

*(Pubblicato sulla G.U.U.E del 27 gennaio 2010)*

Al fine di garantire la sicurezza e supportare i nuovi concetti operativi nell'ambito della rete europea di gestione del traffico aereo (European air traffic management - EATMN) il legislatore comunitario con il presente regolamento ha stabilito i requisiti relativi alla qualità dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche in termini di accuratezza, risoluzione e integrità.

La Commissione europea ha registrato nella catena dei dati aeronautici, un quantità significativa di attività realizzate manualmente su supporto cartaceo che fanno aumentare notevolmente la possibilità di errore e di degradazione della qualità dei dati.

Pertanto con il presente regolamento la Commissione ha stabilito che le informazioni aeronautiche devono essere fornite progressivamente in formato elettronico, sulla base di un insieme di dati concordato in comune e normalizzato.

Il regolamento prevede che gli Stati membri devono esercitare una gestione e un controllo effettivi di tutte le attività che danno luogo alla creazione dei dati aeronautici e informazioni aeronautiche per assicurare che i dati presentino una qualità sufficiente per l'uso previsto.

Al fine di mantenere e migliorare

... Continua



Continua ...

gli attuali livelli di sicurezza delle operazioni, il legislatore comunitario ha imposto agli Stati membri di garantire che le parti interessate effettuino una valutazione della sicurezza che comprenda l'individuazione dei pericoli, la valutazione e la riduzione dei rischi.

Il regolamento si applica ai sistemi, ai relativi componenti e alle procedure associate utilizzate nella creazione, produzione, manipolazione, trattamento e distribuzione di dati aeronautici e di informazioni aeronautiche.

Il presente regolamento è entrato in vigore il 17 febbraio 2010

**REGOLAMENTO (UE) N. 72/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 26 GENNAIO 2010 CHE ISTITUISCE PROCEDURE PER LO SVOLGIMENTO DI ISPEZIONI DELLA COMMISSIONE NEL SETTORE DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE**  
(Pubblicato sulla G.U.U.E del 27 gennaio 2010)

Con il presente Regolamento la Commissione ha istituito delle procedure per lo svolgimento delle ispezioni che la stessa Commissione deve effettuare per controllare l'applicazione del Regolamento (CE) n. 300/2008 ( che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento CE n. 2320/2002) da parte degli Stati membri.

Tali ispezioni hanno ad oggetto le competenti autorità degli stati membri e determinati aeroporti, operatori e soggetti che applicano le norme di sicurezza del settore dell'aviazione.

Il Regolamento stabilisce che, fatte salve le competenze della Commissione, gli Stati membri debbono cooperare con la Commissione

nell'esecuzione dei propri compiti ispettivi e tale cooperazione si attiva nel corso delle fasi di preparazione, controllo, relazione.

È previsto che gli Stati membri garantiscano che gli ispettori della Commissione siano posti in grado di esercitare le proprie funzioni di ispezione delle attività di sicurezza dell'aviazione civile svolte dalle autorità competenti a norma del regolamento (CE) n. 300/2008 e da qualunque soggetto aeroportuale, operatore ed entità tenuto ad osservare detto regolamento.

Al riguardo gli stati membri debbono garantire che gli ispettori della Commissione abbiano accesso, facendone richiesta, a tutta la documentazione pertinente necessaria per valutare la conformità alle regole comuni.

Il Regolamento prevede che gli Stati membri debbono mettere a disposizione della Commissione auditor nazionali in grado di partecipare alle ispezioni della Commissione e alle connesse attività di preparazione e relazione.

Il regolamento inoltre stabilisce che l'auditor nazionale non può partecipare alle ispezioni della Commissione nello stato membro da cui dipende.

La Commissione deve comunicare la data dell'ispezione con un preavviso di almeno due mesi all'autorità competente per il territorio in cui l'ispezione avrà luogo. Contestualmente alla comunicazione relativa all'ispezione e unitamente alla richiesta di tutta la documentazione pertinente, l'autorità competente può eventualmente ricevere un questionario preliminare da compilare. Il questionario completato e la documentazione richiesta devono essere trasmessi alla Commissione almeno

due settimane prima della data prevista per l'ispezione.

Il Regolamento prevede che le ispezioni debbono essere effettuate sulla base di una raccolta sistematica di informazioni, utilizzando una o più delle seguenti tecniche:

- a) osservazioni
- b) verifiche
- c) interviste
- d) esame di documenti
- e) test

La Commissione deve trasmettere all'autorità competente una relazione di ispezione entro sei settimane dal completamento di essa, dove debbono essere esposti gli elementi accertati dagli ispettori, ivi comprese le eventuali carenze individuate e vi possono essere raccomandazioni relative a interventi correttivi.

Il regolamento stabilisce che entro tre mesi dalla spedizione della relazione di ispezione l'autorità competente deve trasmettere per iscritto alla commissione una risposta alla relazione.

Tale risposta deve tenere conto dei risultati e delle raccomandazioni e deve fornire un piano di azione, in cui sono indicate le azioni e i tempi previsti per rimediare ad ogni carenza riscontrata. La Commissione, dopo aver ricevuto la risposta dall'autorità competente e tutti i chiarimenti eventualmente richiesti, può procedere a un'ispezione di controllo, che riguarda in particolare i settori nei quali sono state riscontrate carenze nel corso delle precedenti ispezioni. Il regolamento prevede inoltre che le autorità competenti debbono essere informate se un ispe-

... Continua





Continua ...

zione effettuata in un aeroporto situato sul loro territorio evidenzia una carenza grave che è giudicata avere un impatto significativo sul livello generale di sicurezza dell'aviazione nella Comunità. Il presente regolamento è entrato in vigore il 17 febbraio 2010

**REGOLAMENTO (UE) N. 185/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 4 MARZO 2010 CHE STABILISCE DISPOSIZIONI PARTICOLAREGGIATE PER L'ATTUAZIONE DELLE NORME FONDAMENTALI COMUNI DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE**

*(Pubblicato sulla G.U.U.E del 5 marzo 2010)*

Il legislatore comunitario con il presente regolamento ha stabilito disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza.

In particolare il legislatore ha previsto delle disposizioni in merito alla sicurezza degli aeroporti e degli aeromobili, ai passeggeri e bagaglio a mano, al bagaglio destinato alla stiva, alle merci e posta, alla posta e materiale dei vettori aerei, alle forniture di bordo, alle forniture per l'aeroporto, alla selezione e formazione del personale e alle attrezzature di sicurezza. In merito ai requisiti per la progettazione degli aeroporti il legislatore ha previsto che i confini delle aree lato terra, aree lato volo, aree sterili, parti critiche e aree delimitate devono essere chiaramente identificabili in ogni aeroporto per consentire che vengano prese opportune misure di sicurezza in ognuna di queste aree.

Per quanto riguarda l'accesso alle aree lato volo e alle aree sterili il regolamento prevede che l'accesso è autorizzato esclusivamente alle persone e ai veicoli che hanno un motivo legittimo per entrare.

Il legislatore ha stabilito che tutti i veicoli che entrano nelle parti critiche devono essere ispezionati e devono essere protetti da interferenze illecite dal momento dell'ispezione fino all'ingresso nelle aree critiche.

Per quanto concerne la sicurezza degli aeromobili il regolamento prevede che un aeromobile deve essere sempre sottoposto ad un'ispezione di sicurezza ogniqualvolta vi sia motivo di ritenere che persone non autorizzate possono avervi avuto accesso.

In merito ai passeggeri e bagaglio a mano è stabilito che il controllo dei passeggeri deve essere effettuato mediante un'ispezione manuale oppure un portale magnetico per la rilevazione dei metalli. Se l'addetto al controllo non è in grado di stabilire se il passeggero trasporti o meno degli articoli proibiti, al passeggero deve essere negato l'accesso alle aree sterili o deve essere sottoposto ad un nuovo controllo.

Per il controllo dei bagagli a mano sono previste ispezioni manuali, apparecchiature a raggi X e sistemi di rilevamento esplosivi.

Il legislatore ha previsto che l'autorità competente deve notificare per iscritto ad un vettore aereo la propria intenzione di imbarcare un passeggero potenzialmente pericoloso a bordo dei suoi aeromobili e deve sempre assicurare che le persone sotto custodia di legge siano sempre scortate.

In riferimento ai controlli di sicurezza delle merci e posta il legislatore ha stabilito che tutte le merci e la posta devono essere sottoposte a controlli di sicurezza prima di essere caricate a bordo di un aeromobile a meno che la spedizione sia stata sottoposta ai previsti controlli di sicurezza da parte di un agente regolamentato, di un mittente responsabile o di un mittente conosciuto e sia stata protetta da interferenze illecite da quando sono stati eseguiti i controlli di sicurezza fino all'imbarco oppure la spedizione è dispensata dai controlli ed è stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui è divenuta identificabile come merce o posta da trasportare per via aerea fino all'effettuazione del carico.

Il regolamento prevede che prima di essere caricati nella stiva di un aeromobile, la posta e il materiale del vettore aereo devono essere sottoposti a controllo (screened). Il materiale del vettore aereo che viene utilizzato per elaborare dati relativi ai passeggeri e al bagaglio e che potrebbe essere utilizzato per compromettere la sicurezza dell'aviazione viene protetto o mantenuto sotto sorveglianza al fine di impedire l'accesso non autorizzato.

Il presente regolamento è entrato in vigore il 26 marzo 2010.

**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](mailto:aernova@aernova.it)



## MATERIALI

a cura di Pietro Nisi

### LA LEGGE COMUNITARIA 2009 E IL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA COMUNITARIA 12/2009 SUI DIRITTI AEROPORTUALI

La direttiva comunitaria 2009/12/CE, che ha un termine di recepimento per gli Stati membri fissato al 15 marzo 2011, stabilisce i principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti esclusivamente dal gestore e connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e merci.

Alla direttiva suindicata è dedicata l'art. 39 della Legge Comunitaria 2009, il cui testo è stato approvato dal Senato della Repubblica lo scorso 12 Maggio 2010 e non ancora pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, che fissa in 12 mesi (dalla data di entrata in vigore della stessa Legge) il termine ultimo per l'emanazione del decreto legislativo di attuazione della direttiva.

Tra i principi da seguire, spicca la distinzione tra aeroporti aperti al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale superi la soglia dei 5 milioni di movimenti passeggeri, che saranno soggetti all'applicazione delle norme di cui alla Direttiva e quelli con volumi di traffico passeggeri inferiori.

Va inoltre rilevata l'esclusione dalla delega di alcuni diritti specifici come i servizi di navigazione aerea di rotta e terminale, i servizi di assistenza a terra, i servizi di assistenza alle persone con disabilità e alle persone con mobilità ridotta.

L'Enac è designata quale autorità nazionale di vigilanza con compiti anche di regolazione economica, mentre è attribuito al Legislatore il compito di prevedere un meccanismo di finanziamento dell'Enac attraverso l'imposizione di diritti a carico degli utenti dell'aeroporto e dei gestori aeroportuali, nella misura utile a garantire i costi diretti e indiretti connessi alla costituzione o al potenziamento di un'apposita struttura.

Continua dalla prima pagina

### I recenti interventi dell'Unione europea nell'ambito della politica comune della pesca

di Giuseppe Giliberti

*decision 2010/74/UE of 4 February 2010 amending Decision 2005/629/EC establishing a Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries to provide the Commission with scientific advice highly qualified.*

*With this decision should simplify the procedures for appointing Committee members, their mandate, the invitation of external experts, the creation of working groups and to adopt rules of procedure of the same Committee. The European Commission also adopted Regulation (EU) No. 2011/2010 of 10 March 2010 laying down detailed rules for implementing Regulation (EC) No*

*Council 1006/2008 on permits of fishing activities of Community fishing vessels out of the waters and the access of third country vessels to Community waters. The last measure is the Regulation (EU) No. 395/2010 of 7 May 2010 amending Regulation (EC) No 1010/2009 as regards the administrative certificates of capture; with Regulation 395/2010 is amended text of Annex IX on administrative procedures agreed with flag states with regard to implementation of the provisions on certification of catches.*

Diversi sono i provvedimenti di recente emanati dall'Unione europea e finalizzati alla conservazione delle risorse biologiche del mare. Si tenga conto che in tale settore, nel quadro della politica comune della pesca, la medesima istituzione ha competenza esclusiva.

1 - Con il primo provvedimento, il Consiglio dell'Unione europea ha adottato il regolamento (CE) n. 1224/2009, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca (PCP), considerando che la finalità della PCP è di garantire lo sfruttamento delle risorse acquatiche viventi in condizioni sostenibili dal punto di vista socioeconomico e ambientale, che il regime di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 2847/93 del Consiglio, del 12 ottobre 1993, non è più sufficiente per garantire il rispetto delle norme della PCP, e che le disposizioni in materia di controllo sono attualmente contenute in un gran numero di testi giuridici complessi e

... Continua



Continua ...

spesso sovrapposti tra loro.

Il presente regolamento si applica, fatte salve le disposizioni particolari previste dagli accordi di pesca conclusi tra la Comunità e i paesi terzi o applicabili nel quadro delle organizzazioni regionali di gestione della pesca o da accordi analoghi, a tutte le attività rientranti nella PCP praticate sul territorio degli Stati membri, nelle acque comunitarie, da pescherecci comunitari o da cittadini degli Stati membri, lasciando impregiudicate le disposizioni nazionali di controllo che vanno al di là delle esigenze minime contenute nel presente regolamento, conformi alla normativa comunitaria e alla PCP (artt. 2 e 3).

Viene, innanzitutto, introdotto un plafond di definizioni tra cui figura quella di attività di pesca (attività connessa alla ricerca del pesce, alla cala, alla posa, al traino e al recupero di un attrezzo da pesca, al trasferimento a bordo delle catture, al trasbordo, alla conservazione a bordo, alla trasformazione a bordo, al trasferimento, alla messa in gabbia, all'ingrasso e allo sbarco di pesci e prodotti della pesca), distinguendo tra controllo (monitoraggio e sorveglianza), ispezione (verifica, da parte di un funzionario, del rispetto delle norme di PCP) e sorveglianza (osservazione delle attività di pesca), tra funzionario (persona autorizzata a svolgere un'ispezione), ispettore comunitario (funzionario il cui nome è inserito in apposito elenco Comunitario) e osservatore di controllo (persona autorizzata ad osservare l'attuazione delle norme di PCP), tra licenza e autorizzazione di pesca, tra sistema di identifi-

cazione automatica (sistema che consente lo scambio elettronico dei dati nave) e sistema di rilevamento delle navi (tecnologia satellitare che consente di localizzare e identificare le navi in mare), tra zona di restrizione della pesca (zona marina con attività di pesca limitata o vietata), piani pluriennali (piani di ricostituzione, piani di gestione e misure comunitarie di gestione di determinati stock ittici per più anni) (art. 4).

Attraverso un'autorità di coordinamento, gli Stati membri controllano le attività esercitate nel quadro della PCP da ogni persona fisica o giuridica sul loro territorio e nelle acque sotto la loro sovranità o giurisdizione, nonché le attività esercitate fuori delle acque comunitarie da pescherecci battenti la propria bandiera (art. 5).

Il presente regolamento stabilisce le condizioni generali di accesso alle acque e alle risorse, statuendo che solo il possesso della licenza di pesca, rilasciata dallo Stato membro di bandiera e i cui dati sono contenuti nel registro della flotta peschereccia comunitaria, consente l'utilizzo di un peschereccio comunitario per lo sfruttamento commerciale delle risorse acquatiche viventi (art. 6). Un'autorizzazione di pesca, invece, consente a un peschereccio comunitario, già in possesso di una licenza di pesca e che opera nelle acque comunitarie, di svolgere attività di pesca specifiche rientranti in un regime di gestione dello sforzo di pesca, in un piano pluriennale, in una zona di restrizione della pesca, nella pesca scientifica o in altri casi previsti da norme comunitarie (art. 7). Complementare a tali previsioni è la successiva, la quale stabilisce che i pescherecci e

i loro attrezzi devono essere soggetti a marcatura e identificazione (art. 8).

Per sorvegliare le attività di pesca, gli Stati membri utilizzano un sistema di controllo satellitare, mentre ogni peschereccio di lunghezza pari o superiore a 12 metri installa a bordo un dispositivo funzionante che ne consente il rilevamento al centro di controllo della pesca dello Stato membro di bandiera (art. 9); i pescherecci di lunghezza superiore a 15 metri, inoltre, installano un sistema d'identificazione automatica (art. 10). I dati rilevati dai suddetti sistemi possono essere trasmessi alle agenzie comunitarie e alle autorità competenti degli Stati membri impegnate in operazioni di sorveglianza (art. 12).

I pescherecci comunitari di lunghezza fuori tutto pari o superiore a 10 metri tengono un giornale di pesca, le cui informazioni devono essere trasmesse al proprio Stato membro di bandiera (art. 14). I pescherecci comunitari di lunghezza pari o superiore a 12 metri registrano e trasmettono elettronicamente le informazioni del giornale di pesca (art. 15). Per garantire l'osservanza delle norme di PCP da parte dei pescherecci non soggetti agli obblighi sul giornale di pesca, ogni Stato membro, mediante campionamento, ne controlla le attività (art. 16). I pescherecci comunitari di lunghezza pari o superiore a 12 metri impegnati in pesca di stock oggetto di un piano pluriennale, notificano prima dell'ingresso in porto le pertinenti informazioni alle autorità competenti del loro Stato membro di bandiera (art. 17).

... Continua





Continua ...

I trasbordi in mare sono consentiti solo se autorizzati, alle condizioni dal presente regolamento e in porti o luoghi designati prossimi alla costa degli Stati membri (art. 20). I pescherecci comunitari di lunghezza fuori tutto pari o superiore a 10 metri che partecipano a un'operazione di trasbordo compilano una dichiarazione di trasbordo da trasmettere al proprio Stato di bandiera (art. 21). I pescherecci comunitari di lunghezza pari o superiore a 12 metri registrano e trasmettono elettronicamente le informazioni della dichiarazione di trasbordo (art. 22). Ogni peschereccio comunitario di lunghezza pari o superiore a 10 metri compila e trasmette al proprio Stato di bandiera una dichiarazione di sbarco (art. 23). Ogni peschereccio comunitario di lunghezza pari o superiore a 12 metri registra e trasmette elettronicamente le informazioni della dichiarazione di sbarco (art. 24). Per garantire l'osservanza delle norme di PCP da parte dei pescherecci non soggetti agli obblighi relativi alla dichiarazione di sbarco, ogni Stato membro, mediante campionamento, ne controlla le attività (art. 25)

Gli Stati membri inoltre controllano il rispetto dei regimi di sforzo di pesca nelle zone geografiche cui si applica lo sforzo di pesca massimo consentito (art. 26). Ogni Stato membro di bandiera registra i dati relativi alle possibilità di pesca e, mensilmente, per via informatica, li notifica in forma aggregata alla Commissione (art. 33). È prevista la chiusura delle attività di pesca da parte degli Stati membri, per esaurimento del con-

tingente o raggiungimento dello sforzo di pesca massimo consentito (art. 35), o da parte della Commissione, per mancata notifica, da parte di uno Stato membro, dei dati mensili relativi alle possibilità di pesca (art. 36).

Quanto al controllo della gestione della flotta, ogni Stato membro verifica e garantisce che la capacità totale delle licenze di pesca da esso rilasciate, espressa in GT e KW, non superi quella per esso fissata, comunicando alla Commissione i metodi di controllo adottati e gli estremi degli organismi di controllo (art. 38).

Quanto, invece, al controllo dei piani pluriennali delle attività di pesca, vengono dettate le condizioni per il trasbordo, su un altro peschereccio, e per lo sbarco, in un porto designato, delle catture, comprese le condizioni per la scelta di detti porti designati (artt. 42 e 43), venendo anche dettate le disposizioni per lo stivaggio separato delle catture di stock demersali oggetto di piani pluriennali (art. 44). Ogni Stato membro deve definire un programma nazionale di controllo per ogni piano pluriennale (art. 46).

Sul controllo delle misure tecniche viene stabilito che per i tipi di pesca per i quali non è consentito utilizzare più di un tipo di attrezzo, qualsiasi altro attrezzo deve essere fissato e stivato in modo da non risultare agevolmente utilizzabile (art. 47), che i pescherecci comunitari devono disporre a bordo delle attrezzature necessarie per poter recuperare gli attrezzi perduti (art. 48), che lo Stato membro costiero, tramite il centro di controllo della pesca, controlla le zone di restrizione della pesca impiegando un sistema che regi-

stra il transito dei pescherecci di lunghezza pari o superiore a 12 metri (art. 50), e che quando viene raggiunto un livello limite di catture, la zona interessata è temporaneamente chiusa al pertinente tipo di pesca dallo Stato membro costiero o dalla Commissione, la quale definisce le specie interessate, calcolandone il livello limite (artt. 51, 53 e 54). Gli Stati membri provvedono, inoltre, affinché l'esercizio della pesca ricreativa, di cui è vietato il commercio delle catture, sia compatibile con la PCP e controllano le catture di stock oggetto di piani di ricostituzione effettuate nell'ambito di detta pesca (art. 55).

Le disposizioni sul controllo della commercializzazione stabiliscono che ogni Stato membro, oltre a provvedere affinché i prodotti per i quali sono stabilite norme comuni di commercializzazione siano commercializzati solo se conformi a tali norme (art. 57), controlla l'applicazione delle norme della PCP in tutte le fasi della commercializzazione (dalla prima vendita alla vendita al dettaglio, compreso il trasporto). Gli operatori responsabili dell'acquisto, della vendita, del magazzinaggio o del trasporto, invece, qualora sia stata stabilita una taglia minima per una determinata specie, devono poterne comprovare la relativa zona geografica d'origine (art. 56).

Tutte le partite di prodotti della pesca e dell'acquacoltura, dalla cattura o raccolta alla vendita al dettaglio, devono essere rintracciabili e, a tal fine, qualora immessi nel mercato comunitario, devono essere adeguatamente etichettati, dovendo fornire ai consuma-

... Continua



Continua ...

tori la denominazione commerciale e quella scientifica, la pertinente zona geografica, il metodo di produzione e l'eventuale precedente surgelamento (art. 58).

Allo sbarco, tutti i prodotti della pesca devono essere pesati e i relativi risultati sono utilizzati per compilare la dichiarazione di sbarco, il documento di trasporto, la nota di vendita e la dichiarazione di assunzione in carico (artt. da 60 a 68). I prodotti della pesca, inoltre, dopo lo sbarco devono essere commercializzati per la prima volta o registrati in un centro di vendita all'asta, ad acquirenti registrati o ad organizzazioni di produttori (art. 59).

Gli Stati membri, inoltre, controllano il regime dei prezzi e degli interventi (art. 70) e, periodicamente, affinché siano rispettate le condizioni del riconoscimento, le organizzazioni di produttori (art. 69).

Gli Stati membri sorvegliano le acque comunitarie soggette alla loro sovranità attraverso navi, aeromobili o un sistema di controllo satellitare, dovendo, il funzionario che avvisti o localizzi un peschereccio impegnato in attività che violi le norme della PCP, compilare un rapporto di sorveglianza, da trasmettere all'autorità competente, per adottare i provvedimenti adeguati (art. 71 e 72). Ove sia stato stabilito dal Consiglio un pro-

gramma di osservazione comunitaria di controllo, gli osservatori di controllo presenti a bordo, debitamente qualificati, verificano il rispetto delle norme della PCP da parte dei pescherecci e compilano un rapporto di osservazione da trasmettere alle autorità competenti e da inserire in una banca dati elettronica (art. 73).

Le disposizioni sulle ispezioni e i procedimenti stabiliscono che gli Stati membri compilano e aggiornano un elenco di funzionari incaricati di svolgere le ispezioni in mare, nei porti, durante il trasporto, negli impianti di trasformazione e durante la fase di commercializzazione dei prodotti della pesca (artt. 74 e 75). A seguito di ogni ispezione i funzionari, oltre a darne indicazione sul giornale di pesca, compilano un rapporto e lo trasmettono alle loro autorità competenti e all'operatore che può formulare osservazioni da inserire nel rapporto stesso (art. 76). I rapporti d'ispezione e sorveglianza costituiscono elementi di prova nei procedimenti amministrativi o giudiziari in ogni Stato membro (art. 77) e sono inseriti in una banca dati elettronica istituita dagli Stati membri (art. 78). La Commissione predispone un elenco degli ispettori comunitari per ispezioni nelle acque e su pescherecci comunitari (art. 79).

È dettata la disciplina sulle ispezioni di pescherecci al di fuori delle acque dello Stato membro d'ispezione (artt. 80 e 81), sulla procedura da seguire in casi d'infrazioni alle norme della PCP, constatate anche fuori delle acque dello Stato membro d'ispezione, potendo, in caso d'infrazioni gravi, essere richiesto al peschereccio di dirigersi immediatamente in un porto per

un'indagine completa (artt. 82, 83 e 84), e sul procedimento attinente a infrazioni alle norme della PCP constatate nel corso di ispezioni (art. 85).

Per l'esecuzione delle norme, gli Stati membri adottano misure adeguate, compresi i procedimenti amministrativi o penali, nei confronti delle persone sospettate di aver commesso un'infrazione alle norme della PCP. A tal fine, oltre a quelle stabilite dal regolamento (CE) n. 1005/2008, sono individuate ulteriori ipotesi di infrazioni gravi, al compimento delle quali gli Stati membri devono applicare sanzioni amministrative e/o penali, potendo aggiungersi anche quelle accessorie (art. 90), e adottare misure di esecuzione immediate a carico delle persone colte in flagrante (art. 91). Gli Stati membri, inoltre, istituiscono un registro nazionale delle infrazioni e applicano un sistema per cui la commissione di un'infrazione alle norme della PCP dà luogo all'assegnazione di un numero di punti, al comandante del peschereccio e al titolare della licenza di pesca, con possibilità di più sospensioni della stessa fino alla sua revoca definitiva e di annullamento dei punti in assenza di nuova infrazione per tre anni (artt. 92 e 93).

Gli Stati membri possono effettuare programmi comuni di controllo, ispezione e sorveglianza delle attività di pesca (art. 94), mentre la Commissione, di concerto con lo Stato membro interessato, può determinare le attività di pesca che saranno soggette a programmi specifici di controllo e di ispezione (art. 95).

È disciplinata la valutazione e il

... Continua



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



Continua ...

controllo da parte della Commissione dell'applicazione delle norme di PCP da parte degli Stati membri, attraverso propri funzionari muniti di un mandato scritto (art. 96 e 97), i quali possono assistere alle attività di controllo delle autorità nazionali di controllo, nell'ambito di un programma di verifica reciprocamente accettato (art. 98) o attraverso ispezioni autonome, se vi sono motivi di ritenere che siano state commesse irregolarità nell'applicazione delle norme di PCP (art. 99). La Commissione può anche realizzare sistemi di controllo (audit) degli Stati membri (100). A seguito di tali attività i funzionari della Commissione compilano e trasmettono allo Stato membro interessato per i provvedimenti necessari un rapporto di verifica, ispezione autonoma o audit (artt. 101 e 102).

Sono anche previste misure volte a garantire il rispetto degli obiettivi di PCP da parte degli Stati membri, attraverso misure finanziarie, potendo, la Commissione, decidere la sospensione o la soppressione dell'aiuto finanziario della Comunità (art. 103), la chiusura temporanea delle attività di pesca (104), detrazioni di contingenti e sforzo di pesca (art. 105, 106, 107), nonché misure di emergenza di durata non superiore a sei mesi (art. 108).

Le disposizioni sui dati e l'informazione, poi, stabiliscono che gli Stati membri istituiscono una base dati informatizzata per la convalida dei dati registrati, garantendo l'accesso remoto da parte della Commissione e lo scambio elettronico diretto delle pertinenti informazioni con la stessa e gli altri

Stati membri (art. 109, 110 e 111), e che ai fini del presente regolamento ogni Stato membro istituisce un sito web con una zona accessibile al pubblico e una protetta (art. 114, 115 e 116). Viene inoltre stabilita, per quanto riguarda il trattamento dei dati personali, l'invarianza del livello di tutela garantito dalle disposizioni comunitarie e nazionali e dettate disposizioni che impongono agli Stati membri e alla Commissione di adottare tutte le misure necessarie per garantire la riservatezza del segreto professionale e commerciale (art. 112 e 113).

Le autorità responsabili dell'attuazione del presente regolamento negli Stati membri cooperano amministrativamente tra di loro, con le autorità competenti dei paesi terzi e con la Commissione al fine di garantire l'osservanza del presente regolamento (art. 117). Una relazione quinquennale sull'applicazione del presente regolamento è trasmessa dagli Stati membri alla Commissione, la quale, anche sulla base delle proprie osservazioni, elabora una relazione da presentare al Parlamento europeo e al Consiglio (art. 118). Tutte le volte che è fatto rinvio alla procedura di comitato per l'attuazione di disposizioni del presente regolamento, la Commissione, oltre ad applicare le disposizioni della decisione 1999/468/CE, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, si avvale dell'assistenza dal comitato per il settore della pesca e dell'acquacoltura di cui al regolamento (CE) n. 2371/2002 (art. 119).

Il presente regolamento, infine, contiene disposizioni di modifica e abrogazioni di altri regolamenti e

tra questi ultimi è annoverato il regolamento(CEE) n. 2847/93 (artt. 120, 121 e 122).

Il presente regolamento si applica dal 1° gennaio 2010. Tuttavia l'applicazione di alcune disposizioni è differita al 2011, per altre bisognerà attendere la data di entrata in vigore delle loro modalità di applicazione e, per altre ancora, altri sei mesi dopo tale data (art. 124).

Chiudono il presente regolamento l'allegato I, sui parametri specifici in materia di ispezioni per i piani pluriennali, e l'allegato II, sulla tavola di concordanza col precedente regolamento (CEE) n. 2847/1993.

2 – Con un ulteriore recente provvedimento l'Unione europea è intervenuta sul regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, istituito dal regolamento (CE) n. 1005/2008 del Consiglio, del 29 settembre 2008, e sulle sue modalità di applicazione introdotte col regolamento (CE) n. 1010/2009 della Commissione, del 22 ottobre 2009.

Il regolamento (CE) n. 1005/2008 si applica ai prodotti della pesca come definiti dallo stesso regolamento, ad eccezione dei prodotti elencati al suo allegato I, che deve essere ora modificato sulla base delle nuove informazioni acquisite nell'ambito della cooperazione amministrativa con i paesi terzi.

Il regolamento (CE) n. 1010/2009, invece, stabilisce, tra l'altro, parametri per l'esecuzione di ispezioni in porto da parte degli Stati membri ed è necessario che alcune delle informazioni sulle ispezioni con-

... Continua





Continua ...

dotte su pescherecci di paesi terzi siano comunicate per via elettronica alla Commissione e da questa trasmesse agli altri Stati membri. Nell'allegato IX del medesimo regolamento, poi, devono figurare le disposizioni amministrative in base alle quali il certificato di cattura è redatto, convalidato o presentato per via elettronica ovvero sostituito da sistemi elettronici di tracciabilità che consentano alle autorità di esercitare lo stesso livello di controllo. Essendo state concordate nuove disposizioni amministrative sui certificati di cattura, è opportuno aggiornare l'allegato in questione.

Occorrendo dunque modificare i suddetti regolamenti, la Commissione europea ha adottato il regolamento (UE) n. 86/2010, del 29 gennaio 2010, recante modifica dell'allegato I del regolamento (CE) n. 1005/2008 del Consiglio per quanto riguarda la definizione dei prodotti della pesca e del regolamento (CE) n. 1010/2009 della Commissione per quanto riguarda lo scambio di informazioni sulle ispezioni condotte su pescherecci di paesi terzi e le disposizioni amministrative in materia di certificati di cattura.

L'allegato I del regolamento (CE) n. 1005/2008, come modificato dal regolamento (UE) n. 86/2010, nell'elencare i prodotti cui non si applica la definizione di prodotti della pesca, riporta anche, per ogni prodotto, il relativo codice della nomenclatura combinata (NC), di cui al regolamento (CE) n. 948/2009 della Commissione del 20 settembre 2009, recante modifica dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio

relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune.

Quanto al regolamento (CE) n. 1010/2009, innanzitutto, all'articolo 4 che individua i parametri per le ispezioni in porto delle operazioni di sbarco e trasbordo effettuate ogni anno da pescherecci di paesi terzi, viene aggiunto un secondo comma il quale dispone che nel caso in cui l'ispezione si basi sulla mancata sottoposizione del peschereccio a controlli in porto nello Stato di approdo nel corso degli ultimi 3 o 6 mesi, lo Stato membro deve comunicare senza indugio alla Commissione il nome e la bandiera del peschereccio del paese terzo sottoposto ad ispezione e la data dell'ispezione. La Commissione trasmette tali informazioni agli Stati membri.

In quest'ultimo regolamento viene inoltre modificato il testo dell'allegato IX, sulle procedure amministrative concordate con gli Stati di bandiera con riguardo all'attuazione delle disposizioni in materia di certificazione delle catture, inserendo con le tre prime sezioni, relativamente ai paesi della Norvegia, Stati Uniti e Nuova Zelanda, le disposizioni sul sistema elettronico di certificazione delle catture e sull'assistenza reciproca, nonché il facsimile del certificato di cattura che sostituirà il certificato di cattura della Comunità europea a decorrere dal 1° gennaio 2010.

3 – La Commissione europea, ha anche adottato la decisione 2010/74/UE del 4 febbraio 2010, recante modifica della decisione 2005/629/CE che istituisce un comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP) che

fornisce alla Commissione pareri scientifici altamente qualificati. Con la presente decisione si semplificano le procedure per la nomina dei membri dello CSTEP, il loro mandato, l'invito di esperti esterni, la creazione di gruppi di lavoro, nonché per l'adozione del regolamento interno dello stesso CSTEP. Inoltre, per evitare di confondere le indennità giornaliere versate agli esperti privati invitati dalla Commissione, vengono designate col termine di «compensi» le indennità aggiuntive da corrispondere a norma della decisione 2005/629/CE ai membri dello CSTEP e agli esperti esterni che partecipano alle riunioni dello CSTEP.

4 – La Commissione europea, inoltre, ha adottato il regolamento (UE) n. 201/2010 del 10 marzo 2010, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1006/2008 del Consiglio relativo alle autorizzazioni delle attività di pesca dei pescherecci comunitari al di fuori delle acque comunitarie e all'accesso delle navi di paesi terzi alle acque comunitarie. Tale regolamento (i) stabilisce condizioni di autorizzazione specifiche per le navi dell'UE che praticano attività di pesca nelle acque norvegesi del Mare del Nord e nelle acque delle Isole Fær Øer, nonché per i pescherecci norvegesi e delle Isole Fær Øer che praticano attività di pesca nelle acque dell'UE; (ii) detta disposizioni per garantire la corretta registrazione delle catture di melù e di sgombro effettuate da navi di paesi terzi nelle acque dell'UE; e (iii) consente alle navi sprovviste di autorizzazione, ai sensi del regolamento (CE) n.

... Continua



Continua ...

1006/2008, la possibilità di transitare nelle acque dell'UE, a condizione che i loro attrezzi da pesca siano riposti in modo da non essere prontamente utilizzabili per operazioni di pesca.

5 – Ultimo provvedimento di cui diamo conto è il regolamento (UE) n. 395/2010 della Commissione del 7 maggio 2010, recante modifica del regolamento (CE) n. 1010/2009 per quanto riguarda le disposizioni amministrative sui certificati di cattura. Col regolamento n. 395/2010 viene modificato il testo dell'allegato IX, sulle procedure amministrative concordate con gli Stati di bandiera con riguardo all'attuazione delle disposizioni in materia di certificazione delle catture, inserendo con le sezioni 4, 5 e 6, relativamente ai paesi dell'Islanda, Canada e Isole Fær Øer, le disposizioni sul sistema elettronico di certificazione delle catture e sull'assistenza reciproca, nonché il facsimile del certificato di cattura che sostituirà il certificato di cattura della Comunità europea a decorrere dal 1° gennaio 2010.

## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Greta Tellarini e  
Giuseppe Giliberti

**REGOLAMENTO (CE) N. 1224/2009 DEL CONSIGLIO DEL 20 NOVEMBRE 2009 CHE ISTITUISCE UN REGIME DI CONTROLLO COMUNITARIO PER GARANTIRE IL RISPETTO DELLE NORME DELLA POLITICA COMUNE DELLA PESCA, CHE MODIFICA I REGOLAMENTI (CE) N. 847/96,**

**(CE) N. 2371/2002,  
(CE) N. 811/2004,  
(CE) N. 768/2005,  
(CE) N. 2115/2005,  
(CE) N. 2166/2005,  
(CE) N. 388/2006,  
(CE) N. 509/2007,  
(CE) N. 676/2007,  
(CE) N. 1098/2007,  
(CE) N. 1300/2008,  
(CE) N. 1342/2008**

**E CHE ABROGA I REGOLAMENTI**

**(CEE) N. 2847/93,  
(CE) N. 1627/94 E  
(CE) N. 1966/2006**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 343/1 del 22 dicembre 2009)*

(Si rinvia all'articolo di G. Giliberti)

**REGOLAMENTO (UE) N. 86/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 29 GENNAIO 2010 RECANTE MODIFICA DELL'ALLEGATO I DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1005/2008 DEL CONSIGLIO PER QUANTO RIGUARDA LA DEFINIZIONE DEI PRODOTTI DELLA PESCA E DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1010/2009 DELLA COMMISSIONE PER QUANTO RIGUARDA LO SCAMBIO DI INFORMAZIONI SULLE ISPEZIONI CONDOTTE SU PESCHERECCI DI PAESI TERZI E LE DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE IN MATERIA DI CERTIFICATI DI CATTURA**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 26/1 del 30 gennaio 2010)*

(Si rinvia all'articolo di G. Giliberti)

**REGOLAMENTO (UE) N. 201/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 10 MARZO 2010 RECANTE MODALITÀ DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1006/2008 DEL CONSIGLIO RELATIVO ALLE AUTORIZZAZIONI DELLE ATTIVITÀ DI PESCA DEI PESCHERECCI COMUNITARI**

**MCCANICA AERONAUTICA S.R.L.**

**AL DI FUORI DELLE ACQUE COMUNITARIE E ALL'ACCESSO DELLE NAVI DI PAESI TERZI ALLE ACQUE COMUNITARIE**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 61/10 dell'11 marzo 2010)*

(Si rinvia all'articolo di G. Giliberti)

**DECISIONE DELLA COMMISSIONE DEL 4 FEBBRAIO 2010 RECANTE MODIFICA DELLA DECISIONE 2005/629/CE CHE ISTITUISCE UN COMITATO SCIENTIFICO, TECNICO ED ECONOMICO PER LA PESCA (2010/74/UE)**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 37/52 del 10 febbraio 2010)*

(Si rinvia all'articolo di G. Giliberti)

**REGOLAMENTO (UE) N. 395/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 7 MAGGIO 2010 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1010/2009 PER QUANTO RIGUARDA LE DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE SUI CERTIFICATI DI CATTURA**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 115/1 dell'8 maggio 2010)*

(Si rinvia all'articolo di G. Giliberti)

**REGOLAMENTO (UE) N. 428/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 20 MAGGIO 2010 RECANTE ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 14 DELLA DIRETTIVA 2009/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO PER QUANTO RIGUARDA LE ISPEZIONI ESTESE DELLE NAVI**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 125/2 del 21 maggio 2010)*

Il presente regolamento interviene ad identificare le voci specifiche da controllare nel corso di un'ispezione estesa per i settori a rischio di cui all'allegato VII della Direttiva 2009/16/CE del Parla-

... Continua



Continua ...

mento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo. Pertanto, un'ispezione estesa di cui all'art. 14 della Direttiva 2009/16/CE prevede, ove applicabile, almeno il controllo delle voci specifiche elencate nell'allegato del presente regolamento. Qualora non vengano indicati settori specifici per un particolare tipo di nave definito nella Direttiva 2009/16/CE, l'ispettore si basa sulla sua valutazione professionale nel decidere quali voci da ispezionare e a quale livello ai fini del controllo delle condizioni complessive in questi settori.

**LEGGE 23 DICEMBRE 2009, N. 201**  
**ADESIONE DELLA REPUBBLICA ITALIANA AL PROTOCOLLO DI MODIFICA DELLA CONVENZIONE DEL 1976 SULLA LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ IN MATERIA DI CREDITI MARITTIMI, ADOTTATO A LONDRA IL 2 MAGGIO 1996, NONCHÉ DELEGA AL GOVERNO PER LA SUA ATTUAZIONE**  
*(Pubblicato in G.U.R.I. n. 9 del 13 gennaio 2010)*

La Convenzione sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi (LLMC), fatta a Londra nel 1976, in vigore dal 1986, consente ai proprietari delle navi e ai soccorritori di limitare la loro responsabilità per danni a persone (morte o lesioni) o cose. Attualmente ne fanno parte 52 Stati, che corrispondono al 49,94 per cento del tonnellaggio mondiale.

Modificando la Convenzione, il Protocollo di Londra del 1996, in vigore dal 2004, incrementa i limiti delle compensazioni da corrispondere in caso d'incidente ed

introduce una procedura semplificata per l'aggiornamento degli stessi. Attualmente ne fanno parte 37 Stati, che corrispondono al 42,18 per cento del tonnellaggio mondiale.

Pur non avendo firmato la Convenzione, con legge n. 201 del 2009, l'Italia ha aderito al relativo Protocollo, il cui articolo 9 gli consente di rimanere vincolata alla Convenzione, come emendata dal Protocollo, ma solo nei confronti degli Stati Parte del Protocollo. Detta legge, oltre a contenere l'autorizzazione all'adesione al Protocollo del 1996 e il relativo ordine di esecuzione, delega il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi attuativi della Convenzione come modificata dal Protocollo del 1996.

La disciplina uniforme, innanzitutto regola il diritto di limitazione, individuando:

- (i) le persone aventi diritto a limitare la responsabilità (proprietario della nave, noleggiatore, armatore, armatore-gerente, addetto al recupero e assicuratore) (art. 1);
- (ii) i crediti soggetti a limitazione [(a) per morte, lesioni personali, perdita o danni a beni; (b) per ritardi nel trasporto di merci, passeggeri o loro bagaglio; (c) per violazione di diritti extracontrattuali; (d) per recupero, rimozione, distribuzione o eliminazione della pericolosità di una nave affondata, naufragata, incagliata o abbandonata, e di ogni cosa imbarcata; (e) per rimozione, distruzione, eliminazione della pericolosità del carico; (f) per provvedimenti presi per prevenire o ridurre i danni per i quali il responsabile può limitare la sua responsabilità] (art. 2, par. 1);
- (iii) i crediti esclusi dalla limitazio-

ne [(a) per soccorso; (b) per inquinamento da idrocarburi ai sensi della Convenzione sulla responsabilità civile per inquinamento marino da trasporto di idrocarburi del 1969 (CLC); (c) per danni nucleari (art. 3);

(iv) il comportamento che preclude la limitazione (formula *wilful misconduct*) (art. 4);

La disciplina del diritto di limitazione è completata dalla previsione della possibilità di compensazione tra i crediti dell'avente diritto di limitare la propria responsabilità e quelli del reclamante risultanti dallo stesso evento, salva l'applicazione della Convenzione all'eventuale differenza (art. 5).

Vengono poi dettati i limiti della responsabilità che, per crediti da morte o lesioni personali e per altri crediti, per navi fino a 2.000 tonnellate, sono rispettivamente di 2 e 1 milione di Unità di conto, e crescenti col tonnellaggio (art. 6). Tuttavia, il limite dei crediti per morte o lesioni personali arrecate ai passeggeri è di 175.000 Unità di conto, moltiplicato per il numero dei passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare (art. 7). I limiti della responsabilità determinati secondo gli articoli 6 e 7 si applicano all'insieme dei crediti derivanti da uno stesso evento (art. 9), mentre l'Unità di conto è il Diritto speciale di prelievo come definito dal Fondo monetario internazionale (art. 8).

La limitazione della responsabilità può essere invocata anche senza la previa costituzione di un apposito fondo di limitazione, ma uno Stato Parte può introdurre apposite condizioni per l'esercizio di tale diritto (art. 10).

Viene quindi disciplinato il fondo

... Continua





Continua ...

di limitazione, ponendo le disposizioni sulla sua costituzione da parte di ogni persona la cui responsabilità è messa in causa (art. 11), sulla sua ripartizione tra i creditori (art. 12) e sulla preclusione di azioni nei confronti di ogni altro bene di una persona che abbia costituito un fondo di limitazione, per chi abbia presentato un credito nei confronti di detto fondo (art. 13). Quanto alla legislazione applicabile, salve le disposizioni della Convenzione, le norme sulla costituzione e ripartizione del fondo di limitazione, nonché le norme di procedura connesse devono essere poste dallo Stato Parte in cui il fondo viene costituito (art. 14).

La disciplina uniforme si applica quando una persona di cui all'articolo 1 cerchi di limitare la propria responsabilità dinanzi al Tribunale di uno Stato Parte, o cerchi di ottenere il rilascio di una nave o altro bene o la revoca di una garanzia fornita nell'ambito della giurisdizione di detto Stato Parte. Tuttavia uno Stato Parte può escludere da detta applicazione chi non ha la residenza abituale o la sede principale dell'attività in uno Stato Parte, ovvero la nave che non ne batte bandiera. Ogni Stato Parte può regolare il sistema di limitazione della responsabilità (i) per le navi destinate alla navigazione interna e per quelle inferiori a 300 tonnellate, (ii) per i crediti da eventi che non coinvolgono interessi di cittadini di altri Stati Parte e (iii) per i crediti da morte o lesioni personali ai passeggeri, ma, in quest'ultimo caso senza diminuire il limite. Vengono anche dettati i casi in cui la Convenzione non si

applica alle navi costruite o impiegate in trivellazioni sottomarine e la sua tassativa non applicazione ai veicoli a cuscino d'aria e alle piattaforme galleggianti costruite per esplorare o sfruttare le risorse naturali del suolo e sottosuolo marino (art. 15).

Completano la Convenzione le disposizioni finali (artt. da 16 a 23). Sul punto, il Protocollo, sostituendo l'articolo 18, paragrafo 1, della Convenzione, introduce la possibilità per uno Stato Parte di riservarsi il diritto di escludere dalle limitazioni i crediti per danni rientranti nella Convenzione del 1996 sulla responsabilità e la compensazione per danni derivanti dal trasporto in mare di sostanze tossiche o pericolose (HNS).

Significative sono anche le disposizioni del Protocollo in ordine all'emendabilità dei limiti di responsabilità, compresa una procedura di accettazione tacita per l'aggiornamento degli importi delle compensazioni (art. 8), completato dalle clausole finali (artt. da 10 a 15).

Infine, per l'attuazione della Convenzione come modificata dal Protocollo, l'articolo 3 della legge n. 201 delega il Governo, dettando i principi e i criteri direttivi della nuova procedura concorsuale che andrà a sostituire quella attualmente vigente (artt. 275, 276, 277, 620 e ss c.n., 483 e ss r.c.n.).

#### **DECRETO MINISTERIALE 23 DICEMBRE 2009**

**ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 1, COMMA 1046, DELLA LEGGE 27 DICEMBRE 2006, N. 296, CONCERNENTE LA DEMOLIZIONE DI UNITÀ NAVALI DESTINATE AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

*(Pubblicato in G.U.R.I. n. 12 del 16 gennaio 2010)*

Il presente decreto stabilisce che possono fruire dei benefici previsti dall'art. 1, comma 1046, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, le imprese pubbliche e private che gestiscono servizi di trasporto pubblico locale effettuati per via marittima, fluviale e lacuale, che vendono per demolizione, o fanno demolire per conto proprio, unità navali destinate, in via esclusiva, al trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale. Esse devono possedere i seguenti requisiti: età superiore ai 20 anni alla data del 1° gennaio 2006; disponibilità dell'unità navale, alla data di avvio alla demolizione o di vendita per demolizione; iscrizione dell'unità navale, non oltre la data del 1° gennaio 2006, nei registri di cui all'art. 146 cod. nav.; inizio dei lavori di demolizione in un cantiere sito nel territorio nazionale o di un Paese aderente all'OCSE nel periodo tra il 1° gennaio 2007 ed il 31 dicembre 2009. Il beneficio è pari a duemila euro per ogni passeggero trasportabile fino ad un limite massimo di 350 passeggeri.

#### **DECRETO MINISTERIALE 18 DICEMBRE 2009**

**APPROVAZIONE DEI NUOVI MODELLI DI CERTIFICATI DI SICUREZZA PER LA NAVIGAZIONE**

*(Pubblicato in G.U.R.I. n. 29 del 5 febbraio 2010)*

#### **LEGGE 1 FEBBRAIO 2010, N. 19**

**ADESIONE DELLA REPUBBLICA ITALIANA ALLA CONVENZIONE SULLA RESPONSABILITÀ CIVILE PER I DANNI DOVUTI A INQUINAMENTO DA COMBUSTIBILE DELLE NAVI, CON ALLEGATO, FATTA A LONDRA IL 23 MARZO**

... Continua



Continua ...

**2001, NONCHÉ NORME DI ADEGUAMENTO DELL'ORDINAMENTO INTERNO**  
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 43 del 22 febbraio 2010)

Con legge n. 19 del 2010 l'Italia ha aderito alla Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, con allegato, fatta a Londra il 23 marzo 2001. Gli Stati contraenti hanno adottato tale Convenzione riconoscendo l'importanza di definire una responsabilità precisa per tutte le forme di inquinamento da idrocarburi e di prevedere nel contempo un'adeguata limitazione del livello di detta responsabilità. A tal fine l'Italia ha già aderito, con legge 27 maggio 1999, n. 177, ai Protocolli emendativi delle Convenzioni del 1969 e del 1971 adottati a Londra il 27 novembre 1992 e concernenti, rispettivamente, la responsabilità civile per i danni derivati dall'inquinamento da idrocarburi, con allegato, e l'istituzione di un fondo internazionale per l'indennizzo dei medesimi danni. Inoltre, con legge 23 dicembre 2009, n. 201, l'Italia ha aderito al Protocollo di modifica della Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi, adottato a Londra il 2 maggio 1996.

La presente convenzione innanzitutto definisce i danni da inquinamento come qualsiasi perdita o danno all'esterno della nave causati da inquinamento che risulti da una fuga o dallo scarico di combustibile ovunque avvengano, fermo restando che l'indennizzo per il degrado dell'ambiente, a prescindere dal manca-

to guadagno dovuto a tale degrado, è limitato ai costi di ragionevoli misure di ripristino effettivamente intraprese o da intraprendere, nonché il costo delle misure preventive e le perdite o i danni ulteriori causati da tali misure (art. 1).

Il campo d'applicazione della normativa uniforme abbraccia sia i danni da inquinamento causati nel territorio di uno Stato contraente, incluso il mare territoriale, e nella sua zona economica esclusiva o in un'area situata oltre il mare territoriale con un limite massimo di 200 miglia marine dalle linee di base, sia le misure preventive, ovunque adottate, destinate a evitare o ridurre al minimo tali danni (art. 2); sono esclusi i danni da inquinamento causato dal trasporto di idrocarburi, quali definiti dalla Convenzione sulla responsabilità civile. Salvo diversa decisione dello Stato contraente, la presente convenzione non si applica alle navi da guerra, comprese quelle ausiliarie e alle altre navi di uno Stato o gestite da esso e adibite esclusivamente ad un servizio pubblico non commerciale (art. 4).

L'armatore della nave, al momento di un avvenimento, è responsabile dei danni da inquinamento da combustibile presente a bordo o proveniente dalla nave, salvo provi che i danni in questione a) risultano da un atto di guerra, da ostilità, da una guerra civile, da un'insurrezione o da un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile ed ineluttabile; o b) risultano interamente da un'azione o un'omissione intenzionali di un terzo allo scopo di causare un danno; o c) risultano interamente dalla negligenza o da altra

azione indebita di un governo od altra autorità responsabile della manutenzione di segnali luminosi o di altri mezzi di aiuto alla navigazione nell'esercizio di tale funzione. L'armatore può essere, completamente o in parte, esonerato dalla propria responsabilità ove provi che i danni da inquinamento risultano, interamente o in parte, da un'azione o un'omissione intenzionali del danneggiato, o dalla sua negligenza (art. 3).

Il proprietario di una nave di stazza lorda superiore a 1000 registrata in uno Stato Parte è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, per coprire la propria responsabilità per i danni da inquinamento per un importo equivalente ai limiti di responsabilità previsti dal regime di nazionale o internazionale di limitazione applicabile, ma in ogni caso non superiore a un importo calcolato in conformità della Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, modificata (art. 7, comma 1). Un certificato, rilasciato dall'autorità competente di uno Stato contraente e da tenere a bordo, attesta che detta assicurazione o altra garanzia è in corso di validità (art. 7, commi 2 e 5).

Le domande di risarcimento per i danni in questione possono essere proposte contro l'assicuratore o il garante. Il convenuto può avvalersi dei mezzi di difesa spettanti all'armatore, inclusa la limitazione di responsabilità, e, qualora tale ultimo diritto non spetti all'armatore, può chiedere di limitare la propria responsabilità all'ammontare dell'assicurazione

... Continua



Continua ...

o della garanzia. Il convenuto può altresì avvalersi del fatto che i danni da inquinamento risultano da comportamento doloso dell'armatore ma non di qualsiasi altro mezzo di difesa che avrebbe potuto invocare nel caso di un'azione dell'armatore nei suoi riguardi (art. 7, comma 10). Le azioni per l'indennizzo possono essere promosse soltanto davanti a un giudice dello Stato contraente nel cui territorio un avvenimento ha causato un danno da inquinamento o sono state adottate misure preventive (art. 9).

Ogni sentenza definitiva emanata in materia da un giudice competente, salvo che la stessa sia stata ottenuta in modo fraudolento o che il convenuto non sia stato posto in grado di predisporre la sua difesa, è riconosciuta in ogni altro Stato contraente e viene ivi resa esecutiva non appena sono state esaurite le procedure richieste dall'ordinamento locale, escluso il riesame nel merito (art. 10).

Le disposizioni finali (artt. da 11 a 19) contengono le clausole di rito sulla firma, ratifica, accettazione, approvazione, adesione, entrata in vigore, denuncia, revisione, depositario e lingue ufficiali.

La legge n. 19 del 2010: (i) autorizza il Presidente della Repubblica ad aderire alla presente Convenzione; (ii) contiene l'ordine di esecuzione, a decorrere dalla sua entrata in vigore (21 novembre 2008); (iii) individua l'autorità responsabile della vigilanza sull'osservanza della Convenzione nel Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto; (iv) conferisce al Ministro dello svi-

luppo economico la competenza a individuare l'ente abilitato al rilascio del certificato assicurativo; (v) apporta modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 27 maggio 1978, n. 504, sull'esecuzione delle convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi e della convenzione istituitiva di un Fondo internazionale di indennizzo dei relativi danni, tra l'altro, rimodulando e inasprendo la relativa disciplina sanzionatoria, e individuando il Capo del Compartimento marittimo quale autorità preposta a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17, legge 24 novembre 1981, n. 689.

#### **DECRETO MINISTERIALE 12 FEBBRAIO 2010**

**AGGIORNAMENTO DEL DECRETO 22 LUGLIO 1991, RECANTE NORME DI SICUREZZA PER IL TRASPORTO MARITTIMO ALLA RINFUSA DI CARICHI SOLIDI**  
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 56 del 9 marzo 2010)

#### **DECRETO MINISTERIALE 19 APRILE 2010**

**REQUISITI PER LA MANUTENZIONE E LA REVISIONE DEI DISPOSITIVI DI SALVATAGGIO DELLE NAVI MERCANTILI NONCHÉ PER LE DITTE AUTORIZZATE AD EFFETTUARE DETTI INTERVENTI**  
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 108 dell'11 maggio 2010)

#### **DECRETO MINISTERIALE 21 APRILE 2010**

**ISTRUZIONE, ADDESTRAMENTO E CERTIFICAZIONE DEL PERSONALE IMBARCATO SU NAVI VELOCI HSC (HIGH SPEED CRAFT)**  
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 110 del 13 maggio 2010)

#### **DECRETO MINISTERIALE 30 MARZO 2010**

#### **DEFINIZIONE DEI CRITERI PER DETERMINARE IL DIVIETO DI BALNEAZIONE, NONCHÉ MODALITÀ E SPECIFICHE TECNICHE PER L'ATTUAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO 30 MAGGIO 2008, N. 116, DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2006/7/CE, RELATIVA ALLA GESTIONE DELLA QUALITÀ DELLE ACQUE DI BALNEAZIONE**

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 119 del 24 maggio 2010)

Il presente decreto é finalizzato a definire i criteri per determinare il divieto di balneazione, nonché le modalità e le specifiche tecniche per l'attuazione del decreto legislativo 10 maggio 2008, n. 116. Con provvedimento del Ministero della salute, d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, possono essere aggiornate le norme tecniche contenute negli allegati al decreto, in relazione a modifiche della disciplina comunitaria ed all'evoluzione delle conoscenze tecnico-scientifiche.

#### **DECRETO MINISTERIALE 19 APRILE 2010, N. 74**

**REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2008/67/CE DELLA COMMISSIONE DEL 30 GIUGNO 2008, RECANTE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 96/98/CE DEL CONSIGLIO IN MATERIA DI EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO, RECEPITA CON DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 6 OTTOBRE 1999, N. 407**

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 120 del 25 maggio 2010)





## EVENTI

### **School in Aviation Management Seconda Edizione Ottobre 2010**

In un tempo in cui la crisi globale sta fortemente interessando il mercato del trasporto aereo, è fondamentale individuare nuove opportunità volte ad aumentare l'integrazione del sistema. In tale contesto, le attività formative assumono un ruolo fondamentale che deve essere continuamente aggiornato e sviluppato.

Su queste premesse è nata la collaborazione tra la II Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna (sede di Forlì) ed ENAV, che ha portato lo scorso anno alla prima edizione della School in Aviation Management, patrocinata da ENAC, con l'obiettivo di facilitare l'integrazione tra i principali attori del trasporto aereo. A seguito della positiva esperienza della prima edizione, la II Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna, in collaborazione con ENAV, propone la seconda edizione della School in Aviation Management per l'anno 2010.

Obiettivo della II edizione è di sviluppare ulteriormente il livello di integrazione, proponendo nuove occasioni di studio, di approfondimento e di confronto.

**Il programma comprenderà le seguenti tematiche:**

- Air transport regulatory framework;
- Airlines marketing strategy in a global crisis situation;
- Airport management and strategy;
- Financing the air transport sector;
- Air transport safety, security and environment. The SES and SESAR.

Il corso sarà tenuto da specialisti di livello internazionale: docenti di Università italiane ed europee, esperti e professionisti provenienti dall'Italia e da altri Paesi dell'Unione Europea, rappresentanti di Enti nazionali, della Commissione europea e di Agenzie

europee del settore aeronautico, società di gestione aeroportuale, compagnie aeree e industrie del settore, con il supporto di un tutor di provata esperienza.

Il corso si terrà a Forlì, nella Residenza Comunale, e sarà suddiviso in due moduli di una settimana ciascuno:

#### **11-15 ottobre/ 25-29 ottobre 2010.**

La scuola si rivolge a dirigenti, funzionari e consulenti di compagnie aeree, società di gestione aeroportuale, gestori di servizi per il traffico aereo, industrie aeronautiche ed enti governativi del settore del trasporto aereo.

Il corso si terrà in lingua italiana ed inglese.

Ai partecipanti che avranno frequentato almeno l'80% del corso verranno attribuiti 6 crediti ECTS.

Il direttore della scuola è il Prof. Franco Persiani, la coordinatrice didattica è la prof.ssa Anna Masutti, entrambi professori dell'Università di Bologna.

#### **Per informazioni:**

[info@isaers.com](mailto:info@isaers.com)

Tel. +39 0543473330

Fax +39 0543787217

#### **The second edition of the School in Aviation Management will take place in October 2010**

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

Those are the basis for the cooperation between the II Faculty of Engineering of Bologna University (located in Forlì) and ENAV, which generated last year the first edition of the School in Aviation Management, supported by ENAC, with the aim to facilitate the air transport integration through the involvement of different actors.

The ambition of the second edition of the School in Aviation Management is to further reinforce the already set up integration, disclosing other opportunities.

**The programme will cover the following areas:**

- Air transport regulatory framework;
- Airlines marketing strategy in a global crisis situation;
- Airport management and strategy;
- Financing the air transport sector;
- Air transport safety, security and environment. The SES and SESAR.

The course will be taught by internationally renowned specialists in their fields: professors from Italian and European Universities, representatives from the European Commission, Italian and European Aviation Agencies, airport authorities, professionals from air carrier companies and aerospace industry, with the support of an experienced tutor.

The course will be held in Forlì (Residenza Comunale) and consists of two separate modules:

#### **11-15 October/ 25-29 October 2010**

The school is suitable for officers, managers and supervisors in airlines, aerodromes, air navigation service providers, aircraft industries and government regulatory bodies in the air transport system. Participants attending at least 80% of the course will be granted of 6 ECTS.

The School is headed by Prof. Franco Persiani and coordinated by Prof. Anna Masutti, both from Bologna University.

#### **For information:**

[info@isaers.com](mailto:info@isaers.com)

Tel. +39 0543473330

Fax +39 0543787217