



THE ITALIAN MARITIME JOURNAL

A CURA DI:

Greta Tellarini

COMITATO DIRETTIVO:

Stephan Hobe, Pietro Manzini
Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon
Benito Pagnanelli, Franco Persiani
Alfredo Roma, Kai-Uwe Schrogl
Mario Sebastiani, Greta Tellarini
Leopoldo Tullio, Stefano Zunarelli

HANNO COLLABORATO:

Alessandra De Nardo, Leonardo Morelli
Doriano Ricciutelli,
Nicola Ridolfi, Greta Tellarini.

REDAZIONE:

Silvia Ceccarelli, Alessandra Laconi,
Pietro Nisi, Nicola Ridolfi, Alessio Totaro

E-mail: ing2.the-maritime-journal@unibo.it

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

SOMMARIO

Operazione TRITON: la "sorveglianza delle frontiere marittime" e "SAR" nella recente disciplina di Frontex. Cenni sul concomitante fenomeno delle "navi fantasma" (ghost ship).

di Doriano Ricciutelli

pag. 2

Il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP) ed i finanziamenti per i pescatori europei.

di Alessandra De Nardo

pag. 7

The Global Ocean: from decline to recovery.

di Alessandra De Nardo

pag. 9

Osservatorio Legislativo

di Leonardo Morelli

pag. 11

Rassegna Giurisprudenziale

a cura di Nicola Ridolfi

pag. 22

Materiali

a cura di Greta Tellarini

pag. 29



Operazione TRITON: la “sorveglianza delle frontiere marittime” e “SAR” nella recente disciplina di Frontex. Cenni sul concomitante fenomeno delle “navi fantasma” (*ghost ship*).

di Dorianò Ricciutelli

Dal 1° novembre 2014 l’Agenzia Frontex ha avviato, sotto l’egida (*i.e.* “*command and control*”) del Ministero dell’Interno ed in stretta cooperazione con la Guardia di Finanza, la Guardia Costiera e la Marina Militare, l’operazione “Triton”, che prevede l’impiego di mezzi navali ed aerei nel Mare Mediterraneo centrale e, segnatamente, nelle nostre acque territoriali ed in aree del territorio italo - maltese per l’esercizio delle attività di “*searche and rescue*” (SAR). Si tratta di una *joint operation* (JO) rivolta alla sorveglianza della frontiera marittima sino a “trenta miglia dal litorale italiano”, diretta da un centro di coordinamento a Pratica di Mare (Roma) con basi a Lampedusa e Porto Empedocle, che può complessivamente contare su un dispositivo comprendente due navi d’altura, due navi costiere, due motovedette costiere, due aerei ed un elicottero. Quanto alla genesi dell’iniziativa in parola, è utile evidenziare come la precedente missione nazionale denominata “Mare Nostrum” abbia, invece, riguardato il pattugliamento di un’area assai estesa del Mediterraneo - in acque internazionali fin verso le coste libiche - con precipue finalità di tutela della vita dei migranti in mare atteso lo “stato di emergenza umanitaria in corso nello Stretto di Sicilia”, a seguito del tragico naufragio lampedusano avvenuto in data 3 ottobre 2013¹.

In via preliminare, occorre chiarire che, in conformità del combinato disposto dell’art. 3 del Regolamento (CE) n. 2007/2004 e dell’art. 16 del *Border Schengen Code* (BSC)², la sorveglianza delle frontiere “ricade sotto la responsabilità degli Stati membri”, mentre l’Agenzia, in seno alla *policy* comunitaria di settore³, presta assistenza ed organizza operazioni congiunte di concerto con i Paesi interessati, coordinandone puntualmente le attività e valutandone i risultati finali. In relazione agli aspetti specificatamente correlati al rafforzamento della vigilanza marittima - peraltro, non disgiunti dalle problematiche di *safety* - si deve osservare che la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull’attività del “*Mediterranean Task Force*” (TFM) del 4 dicembre 2013⁴ ne ha ribadito il carattere di reciproca complementarietà confermando le attribuzioni di coordinamento di Frontex. Si noti, poi, che l’operazione “Triton” - invero originariamente annunciata il 27/8/2014 come “*Frontex Plus*” - è sorta in una cornice di proposte governative mirate a rafforzare l’“intervento europeo in tema di immigrazione”, connesso al massiccio fenomeno degli sbarchi e, nella riunione del Consiglio (GAI) del 9 ottobre 2014, è stata salutata con estremo favore dopo l’annuncio

1 L’operazione militare, denominata “Mare Nostrum” ha, altresì, potenziato il controllo dei flussi migratori già attivo.

2 Vedi Regolamento (CE) n. 562/2006.

3 Vedi Consiglio Europeo di Salonicco del 19 e 20 giugno 2003 su “Piano per la gestione delle frontiere esterne degli Stati membri dell’Unione Europea”.

4 COM (2013)869 final, “Lines of Action, 4.1”.



ufficializzato del suo lancio da parte della Commissione⁵.

Orbene, spostando l'attenzione su una lettura "autentica" delle determinazioni di Frontex (vedi, *Home Page*), emerge che l'operazione "Triton" è in prevalenza concentrata sull'obiettivo del "controllo delle frontiere", mentre il "salvataggio delle persone" in mare rimane pur tuttavia una "priorità assoluta" dell'Agenzia, come si evince espressamente anche dalla disposizione (art. 2) del Regolamento (UE) n. 1052/2013, costitutivo del sistema Eurosur. Per converso, merita considerare che la disciplina inerente alle azioni di "searche and rescue", secondo quanto affermato nella dichiarazione del Consiglio, allegata giustappunto al suddetto regolamento, è ricompresa nell'alveo delle esclusive prerogative degli Stati membri, ergo con esclusione della competenza comunitaria. In questa sede è sufficiente richiamare i dettami introdotti dalle fonti internazionali concordemente alle quali i singoli Paesi agiscono nell'assolvimento di tale genere d'impegno e, precisamente, l'art. 98 della Convenzione UNCLOS del 1982, il Capitolo V, Regolamento 7 della Convenzione SOLAS del 1974 e il Capitolo 2.1.10 della Convenzione SAR del 1979 - nonché gli emendamenti a questi ultimi due atti, rispettivamente dell'art. 33 (SOLAS) e del Capitolo 3.1.9 (SAR) - e la risoluzione MSC 167(78) dell'IMO, recante le "Linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare".

Senonché, alla luce del recente Regolamento (UE) n. 656/2014, che introduce nell'ordinamento unionale "norme per la sorveglianza delle frontiere marittime esterne nel contesto della cooperazione operativa coordinata dall'Agenzia" Frontex, riteniamo che si riuscirà a dipanare la *vexata questio* sulla compatibilità dell'attività di controllo del passaggio dei confini meridionali dell'UE e la protezione della vita umana. Infatti, in una logica di collegamento necessario, le regole applicabili alle situazioni di ricerca e soccorso, che possono potenzialmente presentarsi durante un'operazione marittima "antimmigrazione", rappresentano un elemento nodale per l'esito stesso delle missioni gestite - nel caso di specie - da Frontex, rispetto alle quali è stato ritenuto vantaggioso, da parte di autorevole fonte istituzionale, dar corso immediato alla "attuazione concreta ed effettiva" della nuova disciplina regolamentare⁶. Va da sé che "Triton" si tradurrà in un decisivo banco di prova per testare la validità del suddetto strumento comunitario, che consentirà, nei casi di intervento in mare, alle guardie di frontiera di reagire efficacemente, "conciliando" l'esigenza di assicurare la *security* iscritta nel sistema integrato delle frontiere (IBM) ed il dovere giuridico della difesa dei diritti umani.

In proposito, non può sfuggire che il legislatore abbia inteso modificare direttamente (*ex art. 11*) la disciplina del Regolamento (CE) n. 2007/2004 (ad integrazione degli articoli 3 *bis*, paragrafo 1 e 8 *sexies*, paragrafo 1), disponendo che il "piano operativo" delle missioni congiunte sia redatto "conformemente" alle disposizioni del Regolamento (UE) n. 656/2014. Ma vi è di più. Si prevede che detto documento debba contemplare disposizioni *ad hoc* proprio in materia di "situazioni di ricerca e soccorso" (art. 9), "modalità" attuative inerenti allo "sbarco" delle persone intercettate o soccorse (art. 10), nonché "ulteriori dettagli" in ordine alle regole sulla "protezione" dei diritti

⁵ Cfr. Consiglio UE, Doc. 14044/14; vedi anche "The Italian Maritime Journal", n. 2, 2014.

⁶ Vedi Comitato Economico e Sociale Europeo - CESE, Doc. REX/414 (Parere esplorativo su "Le politiche europee di immigrazione") dell'8 settembre 2014.





fondamentali ed il principio di *non-refoulement* (art. 4).

Fatte queste precisazioni, si palesa il significativo ruolo di responsabilità del Direttore Esecutivo di Frontex, al quale è assegnata, *intuitu personae*, la funzione di elaborare materialmente, in consultazione con gli Stati partecipanti alle operazioni, il suddetto “piano operativo”, secondo quanto compendiato sinteticamente nel considerando 17. Pertanto, come già accennato in una recente pubblicazione di tale rivista⁷ - a cui si rinvia per gli ulteriori aspetti di interesse - la sostanza del Regolamento (UE) n. 656/2014 innegabilmente ridefinisce, *de facto*, la sfera delle attribuzioni di Frontex, estendendo le relative funzioni di ausilio tecnico anche alla risoluzione dei risvolti di natura assistenziale non esplicitamente codificati dalla originaria legislazione istitutiva dell’Agenzia. Nello specifico, appare manifesta - senza timore di smentita - la posizione dell’esecutivo comunitario secondo cui, attese le responsabilità europee sul Mediterraneo - formalmente dichiarate *apertis verbis*⁸ - l’UE e gli Stati membri debbono, in via generale, attivarsi al fine di “salvare vite umane” mentre, con stretto riferimento alla vocazione della *mission* “Triton”, la Commissione ha solo parzialmente avvalorato l’ipotesi di una potenziata capacità (assistenziale) di Frontex che, *ex adverso*, si limiterebbe a prestare un mero ausilio agli Stati membri nell’assolvimento dei doveri derivanti dal diritto internazionale del mare⁹.

Su un terreno così accidentato di incertezze ed inevitabili e persistenti perplessità per il lettore, si riesce a trovare un conforto ermeneutico, seppur modesto, nella proposta del programma “Triton”¹⁰ a mezzo della quale l’Agenzia, rimuovendo ogni ragionevole dubbio in merito alla *querelle* sin qui evocata, chiarisce i termini della problematica, argomentando - in maniera sinteticamente *tranchant* - che l’intera operazione marittima è finalizzata, *verbatim* “to better control irregular migration and contribute to SAR in the Mediterranean Sea”. In particolare, l’atto summenzionato traccia l’*iter* seguito dalla competente articolazione di Frontex (*Operations Division*) nello studio di fattibilità dell’operazione “Triton” che si presenta, a seguito della conclusione di “Mare Nostrum”, come il connaturato sviluppo delle precedenti, analoghe (*JO*) *Hermes* ed *Aeneas*, ma in grado di fornire, sulla scorta di una valutazione analitica del fenomeno migratorio, un sostegno di maggior consistenza all’Italia nel rafforzamento della sorveglianza marittima.

Riportando il discorso sul rapporto tra controllo della frontiera marittima e l’affidamento delle attività di SAR, rileviamo un’importante chiave di lettura nel *considerando* n. 6 dello stesso Regolamento (UE) n. 656/2014, ove si stabilisce che, nel quadro degli obiettivi strategici del sistema Eurosur, gli Stati membri, “tramite il supporto dell’Agenzia” possono migliorare sensibilmente le proprie *performance* operative “ai fini della localizzazione, della prevenzione e del *contrasto* all’immigrazione illegale e alla criminalità transfrontaliera e per contribuire

7 Vedi “The Italian Maritime Journal”, n. 1, 2014.

8 Vedi Statement 14/302 dell’8 settembre 2014 da parte del Commissioner on operation Triton: “The Mediterranean is a European sea and a European responsibility”.

9 Commissione, Doc. Memo 14/566 dell’8 settembre 2014 on Frontex Joint Operation Triton.

10 Frontex, “Concept of reinforced joint operation tackling the migratory flows towards Italy: JO EPN-Triton, 28/8/2014.





ad assicurare la protezione e il salvataggio delle vite dei migranti alle loro frontiere esterne". V'è certamente un ulteriore aspetto di forte caratterizzazione della (JO) "Triton" - in ragione della sua duplice veste di operazione al contempo di *security* e *safety* - che risiede nella previsione di una serie di procedure d'emergenza che le Autorità dello Stato, d'intesa con Frontex, devono predisporre, nel novero delle quali è incluso anche lo *screening* delle persone bisognose di immediati interventi medici e della conseguente assistenza dopo lo sbarco¹¹. Si evince, inoltre, con nitore di contorni il pieno coinvolgimento dell'Agenzia nel garantire la corretta osservanza della normativa di SAR grazie alle misure previste dall'art. 4, paragrafi 7 e 8 del prefato regolamento, che impongono l'obbligo di corrispondere uno apposito profilo di formazione a beneficio delle guardie di frontiera e dell'"altro personale" che partecipa ai pattugliamenti marittimi anche sul "regime giuridico internazionale di ricerca e soccorso". Ciò detto, giova sottolineare che il Regolamento (UE) n. 656/2014, sebbene confinato a disciplinare una sorveglianza definita "supplementare" (ex art. 12, paragrafo 5, del surrichiamato BSC), postula, in effetti, norme sui servizi di SAR introducendo inedite "regole d'ingaggio" destinate alle squadre Frontex¹², ma - estensivamente - applicabili, a nostro avviso, anche agli "agenti di confine" nazionali durante l'espletamento delle operazioni di controllo delle frontiere marittime esercitate, in via autonoma, dai Paesi membri. In attesa degli esiti finali dell'iniziativa "Triton" (*follow - up*), non può sottacersi che, pur riconoscendo - beninteso - il valore degli sforzi sin qui compiuti dalle istituzioni impegnate al riguardo, resta ancora irrisolto, almeno nel campo della sicurezza delle frontiere (marittime) dell'UE, il problema della suddivisione delle responsabilità (*burden sharing*) e della solidarietà. In questa ottica, si tende a suggerire da parte anche degli *stakeholder*¹³ un'ampia gamma di soluzioni di alchimia strategica, idonee verosimilmente a ottimizzare le condizioni per uno spazio di "libertà, sicurezza e giustizia" e che caratterizzerebbero, di conseguenza, la futura linea di condotta europea sulla gestione dei flussi, vale a dire l'apertura legalizzata dei canali migratori, la protezione dei rifugiati oltre le frontiere dell'Unione ed un consistente numero di richiedenti asilo da ripartire tra tutti i Paesi membri, previa modifica delle pertinenti convenzioni¹⁴. Su quest'ultimo punto, registriamo con rammarico che in occasione della riunione del Consiglio Giustizia e Affari interni del 5 dicembre 2014¹⁵, mentre la Commissione esprimeva l'intendimento di presentare un progetto pilota per il "*resettlement*" dei rifugiati, alcuni Ministri ritenevano l'inedita iniziativa accettabile, *hélas*, soltanto su base volontaria degli Stati membri, in palese contrasto con i dettami dell'art. 80 del TFUE. *Quid juris*, se fosse prospettabile, comunque, l'ipotesi di una sostanziale modifica della gestione della collaborazione operativa - svolta oggi secondo prassi fin troppo burocratizzate da Frontex

11 Vedi art. 4 del Regolamento (UE) n. 656/2014 e nota del Consiglio UE, Doc. 13747/14 "Tacking action to better manage migratory flows" del 6 ottobre 2014.

12 European Border Guard Teams (EBGT).

13 Vedi EPC su "Policy Update for the European Programme for Integration and Migration", November 2014, p. 5.

14 Vedi Regolamento (CE) n. 343/2003 (Convenzione Dublino II).

15 Lo scorso 5 dicembre 2014 è anche avvenuta nel Canale di Sicilia la prima tragedia del mare (17 vittime) dall'inizio dell'operazione "Triton".





- per reagire più incisivamente alle minacce di un possibile incremento esponenziale del fenomeno migratorio?

Ebbene, si ritiene auspicabile, *de jure condendo*, che si persegua l'ambizioso progetto di costituire un corpo unico di "Polizia di Frontiera Europea", il cui percorso realizzativo sia già tracciato da un apposito "Studio di fattibilità"- di iniziativa italiana e cofinanziato dal programma "Odysseus 2001", richiamato, nell'ambito dell'*acquis* in materia di controllo delle frontiere, da vari provvedimenti di *soft law*, pur tuttavia senza risultati apparentemente concludenti¹⁶. A ben vedere, una siffatta struttura comunitaria oltre ad assicurare - come strumento di contrasto immediato all'immigrazione clandestina - un maggiore grado di *performance* rispetto agli standard di Frontex¹⁷, in virtù di una "gestione e un coordinamento quotidiani" delle eventuali situazioni di crisi verificabili presso le eurofrontiere più vulnerabili, costituirebbe un assoluto valore aggiunto, in termini di cooperazione rafforzata nell'Unione, di equanime redistribuzione permanente degli oneri tra gli Stati membri e mantenimento delle rispettive autonomie nazionali.

Al termine di queste brevi note, preme segnalare l'inedito *modus operandi* recentemente praticato dalle organizzazioni dedite al traffico irregolare dei migranti per le traversate del Mediterraneo dal Medio Oriente e dall'Africa, modificando dopo l'inizio di "Triton" il precedente *trend* che aveva sinora caratterizzato gli sbarchi in Italia. Ci si riferisce ai numerosi episodi di intercettazione - registrati nel dicembre 2014 - delle cosiddette "navi fantasma", ovverosia (grandi) imbarcazioni, cariche di profughi, che gli scafisti prima di darsi alla fuga hanno dolosamente abbandonato con i motori bloccati e, quindi, direzionato verso le nostre zone costiere mediante l'inserimento dell'autopilota. Certamente, non si può non stigmatizzare l'estrema gravità dei fatti in narrativa che configurano, *inter alia*, la fattispecie oggettiva di un uso criminale delle imbarcazioni impiegate come "arma" o "mezzo di distruzione o danneggiamento", attesi i rischi elevatissimi per la incolumità delle centinaia di persone a bordo e dei militari intervenuti ad assumere nella contingenza il controllo delle navi stesse, nonché per la sicurezza della navigazione, dell'ambiente marino e dei litorali interessati dagli eventi. Dinnanzi alla descritta fenomenologia criminosa, ascrivibile alla sfera delle "azioni illecite internazionali", come richiamate dal Regolamento (CE) n. 725/2004 (art. 2, p.13 ed All. III, 15.11, *bullet* 7), riteniamo, infine, che l'Europa - anche in vista di una probabile *escalation* di simili "incidenti" di *security* - debba essere chiamata dalle competenti Autorità nazionali ad organizzare una risposta alle minacce di tali aggressioni sulla base dell'"Action Plan", adottato dal Consiglio UE "Affari Generali" il 16 dicembre 2014 (doc.17002/14), nel *framework* politico della "Strategia marittima per la sicurezza dell'Unione Europea" (EUMSS, doc. 11205/14).

¹⁶ Ex multis, vedi COM(2002)233 definitivo e COM(2003)323 definitivo.

¹⁷ In relazione anche alla tempistica di intervento dei RABIT non compatibile con le esigenze di efficacie ed efficienza operativa, ex regolamento CE n. 863/2007 (vedi modifica dell'art. 8 quinquies del regolamento 2007/2004/CE).





Il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP) ed i finanziamenti per i pescatori europei.

di Alessandra De Nardo

Il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP) è il principale strumento di sostegno alla nuova politica comune della pesca (PCP) che cercherà, tra il 2014 e il 2020, di migliorare la sostenibilità sociale, economica ed ambientale dei mari e delle coste in Europa sostenendo progetti locali, aziende e comunità.

Il FEAMP è uno dei cinque Fondi strutturali e d'investimento europeo che si integrano l'un l'altro e cercano di accordare la priorità a una ripresa ricca di crescita ed occupazione in Europa. Il suo bilancio di 6,4 miliardi di EUR si concentrerà sulla creazione di occupazione, sulla diversificazione delle economie locali e sul conferimento di una maggiore redditività e sostenibilità alla pesca.

Sebbene gli obiettivi siano di vasta portata, il FEAMP si basa su sei pilastri principali:

- la pesca sostenibile, garantendo l'equilibrio tra la capacità di pesca e le risorse disponibili, adottando un approccio più selettivo e ponendo fine allo spreco del pesce catturato inavvertitamente;
- l'acquacoltura sostenibile, che aiuterà il settore a crescere e a diventare più competitivo seguendo specifiche regole su metodi di produzione ecocompatibili e rigorose normative in materia di qualità, salute e sicurezza, fornendo così all'Europa prodotti di alto livello, affidabili e nutritivi;
- l'attuazione della PCP con il miglioramento della raccolta dei dati, della conoscenza scientifica e del monitoraggio, del controllo e dell'attuazione della legislazione in materia di pesca;
- l'assistenza alle comunità che dipendono dalla pesca a diversificare le loro economie con altre attività marittime come il turismo, e ad apportare maggiore valore aggiunto alle loro attività di pesca;
- il miglioramento della commercializzazione e della trasformazione nei settori della pesca e dell'acquacoltura;
- il sostegno alla crescita dei mari tramite il miglioramento delle conoscenze marine, la migliore pianificazione delle attività in mare e la promozione sulla vigilanza marittima.

Al fine di conseguire queste priorità il FEAMP mette il potere nelle mani degli Stati Membri e degli esperti locali: le persone che conoscono le loro regioni meglio di chiunque altro. Il finanziamento dell'UE sarà completato da quello degli Stati Membri, che saranno anche responsabili dell'amministrazione a livello locale, il che significa che i fondi confluiranno laddove maggiormente necessari.

Riconoscendo l'importanza delle piccole imprese per l'economia dell'Europa e per il settore della pesca, il Fondo accorda un sostegno particolare alle flotte costiere artigianali, che rappresentano una grande percentuale del settore e hanno il potenziale di avere un effetto di trasformazione sulle comunità costiere che servono. Sarà messo a disposizione un sostegno





per le strategie di marketing e di business, nonché formazioni per i giovani disoccupati e i coniugi dei pescatori, per permettere loro di svolgere un ruolo più rilevante in queste aziende locali, spesso a conduzione familiare. I giovani pescatori con meno di 40 anni d'età potranno altresì beneficiare di un aiuto per l'acquisto di una nave, a condizione che abbiano 5 anni di esperienza nel settore. Queste misure sono tese a creare coesione sociale lungo le coste dell'Europa e contribuire a dare una maggiore titolarità delle attività locali di pesca alle comunità del luogo.

Ciononostante, porre fine alla dannosa pratica dei rigetti di pesce in mare è vitale per la prossima generazione di pescatori evitando così effetti catastrofici sugli stock ittici. I rigetti saranno ora eliminati gradualmente, e i pescatori saranno tenuti a sbarcare tutte le loro catture. Per agevolare questo processo saranno stanziati fondi per lo sbarco, l'immagazzinaggio, la trasformazione e la commercializzazione delle catture in questione, il che avrà l'ulteriore vantaggio di contribuire alla diversificazione dell'economia delle comunità locali dedite alla pesca. Vi sono anche fondi stanziati per la partecipazione dei pescatori ed esperimenti con attrezzi di pesca dall'impatto limitato, affinché si garantisca l'esclusiva cattura della specie bersaglio.

Un altro nuovo aspetto del Fondo riguarda l'eliminazione graduale dei fondi per lo smantellamento dei pescherecci. L'esperienza passata ha mostrato che lo smantellamento dei pescherecci non aiuta a ridurre la capacità della flotta, dal momento che spesso una nave è semplicemente sostituita. Questa volta, sebbene continueranno ad esserci fondi per la cessazione temporanea e permanente delle attività di pesca, essi saranno accessibili esclusivamente a condizione che il denaro sia destinato ai segmenti della flotta peschereccia che maggiormente li necessitano. Il bilancio destinato al controllo e alla raccolta di dati è stato considerevolmente aumentato per il periodo 2014-2020, per contribuire a far sì che i responsabili decisionali dispongano delle informazioni più aggiornate e accurate per gestire le attività di pesca in Europa, mantenendo un livello al quale gli stock si possano riprodurre in sicurezza.

L'aumento della spesa per la raccolta dei dati, che permetterà di ottenere maggiore conoscenza sugli stock in mare, contribuirà altresì a migliorare le conoscenze delle risorse marine europee, rendendo il mare un ambiente più prevedibile e interessante per gli investimenti e contribuendo a spianare la strada verso una maggiore innovazione commerciale. L'obiettivo perseguito dal FEAMP è quello dunque di creare condizioni tali per cui le aziende e le comunità locali possano contribuire ad una crescita sostenibile che l'UE si è impegnata a rendere realtà entro il 2020, navigando insieme verso un futuro più luminoso e blu.





The Global Ocean: from decline to recovery.

di Alessandra De Nardo

The global ocean covers nearly three-quarters of the surface area of our planet. Comprising 1.3 billion km³ of water, it is the world's single largest ecosystem and plays a central role in supporting all life on Earth. It is also the provider of a wide range of services and resources that directly support human health, societies and economies.

The vastness of the ocean came sharply into focus nearly 50 years ago, when the Apollo missions produced the first images of our overwhelmingly blue planet from space. More recently, a number of United Nations reports and peer - reviewed scientific studies have underlined the interconnectedness between the planetary climate and ocean systems, and the central role that the ocean is playing in protecting us from the impacts of climate change. Yet, despite this heightened awareness, the ocean remains chronically undervalued, poorly managed and inadequately governed.

This is particularly true of the high seas, the 64% of the total surface area of the ocean that is beyond the jurisdiction of any State. The high seas also provides a critical life-support function for areas within the national jurisdiction of coastal states (exclusive economic zones or EEZs) and what happens on the high seas can and does have a significant impact on the ecological health and productivity of EEZs.

When the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) - the 'constitution for the ocean'- was negotiated, the high seas was protected by its inaccessibility. Today, there is virtually nowhere that industrial fishing vessels cannot reach, offshore oil and gas drilling is extending further and deeper every year, and deep sea mineral extraction is fast becoming a reality. The concept of the 'freedom of the high seas' guaranteed in the Convention once conjured up images of adventure and opportunity, but it is now driving a relentless 'tragedy of the commons', characterized by the depletion of fish stocks and other precious marine resources. The freedom is being exploited by those with the money and ability to do so, with little sense of responsibility or social justice.

People have lived near the ocean for millennia and maritime communities have always recognized the importance of the ocean and made it the centre of their economies and cultures. What is was living ocean resources that first drew people to the sea- and ocean fisheries and aquaculture today provide food for billions of people as well as livelihoods for millions- today we are increasingly aware of the less visible yet even more vital role the ocean plays in regulating the life-giving systems of our planet. It is the great biological pump at the heart of global atmospheric and thermal regulation and the driver of the water and nutrient cycles.

High seas ecosystem are estimated to be responsible for nearly half of the biological productivity of the entire ocean. The global ocean produces almost half of all oxygen we breathe and absorbs more than a quarter of the carbon dioxide we emit into the atmosphere. More than 90% of the heat trapped in the Earth system by greenhouse gas emissions is





stored in the ocean, proving a buffer against the full impacts of climate change on land; but this is having alarming consequences on ocean life and is perhaps the largest unseen environmental disaster of our time.

The ability of the ocean to continue to provide the ecosystem services is being compromised as rising temperatures reduce its oxygen-carrying capacity. The increasing uptake of carbon dioxide is causing ocean acidification, and unprecedented changes in chemical and physical conditions are already impacting the distribution and abundance of marine organisms and ecosystem. The very life of the global ocean, from the smallest phytoplankton to the largest of the great whales, is being impacted.

The international community has expended a tremendous amount of political capital and diplomatic effort on establishing policy commitments aimed at reversing ocean degradation. Unfortunately, there remains a huge gap between the commitments expressed in various policy documents and the willingness or ability of States to implement them. For example, the Heads of State and Government at the 2002 World Summit on Sustainable Development (WSSD) said that they would establish a representative network of marine protected areas (MPAs) by 2012, but by the time of the 2012 Rio+20 Summit it was evident that little progress had been made towards meeting this target, especially beyond coastal areas. Today, MPAs cover less than 1% of the high seas.

The management of human activities impacting the high seas is no longer fit for purpose and cannot ensure long term sustainability or equity in resource allocation, nor create the conditions for maximizing economic benefits from the high seas. What is needed is an integrated rescue package which can deliver ocean restoration when undertaken as a whole. Have to be consider equity, development and sustainability, and economics as well as intrinsic values and also the roles of consumers, intermediaries and markets, politician, direct users and indirect beneficiaries.

There are clear economic incentives for both public and private sectors to take their responsibilities in the high seas more seriously. Without stronger governance and regulation, uncertainty will continue to pervade ocean - related industries and reduce profits. Without globally agreed standards and guidelines in the emerging sectors such as offshore oil and gas and deep sea mineral extraction, the risks and liabilities will be hard to assess and control. The availability of viable solutions stemming from the huge advances in marine science and understanding; the growing awareness and engagement of global citizens in ocean issues; and the new focus on the ocean within the global climate change and UN post - 2015 global development debates are encouraging signs.

The global ocean is a key and constituent part of the life-support system of our planet, providing immense, and in some cases incalculable, value and benefits for humanity.





OSSERVATORIO LEGISLATIVO

di Leonardo Morelli

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) N. 1014/2014 DELLA COMMISSIONE, DEL 22 LUGLIO 2014, CHE INTEGRA IL REGOLAMENTO (UE) N. 508/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO AL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI E LA PESCA E CHE ABROGA I REGOLAMENTI (CE) N. 2328/2003, (CE) N. 861/2006, (CE) N. 1198/2006 E (CE) N. 791/2007 DEL CONSIGLIO E IL REGOLAMENTO (UE) N. 1255/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO PER QUANTO RIGUARDA IL CONTENUTO E L'ARCHITETTURA DEL SISTEMA COMUNE DI MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI FINANZIATI DAL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI E LA PESCA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 283 del 27 settembre 2014)

Il citato Regolamento (UE) n. 508/2014 prevede, all'articolo 107, che venga istituito un sistema comune di monitoraggio e valutazione al fine di misurare l'efficacia del Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP). Tale sistema dovrebbe contribuire in particolare a dimostrare i progressi e i risultati conseguiti nell'ambito della politica comune della pesca e della politica marittima integrata dell'Unione, a valutare l'efficacia, l'efficienza e la pertinenza degli interventi del FEAMP, a contribuire a un sostegno più mirato della politica comune della pesca e della politica marittima integrata, a favorire un processo di apprendimento comune basato sull'attività di monitoraggio e di valutazione e a fornire valutazioni attendibili e adeguatamente documentate degli interventi del FEAMP, di cui tener conto nell'ambito del processo decisionale. Con questo regolamento delegato si persegue il fine di garantire l'attuazione di attività di valutazione sufficienti e adeguate, definendo il contenuto e l'architettura del sistema comune di monitoraggio e valutazione così da stabilire un elenco di indicatori comuni che gli Stati membri devono utilizzare, affinché i dati possano essere aggregati a livello dell'Unione e l'efficacia del FEAMP possa essere valutata dalla Commissione in relazione agli obiettivi politici stabiliti nel Regolamento (UE) n. 508/2014. Conformemente all'articolo 109 del citato regolamento, gli indicatori comuni devono essere applicabili a ciascun programma e riferirsi alla situazione di partenza nonché all'esecuzione finanziaria e ai risultati del programma, ma anche agli indicatori definiti per le priorità dei programmi all'articolo 27, paragrafo 4, del Regolamento (UE) n. 1303/2013, che comprendono indicatori relativi alla spesa assegnata, indicatori di prodotto relativi alle operazioni finanziate e indicatori di risultato relativi alla priorità interessata. Essi dovrebbero anche includere indicatori di contesto relativi alla situazione iniziale precedente l'attuazione del programma.

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) N. 1046/2014 DELLA COMMISSIONE, DEL 28 LUGLIO 2014, CHE INTEGRA IL REGOLAMENTO (UE) N. 508/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO AL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI E LA PESCA PER





QUANTO RIGUARDA I CRITERI PER IL CALCOLO DEI COSTI SUPPLEMENTARI CHE RICADONO SUGLI OPERATORI NELLE ATTIVITÀ DI PESCA, ALLEVAMENTO, TRASFORMAZIONE E COMMERCIALIZZAZIONE DI DETERMINATI PRODOTTI DELLA PESCA E DELL'ACQUACOLTURA ORIGINARI DELLE REGIONI ULTRAPERIFERICHE

(Pubblicato in G.U.U.E. L 291 del 7 ottobre 2014)

Questo regolamento integra il già citato Regolamento (UE) n. 508/2014, relativo al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca. Il capo V del suddetto regolamento stabilisce come il FEAMP possa sostenere la compensazione dei costi supplementari che ricadono sugli operatori nelle attività di pesca, allevamento, trasformazione e commercializzazione di determinati prodotti della pesca e dell'acquacoltura originari delle regioni ultraperiferiche dell'Unione di cui all'articolo 349 del trattato, al fine di salvaguardare la competitività di taluni prodotti. Nel periodo 2007-2013, le misure di compensazione sono state stabilite dal Regolamento (CE) n. 791/2007 del Consiglio. Fattori come l'attuale situazione socioeconomica strutturale delle regioni ultraperiferiche dell'Unione, rendono necessario continuare a fornire un sostegno a questo settore, per controbilanciare i costi supplementari: la compensazione dei costi supplementari contribuisce a preservare la redditività degli operatori di tali regioni. Impellenti sono le necessità di determinare in maniera corretta e uniforme i costi da compensare, nonché di evitare sovracompensazioni. Tenuto conto delle differenze nelle condizioni di commercializzazione fra le regioni ultraperiferiche e delle fluttuazioni delle catture, degli stock e della domanda di mercato, è opportuno lasciare agli Stati membri interessati il compito di determinare i prodotti o le categorie di prodotti della pesca dell'acquacoltura ammissibili alla compensazione, i quantitativi massimi corrispondenti e gli importi della compensazione nei limiti della dotazione globale assegnata a ciascuno Stato membro: per dimostrare l'assenza di sovracompensazione gli Stati membri devono fornire opportune informazioni sull'attuazione del meccanismo di compensazione nella relazione annuale di attuazione di cui all'articolo 114, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 508/2014.

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE, DEL 14 OTTOBRE 2014, CHE IDENTIFICA UN PAESE TERZO CHE LA COMMISSIONE CONSIDERA PAESE TERZO NON COOPERANTE A NORMA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1005/2008 DEL CONSIGLIO CHE ISTITUISCE UN REGIME COMUNITARIO PER PREVENIRE, SCORAGGIARE ED ELIMINARE LA PESCA ILLEGALE, NON DICHIARATA E NON REGOLAMENTATA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 297 del 15 ottobre 2014)

Con la decisione di esecuzione della Commissione 2014/715/UE, la Repubblica democratica socialista di Sri Lanka è identificata come paese terzo che la Commissione considera paese terzo non cooperante in materia di lotta contro la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata a partire dal 14 gennaio 2015. Ciò alla luce della procedura indicata dal





Regolamento (CE) n. 1005/2008 (regolamento INN) che istituisce un regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata. A detto paese si applicheranno quindi le misure di cui all'articolo 38 del regolamento INN, non avendo lo Sri Lanka stabilito un piano d'azione orientato a far efficacemente fronte alle carenze afferenti l'attuazione di obblighi di diritto internazionale (in particolare per quanto riguarda l'adozione di un idoneo quadro giuridico, l'assenza di un sistema adeguato ed efficiente di monitoraggio, la mancanza di un programma di osservazione e di un sistema di sanzioni dissuasivo nonché un'attuazione scorretta del regime di certificazione delle catture) che la Commissione aveva invitato ad affrontare e non avendo nemmeno pienamente attuato le insufficienti misure proposte.

DIRETTIVA 2014/100/UE DELLA COMMISSIONE, DEL 28 OTTOBRE 2014, RECANTE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 2002/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA ALL'ISTITUZIONE DI UN SISTEMA COMUNITARIO DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO NAVALE E D'INFORMAZIONE

(Pubblicato in G.U.U.E. L 308 del 29 ottobre 2014)

La presente direttiva sostituisce per intero l'allegato III della Direttiva 2002/59/CE, che già aveva abrogato la Direttiva 93/75/CEE del Consiglio. Per il monitoraggio del traffico navale e per lo scambio di dati marittimi viene usato il sistema SafeSeaNet, istituito per agevolare lo scambio di informazioni in formato elettronico tra Stati membri e fornire alla Commissione e agli Stati membri le informazioni rilevanti ai sensi della normativa dell'Unione. Si compone di una rete di sistemi nazionali SafeSeaNet ubicati in ciascuno Stato membro e di una banca dati centrale SafeSeaNet che funge da punto nodale e li collega tutti.

DIRETTIVA 2014/101/UE DELLA COMMISSIONE, DEL 30 OTTOBRE 2014, CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2000/60/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER L'AZIONE COMUNITARIA IN MATERIA DI ACQUE

(Pubblicato in G.U.U.E. L 311 del 30 ottobre 2014)

La Direttiva 2014/101/UE aggiorna e modifica la precedente normativa del 2000, con l'esclusiva finalità di adattare le previsioni al contesto attuale, mantenendo intatto l'obiettivo di garantire la qualità e la comparabilità dei metodi utilizzati per il monitoraggio dei parametri tipo messi a punto sotto la responsabilità degli Stati membri al fine di eseguire un monitoraggio ecologico delle acque ai sensi dell'articolo 8 della Direttiva 2000/60/CE. Le normative internazionali alle quali i metodi impiegati per il monitoraggio si devono uniformare non sono più attuali nella loro interezza: la Direttiva 2014/101/UE interviene così sull'allegato V della direttiva del 2000, rimuovendo e integrando i riferimenti.





REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1242/2014 DELLA COMMISSIONE, DEL 20 NOVEMBRE 2014, RECANTE DISPOSIZIONI A NORMA DEL REGOLAMENTO (UE) N. 508/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO AL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI E LA PESCA PER QUANTO RIGUARDA LA PRESENTAZIONE DEI DATI CUMULATIVI PERTINENTI SUGLI INTERVENTI

(Pubblicato in G.U.U.E. L 334 del 21 novembre 2014)

Ai sensi dell'articolo 97, paragrafo 1, lettera *a*), del Regolamento (UE) n. 508/2014, le autorità di gestione degli Stati membri sono tenute a fornire alla Commissione europea i dati cumulativi pertinenti sugli interventi selezionati per il finanziamento da parte del Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca sino alla fine del precedente anno civile, incluse le caratteristiche salienti del beneficiario e dell'intervento stesso. Nel Regolamento (UE) n. 1242/2014 sono indicati i formulari e le tabelle a cui è necessario attenersi.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1243/2014 DELLA COMMISSIONE, DEL 20 NOVEMBRE 2014, RECANTE DISPOSIZIONI A NORMA DEL REGOLAMENTO (UE) N. 508/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO AL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI E LA PESCA PER QUANTO RIGUARDA LE INFORMAZIONI CHE DEVONO ESSERE TRASMESSE DAGLI STATI MEMBRI, I DATI NECESSARI E LE SINERGIE TRA POTENZIALI FONTI DI DATI

(Pubblicato in G.U.U.E. L 334 del 21 novembre 2014)

In merito alle attività del FEAMP, le autorità di gestione degli Stati membri sono tenute ad istituire un sistema di registrazione e conservazione informatizzata dei dati relativi a ciascuna operazione, necessari per la sorveglianza, la valutazione, la gestione finanziaria, la verifica e l'audit, compresi i dati su singole operazione, ai sensi del Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (normativa che riguarda anche il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo sociale europeo, il Fondo di coesione e il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale). Sono poi indicati dall'allegato III del Regolamento delegato (UE) n. 480/2014 della Commissione i dati che devono essere registrati e conservati in formato elettronico per ciascuna operazione nell'ambito del sistema di sorveglianza istituito da ogni Stato membro. Nel caso specifico del Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, l'articolo 107 del Regolamento (UE) n. 508/2014 stabilisce che sono necessarie disposizioni supplementari in materia di registrazione e trasmissione dei dati. Con il Regolamento di esecuzione (UE) n. 1243/2014 e i suoi allegati vengono stabilite le norme relative alle informazioni che gli Stati membri sono tenuti a trasmettere alla Commissione per consentire il monitoraggio e la valutazione degli interventi finanziati nel quadro del Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca in regime di gestione concorrente.





REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1249/2014 DELLA COMMISSIONE, DEL 21 NOVEMBRE 2014, RELATIVO ALL'AUTORIZZAZIONE DELL'INOSITOLO COME ADDITIVO PER MANGIMI DESTINATI A PESCI E CROSTACEI

(Pubblicato in G.U.U.E. L 335 del 22 novembre 2014)

Con il presente regolamento, viene autorizzato l'uso dell'inositolo come additivo per l'alimentazione animale, nel rispetto delle condizioni stabilite dall'allegato normativo. Viene altresì stabilito che questa sostanza e i mangimi che la contengono, prodotti ed etichettati prima del 12 giugno 2015 in conformità alle norme applicabili prima del 12 dicembre 2014, possono continuare ad essere immessi sul mercato ed utilizzati fino ad esaurimento scorte.

DECISIONE DEL CONSIGLIO, DEL 10 NOVEMBRE 2014, RELATIVA ALLA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE EUROPEA IN SEDE DI ORGANIZZAZIONE MARITTIMA INTERNAZIONALE, IN OCCASIONE DELLA 94° SESSIONE DEL COMITATO DELLA SICUREZZA MARITTIMA CON RIGUARDO ALL'ADOZIONE DEGLI EMENDAMENTI AL CODICE RELATIVO AL PROGRAMMA DI ISPEZIONI ESTESE DEL 2011

(Pubblicato in G.U.U.E. L 335 del 22 novembre 2014)

Anche se l'azione dell'Unione europea nel settore del trasporto marittimo mira al miglioramento della sicurezza marittima, l'Unione non è né membro dell'IMO, né parte contraente del codice relativo al programma di ispezioni estese (ESP) del 2011: pertanto sarà necessario che il Consiglio autorizzi gli Stati membri a esprimere la posizione dell'Unione e a esprimere il loro consenso a essere vincolati dagli emendamenti al sovracitato codice ESP del 2011. Alla luce di questa premessa, con la Decisione (UE) n. 2014/826, il Consiglio dell'Unione europea si dichiara favorevole nella 94° sessione del Comitato della Sicurezza Marittima dell'IMO all'adozione degli emendamenti al Codice ESP del 2011, secondo quanto specificato nell'allegato 22, allegato B, parte B, del documento MSC 93/22/Add.3 dell'IMO, ai fini di cui agli articoli 5 e 6 del Regolamento (UE) n. 530/2012.

DECISIONE 2014/827/PESC DEL CONSIGLIO, DEL 21 NOVEMBRE 2014, CHE MODIFICA L'AZIONE COMUNE 2008/851/PESC RELATIVA ALL'OPERAZIONE MILITARE DELL'UNIONE EUROPEA VOLTA A CONTRIBUIRE ALLA DISSUAZIONE, ALLA PREVENZIONE E ALLA REPRESSIONE DEGLI ATTI DI PIRATERIA E DELLE RAPINE A MANO ARMATA AL LARGO DELLA SOMALIA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 335 del 22 novembre 2014)

Con questo provvedimento, l'azione militare Atalanta dell'Unione europea per il contrasto della pirateria e delle rapine a mano armata al largo della Somalia viene rifinanziata e





prorogata fino al 12 dicembre 2016. Vengono, altresì, gettate le basi per una *exit strategy* da questa operazione navale, orientata a non rendere vani i progressi registrati nella lotta alla permanente minaccia della pirateria in mare.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1362/2014 DELLA COMMISSIONE, DEL 18 DICEMBRE 2014, CHE STABILISCE LE NORME RELATIVE A UNA PROCEDURA SEMPLIFICATA PER L'APPROVAZIONE DI TALUNE MODIFICHE DEI PROGRAMMI OPERATIVI FINANZIATI NELL'AMBITO DEL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI E LA PESCA E LE NORME CONCERNENTI IL FORMATO E LE MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DELLE RELAZIONI ANNUALI SULL'ATTUAZIONE DI TALI PROGRAMMI

(Pubblicato in G.U.U.E. L 365 del 19 dicembre 2014)

L'articolo 20 del Regolamento (UE) n. 508/2014 stabilisce che eventuali modifiche di un programma operativo finanziato dal Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca devono essere approvate dalla Commissione. Con l'articolo 22, paragrafo 2, vengono tipizzati quattro casi di procedura semplificata: a) modifiche dei programmi operativi riguardanti un trasferimento di fondi tra le priorità dell'Unione, purché i fondi trasferiti non superino il 10% dell'importo attribuito alla priorità dell'Unione; b) modifiche dei programmi operativi riguardanti l'introduzione o la revoca di misure o tipi di interventi pertinenti, nonché informazioni e indicatori connessi; c) modifiche dei programmi operativi riguardanti i cambiamenti nella descrizione delle misure, incluse le condizioni di ammissibilità; d) modifiche dettate dai cambiamenti intervenuti nelle priorità dell'Unione con riguardo alla politica di esecuzione e di controllo. Queste quattro tipologie di intervento non influiscono sulla logica globale del programma, sulla scelta di priorità e obiettivi specifici dell'Unione, né sui risultati attesi e non risultano così incompatibili con le norme vigenti e le pratiche in uso.

La procedura semplificata ivi prevista è orientata a consentire alla Commissione di approvare in tempi brevi questo tipo di modifiche proposte da un determinato Stato membro per il proprio programma operativo. Lo Stato membro è tenuto a presentare alla Commissione una richiesta corredata di informazioni esaurienti, così da consentire una completa valutazione delle modifiche proposte: essa ha il potere di chiedere di integrare le informazioni fornite dallo Stato membro, qualora le ritenga incomplete.

Se la Commissione non trasmette osservazioni entro 25 giorni dal ricevimento di una richiesta di approvazione mediante procedura semplificata, la modifica del programma operativo si considera approvata dalla Commissione. In allegato al regolamento è presente l'allegato in conformità del quale va redatta la relazione di attuazione annuale prevista dall'articolo 50 del Regolamento (UE) n. 1303/2013 e dall'articolo 114, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 508/2014.





DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE, DEL 17 DICEMBRE 2014, RELATIVA AL RICONOSCIMENTO DEL GIAPPONE AI SENSI DELLA DIRETTIVA 2008/106/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO PER QUANTO ATTIENE AI SISTEMI DI FORMAZIONE E ABILITAZIONE DELLA GENTE DI MARE

(Pubblicato in G.U.U.E. L 365 del 19/12/2014)

Con la Decisione (UE) n. 2014/935, per quanto attiene ai sistemi di formazione e abilitazione della gente di mare, il Giappone viene riconosciuto ai fini dell'articolo 19 della Direttiva (CE) n. 2008/106. A seguito della richiesta di riconoscimento presentata dalla Repubblica di Cipro nel 2005, la Commissione aveva avviato la procedura di verifica dei requisiti definiti nell'ambito della convenzione dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) del 1978 sulle norme relative alla formazione, al rilascio dei brevetti e alla guardia della gente di mare (Convenzione STCW), come modificata, nonché all'adozione delle opportune misure per prevenire frodi in relazione ai certificati in questione.

REGOLAMENTO (UE) N. 1367/2014 DEL CONSIGLIO, DEL 15 DICEMBRE 2014, CHE STABILISCE, PER IL 2015 E IL 2016, LE POSSIBILITÀ DI PESCA DEI PESCHERECCI DELL'UNIONE PER DETERMINATI STOCK ITTICI DI ACQUE PROFONDE

(Pubblicato in G.U.U.E. L 366 del 20 dicembre 2014)

Conformemente alle disposizioni che attribuiscono al Consiglio il potere di adottare misure concernenti la fissazione e la ripartizione delle possibilità di pesca, il presente regolamento fissa, per il 2015 e il 2016, il totale ammissibile di catture (TAC) annuale concesso ai pescherecci dell'Unione per gli stock ittici di determinate specie di acque profonde nelle acque dell'Unione e in determinate acque non dell'Unione in cui sono imposti limiti di cattura. I TAC e la loro ripartizione fra gli Stati membri, nonché le condizioni ad essi funzionalmente collegate, sono stabiliti nell'allegato al regolamento.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE - DECRETO 8 AGOSTO 2014 - ABROGAZIONE DEL DECRETO 19 GIUGNO 2009 E CONTESTUALE PUBBLICAZIONE DELL'ELENCO DELLE ZONE DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS) NEL SITO INTERNET DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 217 del 18 settembre 2014)

Il presente decreto abroga quanto stabilito nel 2009 dal Ministero dell'ambiente, aggiornando l'elenco delle ZPS istituite ai sensi dell'art. 3, comma 3, del decreto ministeriale 2007, e i relativi formulari e le cartografie. Il tutto è reso disponibile nel sito ministeriale www.minambiente.it, nell'apposita sezione relativa alla Rete Natura 2000, nominata Zone di Protezione Speciale.





MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI - DECRETO 23 SETTEMBRE 2014 - ADOZIONE DEL PIANO DI GESTIONE NAZIONALE PER LE ATTIVITÀ DI PESCA CON IL SISTEMA DRAGHE IDRAULICHE E RASTRELLI DA NATANTE
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 236 del 10 ottobre 2014)

Con questo decreto, è adottato il Piano di Gestione Nazionale per le attività di pesca con il sistema draghe idrauliche e rastrelli da natante, così come definito dall'articolo 2, paragrafo 1, lettera b) del Regolamento (CEE) n. 1967/2006. Con successivo provvedimento, verranno individuati l'Organismo che si occuperà del monitoraggio scientifico, nonché le modalità attraverso cui realizzare tale compito. Sono avviate le procedure amministrative per il rilascio dei permessi di pesca speciali in favore di ciascun peschereccio autorizzato.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - DECRETO 3 OTTOBRE 2014 - INDIVIDUAZIONE DEI REQUISITI MINIMI AI FINI DELL'EQUIPARAZIONE DELLE STRUTTURE ORGANIZZATE PER LA SOSTA E IL PERNOTTAMENTO DI TURISTI ALL'INTERNO DELLE PROPRIE UNITÀ DA DIPORTO ORMEGGIATE NELLO SPECCHIO ACQUEO APPOSITAMENTE ATTREZZATO ALLE STRUTTURE RICETTIVE ALL'ARIA APERTA
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 238 del 13 ottobre 2014)

Conformemente a quanto previsto dall'articolo 32, comma 1, del Decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, recante misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive, questo decreto in esame ottempera alla necessità di stabilire i requisiti minimi che le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento dei turisti all'interno delle proprie unità da diporto ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, nell'ambito di idonee strutture dedicate alla nautica, devono possedere per essere equiparate alle strutture ricettive all'aria aperta. L'allegato A indica requisiti relativi ai posti barca, agli impianti, ai servizi, alle attrezzature e agli impianti complementari, così come anche le dotazioni e gli impianti necessari nello specchio acqueo.

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI - DECRETO 2 OTTOBRE 2014 - INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI PRIORITARI PER LA REALIZZAZIONE DI INIZIATIVE DI SOSTEGNO DELL'ATTIVITÀ ITTICA NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA NAZIONALE TRIENNALE DELLA PESCA E DELL'ACQUACOLTURA 2013/2015, CUI DARE ATTUAZIONE NELLA CORRENTE ANNUALITÀ E DETERMINAZIONE DEI REQUISITI SOGGETTIVI ED OGGETTIVI, DELLE MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DEI PROGETTI, DEL CONTRIBUTO MASSIMO CONCEDIBILE A CIASCUN PROGETTO E DI ALTRE NORME PROCEDURALI PER LA



**CONCESSIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE**

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 238 del 13 ottobre 2014)

Il presente decreto ha la finalità di individuare iniziative di sostegno all'attività ittica cui dare attuazione nella corrente annualità, in attuazione del Programma Nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura 2013-2015. Sono ricomprese: definizione di nuove strategie di mercato, nuove opportunità competitive e occupazionali, nuove forme organizzative, nuove fonti energetiche per la valorizzazione del territorio e delle comunità costiere. Di queste iniziative individuate vengono determinati i requisiti soggettivi e oggettivi. Così come la normativa inerente ai beneficiari detta i requisiti dei soggetti privati per l'accesso ai contributi, una precisa disciplina è stabilita anche per la presentazione dei progetti e la loro valutazione; è fissato un massimale di intervento e sono tipizzate le modalità di erogazione del finanziamento. I progetti dovranno essere conclusi entro il 31 dicembre 2015. Infine, è previsto un sistema di revoche dell'illegittima approvazione dei progetti e dei contributi erogati, nonché una disciplina apposita di tenuta dei documenti per finalità di controllo.

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI - DECRETO 24 SETTEMBRE 2014 - AVVIO DELLA PROCEDURA PER L'ISTITUZIONE DELL'ELENCO DEGLI OPERATORI ECONOMICI DI FIDUCIA DELLA DIREZIONE GENERALE DELLA PESCA MARITTIMA E DELL'ACQUACOLTURA PER L'ESPLETAMENTO DELLE PROCEDURE DI ACQUISIZIONE IN ECONOMIA, DIRETTE ALL'AFFIDAMENTO DI APPALTI DI SERVIZI

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 265 del 14 novembre 2014)

In conformità con quanto stabilito dal diritto comunitario e dal diritto interno, con questo decreto vengono disciplinati il sistema per l'acquisizione delle procedure di acquisizione in economia, i criteri e le modalità di iscrizione all'elenco dei prestatori di servizi e le modalità di gestione del sopracitato elenco, per i servizi resi in favore del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali - Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura per importi inferiori ad euro 40.000,00 esclusa I.V.A.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - DECRETO 11 NOVEMBRE 2014 - ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2013/52/UE DELLA COMMISSIONE DEL 30 OTTOBRE 2013, RECANTE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 96/98/CE DEL CONSIGLIO SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO, GIÀ ATTUATA CON DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 6 OTTOBRE 1999, N. 407

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 280 del 02.12.2014)

Conseguentemente a questa normativa, viene sostituito l'allegato A.1 (sull'equipaggiamento





marittimo) del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407, con quello del decreto in esame. Sono poi stabiliti due anni di disciplina transitoria, nei quali l'equipaggiamento prodotto precedentemente al 4 dicembre 2014, in conformità alle procedure di omologazione già vigenti prima di tale data sul territorio di uno Stato membro, può continuare ad essere commercializzato ed utilizzato a bordo di una nave nazionale o comunitaria.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - DECRETO 7 OTTOBRE 2014 - MODIFICA DEL DECRETO 26 FEBBRAIO 2013 RECANTE DEFINIZIONE DELLE MODALITÀ DI COMUNICAZIONE TELEMATICHE NECESSARIE ALLO SVOLGIMENTI DELL'ATTIVITÀ DI NOLEGGIO OCCASIONALE DI UNITÀ DA DIPORTO
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 280 del 2 dicembre 2014)

Alla luce delle modifiche apportate all'articolo 49 *bis* del c.d. codice della nautica da diporto, il legislatore ha ritenuto opportuno intervenire sul decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e del lavoro e delle politiche sociali, del 26 febbraio 2013, recante "Definizione delle modalità di comunicazione telematiche necessarie allo svolgimento dell'attività di noleggio occasionale di unità da diporto". È stato così esteso l'ambito di applicazione soggettivo per lo svolgimento dell'attività di noleggio occasionale di unità da diporto ed è stato aggiornato il modello di comunicazione allegato al decreto del 2013, essendo variato il parametro per poter usufruire del regime sostitutivo dell'imposta per lo svolgimento dell'attività di noleggio occasionale di unità da diporto.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - DECRETO 10 SETTEMBRE 2014 - DETERMINAZIONE DEL DIRITTO DI AMMISSIONE AGLI ESAMI PER IL CONSEGUIMENTO DELLE PATENTI NAUTICHE

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 285 del 9 dicembre 2014)

L'articolo 64 del Decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il "Codice della nautica da diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE, a norma dell'art. 6 della Legge 8 luglio 2003, n. 172", dispone che l'ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche è subordinata al pagamento di un diritto stabilito annualmente dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, commisurato al costo sostenuto dall'amministrazione per la gestione delle relative procedure. Non essendo stati rilevati costi aggiuntivi in capo all'amministrazione per la gestione delle procedure relative all'esame per il conseguimento delle patenti nautiche tali da giustificare una variazione dell'ammontare della tariffa determinata con Decreto ministeriale del 19 marzo 2012, il legislatore conferma in questo decreto le già vigenti tariffe e modalità di pagamento.





**MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI - DECRETO
31 OTTOBRE 2014 - INDIVIDUAZIONE DELLE RISORSE E DEI CRITERI PER
L'EROGAZIONE DEGLI AIUTI ALLE IMPRESE DI PESCA CHE EFFETTUANO
L'INTERRUZIONE TEMPORANEA OBBLIGATORIA DI CUI AL DECRETO 23 LUGLIO 2014**
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 285 del 9 dicembre 2014)

In questo decreto sono stabiliti l'entità e le modalità di erogazione dell'aiuto economico previsto dal Decreto Ministeriale del 23 luglio 2014 per le imprese di pesca, autorizzate all'esercizio dell'attività di pesca con il sistema "strascico" includente le reti a strascico divergenti, le sfogliare rapidi, le reti gemelle a divergenti che hanno rispettato le misure tecniche successive all'interruzione temporanea previste dalla normativa di luglio. La tabella allegata alla normativa in analisi indica l'esatto ammontare giornaliero dell'aiuto sulla base della stazza della nave. In relazione alla sospensione obbligatoria dell'attività di pesca non imputabile alla volontà dell'armatore, per i marittimi imbarcati sulle unità che eseguono l'interruzione temporanea verrà attivata la procedura per l'erogazione del trattamento di Cassa integrazione guadagni straordinaria in deroga, a copertura dell'intero periodo di interruzione obbligatoria dell'attività di pesca.





RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

di Nicola Ridolfi

SUL SIGNIFICATO DEL CONCETTO DI “RICONSEGNA” DEL CARICO RACCHIUSO IN UN CONTENITORE E SULLA PORTATA DELL’ART. 1687 C.C. IN MATERIA DI “MESSA A DISPOSIZIONE” DELLA MERCE A FAVORE DEL DESTINATARIO

Corte di Cassazione, Sez. III, 16 settembre - 31 ottobre 2014, n. 23173

Con atto di citazione notificato nell’anno 2002, la Benetton Group S.p.a. conveniva in giudizio, innanzi al Tribunale di Napoli, la M.T.D. S.r.l., esponendo che la Belong S.p.a., per conto dell’attrice, aveva affidato alla società convenuta il trasporto di numerose partite di capi di abbigliamento dai depositi di Ponzano (TV) a varie località della Campania; le partite di merce erano state affidate al vettore Crisafulli Trasporti per l’inoltro delle stesse presso i depositi di Marcianise (CE) della M.T.D. S.r.l., la quale, in base al rapporto contrattuale con l’attrice, avrebbe dovuto poi trasferire le varie partite di merce ai vari destinatari finali.

L’attrice rilevava che in data 16 ottobre 2000 il vettore Crisafulli Trasporti aveva preso in consegna una cassa mobile in cui erano stivate le partite di merce e aveva trasportato la stessa, a mezzo ferrovia, da Padova al terminal ferroviario di Marcianise, dove, in data 18 ottobre 2000, era stata ritirata a mezzo autotreno dal sub-vettore F.lli Girace e da questi immediatamente trasportata ai magazzini della M.T.D. S.r.l. in Marcianise; nella notte seguente, il rimorchio, lasciato all’interno dell’autoporto di proprietà della società M.T.D. S.r.l., era stato rubato unitamente alla cassa mobile da esso trasportata; il successivo 20 ottobre 2000, i Carabinieri di Nola avevano ritrovato il rimorchio e la cassa privi del carico. L’attrice chiedeva quindi la condanna della convenuta, a titolo di responsabilità contrattuale e/o extracontrattuale, al pagamento della somma di € 297.683,17, pari al valore commerciale della merce perduta, oltre interessi legali e rivalutazione.

La convenuta si costituiva contestando la domanda e chiedendone il rigetto.

Il Tribunale di Napoli, con sentenza del 19 maggio 2005, accoglieva la domanda e condannava la convenuta al pagamento della somma di € 297.683,17, oltre interessi legali.

Avverso tale decisione la M.T.D. S.r.l. proponeva appello - cui resisteva l’appellata - a seguito del quale la Corte di Appello di Napoli, con sentenza del 20 ottobre 2011, accoglieva il ricorso e condannava l’appellata Benetton Group S.p.a. alla restituzione, in favore dell’appellante, delle somme da questa versate in esecuzione dell’impugnata sentenza, nonché al pagamento delle spese del doppio grado di giudizio.

Avverso la sentenza della Corte di merito la Benetton Group S.p.a. ha quindi proposto ricorso per Cassazione sulla base di due motivi.

Con il primo motivo, rubricato “*Violazione e/o falsa applicazione degli artt. 1687 e 1693 c.c. e del concetto di riconsegna. Motivazione illogica e contraddittoria*”, la ricorrente lamentava che la Corte di merito, partendo dall’erroneo presupposto che la M.T.D. S.r.l. non aveva mai accettato la merce stivata nella cassa mobile trasportata - e che, quindi, sarebbe mancata





l'elemento della consegna della merce, essendosi M.T.D. S.r.l. limitata ad accettare la consegna del contenitore - aveva concluso che, in assenza di rimozione dei sigilli di apertura del container con successiva scaricazione della merce in esso contenuta, non vi fosse stato passaggio di responsabilità, per la custodia della stessa, dal vettore incaricato, F.lli Girace, all'ulteriore vettore M.T.D. S.r.l. e che, quindi, quest'ultima società non poteva essere ritenuta contrattualmente responsabile per la successiva perdita del carico.

Orbene, la questione giuridica su cui le sentenze di primo e di secondo grado hanno finito per divergere si fondava proprio, come sottolineato dalla ricorrente, sull'interpretazione del concetto di "riconsegna", posto che, nel caso in esame, vi fu da parte di M.T.D. S.r.l. l'accettazione del contenitore nel quale erano poste le merci trasportate, senza che, di fatto, lo stesso fosse mai stato scaricato dal mezzo di trasporto.

Ad avviso della ricorrente, la distinzione tra consegna del container e consegna della merce risultava, nel caso di specie, impossibile e certamente non idonea ad escludere la responsabilità per la corretta custodia del container e della merce ivi contenuta, mentre la Corte d'Appello aveva - erroneamente - ritenuto di escludere la responsabilità della M.T.D. S.r.l. per mancata custodia diligente del contenitore sulla considerazione che la merce contenuta nel contenitore, non essendo mai stata scaricata dal camion del sub-vettore F.lli Girace, non sarebbe mai passata in custodia da quest'ultimo alla M.T.D. S.r.l.

La Benetton Group S.p.a. ha correttamente puntualizzato che sarebbe assolutamente illogico ritenere che M.T.D. S.r.l. abbia assunto la custodia del contenitore ma non già della merce ivi contenuta, in quanto il passaggio di disponibilità della cassa mobile da un soggetto (F.lli Girace) ad un altro (M.T.D. S.r.l.) implica automaticamente e necessariamente l'assunzione di responsabilità da parte di quest'ultimo non solo in relazione alla cassa in sé considerata, ma anche in relazione all'intero contenuto, osservando altresì che se M.T.D. S.r.l. - destinatario del carico e successivo vettore con tutti gli obblighi di custodia conseguenti - avesse ritenuto di non accettare la responsabilità per la custodia del carico stivato nel contenitore, avrebbe dovuto rifiutare la consegna della cassa nella sua interezza, posto che, in assenza di prova della manomissione dei sigilli, il container doveva presumersi essere stato riconsegnato integro e nel medesimo stato in cui il caricatore lo aveva, a sua volta, consegnato al primo vettore.

A giudizio della ricorrente, quindi, la Corte di merito avrebbe equivocato il concetto di riconsegna di cui all'articolo 1687 c.c., poiché, se è pur vero che di solito la consegna delle merci al destinatario presuppone la scaricazione del mezzo su cui le stesse vengono trasportate, sicché il mero arrivo a destinazione del carico non integra in sé e per sé l'avvenuta riconsegna, è altrettanto vero che il destinatario può chiedere la riconsegna della merce e, pertanto, accettare il relativo passaggio di diritti sulla stessa, a prescindere dall'effettivo e reale arrivo della merce a destinazione.

Il che è proprio quanto sarebbe avvenuto nel caso di specie, posto che M.T.D. S.r.l. ha di fatto sottoscritto l'apposito bollettino di riconsegna, così accettando espressamente il carico e assumendo l'onere di custodia della cassa mobile e dell'intero suo contenuto, a prescindere





dall'effettiva scaricazione del contenitore.

Il motivo è stato ritenuto fondato da parte della Suprema Corte, la quale ha rilevato come l'art. 1687 c.c. non prescriva invero alcuna particolare modalità per la messa a disposizione del destinatario delle cose trasportate, cosicché, in alcune circostanze, tale messa a disposizione può certamente avvenire con modalità diverse dallo scarico della merce dal mezzo di trasporto.

Nel caso di specie, non è in contestazione che la cassa sia stata consegnata alla M.T.D. S.r.l. - la stessa Corte di merito ha rilevato come la M.T.D. S.r.l. abbia timbrato e sottoscritto il bollettino di consegna della F.lli Girace S.r.l. del 18 ottobre 2000 - mentre appaiono del tutto fuori luogo le conclusioni a cui è giunta la Corte di Appello di Napoli, che ha attribuito alla mancata rimozione dei sigilli, alla mancata apertura del lucchetto e alla conseguente mancata scaricazione della merce, la mancata assunzione della custodia di quest'ultima da parte della M.T.D. S.r.l.

La Suprema Corte di Cassazione rileva appunto come, nel caso in esame, la consegna del contenitore sia invece circostanza idonea a comportare la consegna, sia pure mediata e indiretta, del contenuto del carico ivi contenuto, con conseguente passaggio dell'obbligo di custodia della merce da F.lli Girace a M.T.D. S.r.l.

Con il secondo motivo, lamentando violazione e/o falsa applicazione del concetto di colpa grave nonché omessa e/o insufficiente motivazione, la ricorrente aveva ritenuto che il comportamento tenuto da M.T.D. S.r.l. fosse in contrasto con i doveri di diligenza richiesti al vettore e che tale comportamento gravemente colposo rilevasse non solo sul piano della responsabilità contrattuale ma anche di quella extracontrattuale (che era stata, invece, esclusa dalla Corte di merito sul rilievo che non appariva addebitabile alla M.T.D. S.r.l. alcun comportamento doloso o colposo che fosse stato causa della perdita della merce).

È evidente che l'accoglimento del primo motivo del ricorso da parte della Suprema Corte ha comportato l'assorbimento *in toto* dell'esame del secondo mezzo, posto peraltro l'ormai consolidato orientamento giurisprudenziale secondo cui l'ipotesi del furto di merce trasportata non solo è inidonea ad integrare gli estremi del caso fortuito e/o della forza maggiore, ma costituisce addirittura una fattispecie di colpa grave tale da impedire al vettore persino di invocare l'applicabilità dell'istituto della limitazione di responsabilità (*ex multis*, Trib. Cagliari 13 aprile 1999, Cass. 16 febbraio 2000, n. 1712, Cass. 28 novembre 2003, n. 18235 e App. Milano 9 novembre 2006).

La Corte di legittimità ha pertanto ritenuto di cassare l'impugnata sentenza in relazione alla censura accolta, con rinvio alla Corte di appello di Napoli, in diversa composizione.

Attraverso la sentenza in questione la Corte di Cassazione ha preso così nuovamente in esame il momento finale del trasporto, ossia quello della riconsegna del carico a destinazione e delle attività a ciò connesse, posto che in base alla disciplina dettata dall'art. 1687 c.c. in materia di riconsegna delle merci, il vettore è tenuto non solo trasferire le cose dal luogo di partenza a quello di destinazione, ma anche a compiere ogni operazione necessaria per il passaggio della loro detenzione al soggetto cui sono state inviate, ponendo quest'ultimo





nella condizione di prenderne possesso.

Sul punto, la Suprema Corte ha innanzitutto ribadito il proprio tradizionale orientamento secondo cui, in linea anche con la più autorevole dottrina in materia, salvo che non sia diversamente stabilito dal contratto o dagli usi, le operazioni di scaricazione sono da intendersi ricomprese nel concetto di messa a disposizione della merce a favore del destinatario (si vedano in questo senso Cass. n. 69/1070, Cass. n. 66/296 e Cass. n. 60/298); tuttavia, posto che per integrare l'effettiva riconsegna occorre comunque la ricezione da parte del destinatario (sul punto si veda anche Cass. n. 81/1288) e considerato altresì che, in ogni caso, l'art. 1687 c.c. non prescrive alcuna particolare modalità attuativa affinché si possano perfezionare la riconsegna e la messa a disposizione delle cose trasportate, la Corte non manca di precisare come l'attività della scaricazione non sia a tal fine un elemento assolutamente imprescindibile, essendo sufficiente che la presa in consegna della merce avvenga in modo chiaro e scevro da elementi di equivocità (nella fattispecie, la presa in consegna dell'automezzo su cui il container era caricato e l'apposizione da parte di M.T.D. S.r.l. del proprio timbro e della propria sottoscrizione sull'apposito bollettino di consegna della F.lli Girace S.r.l. sono stati giustamente interpretati dalla Suprema Corte come atti innegabilmente dettati dall'intenzione di M.T.D. S.r.l. di accettare la riconsegna del carico e di perfezionare così il trasporto *de quo*).

SULLA PRESUNZIONE DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE MARITTIMO NEL TRASPORTO DI PERSONE E SULLA PROVA LIBERATORIA A CARICO DI QUEST'ULTIMO, NONCHÉ, ANCORA, SULL'ONERE A CARICO DEL PASSEGGERO DI PROVARE IL NESSO EZIOLOGICO ESISTENTE TRA L'EVENTO DANNOSO ED IL TRASPORTO MEDESIMO

Corte di Cassazione, Sez. VI, 14 novembre 2014, n. 24347

Attraverso la pronuncia in oggetto, la Suprema Corte torna ad affrontare un tema che, sia pur apparentemente lineare in termini di teoria del diritto, finisce spesso per presentare risvolti alquanto spinosi e risulta quindi, all'atto pratico, di difficile interpretazione.

In materia di responsabilità vettoriale nel trasporto di persone, la Corte intende appunto precisare che la presunzione di responsabilità stabilita a carico del vettore per i danni eventualmente subiti dal passeggero nell'intervallo spazio-temporale compreso tra l'inizio delle operazioni di imbarco e il compimento di quelle di sbarco ai sensi del combinato disposto degli artt. 1681 c.c. e 409 c. nav. opera esclusivamente qualora sia provato il nesso causale tra l'attività del vettore in esecuzione del trasporto e il sinistro occorso.

La sentenza in questione si pronuncia sostanzialmente sul ricorso presentato dai familiari di una passeggera che, a seguito un'errata manovra di un aliscafo e del conseguente urto contro una scogliera, riportava un grave trauma cranico che ne causava in decesso.

I familiari proponevano così, nei limiti dell'indennità dovuta dall'assicuratore, una domanda di ammissione al passivo nella procedura concorsuale che vedeva coinvolta la compagnia





armatrice, precisando che con sentenza emessa ai sensi dell'art. 444 c.p.p., il comandante dell'aliscafo era stato ritenuto responsabile del decesso a titolo di colpa, e che il vettore marittimo era pertanto tenuto al risarcimento dei danni subiti dai passeggeri.

Posto che il Giudice Delegato aveva inizialmente escluso l'istanza di ammissione al passivo e che gli istanti avevano conseguentemente presentato il relativo ricorso in opposizione allo stato passivo, il tribunale di Roma, con sentenza n. 38/2013, aveva rigettato la suddetta opposizione allo stato passivo, compensando le spese.

Contro tale sentenza veniva proposto ricorso per Cassazione.

Tralasciando il primo dei nove motivi che componevano il ricorso, relativo all'eventuale prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di trasporto, ai fini del presente commento rilevano sostanzialmente i motivi da 2 a 5, con cui si contestava l'impugnata sentenza, rispettivamente, (ii) per omessa pronuncia sulla domanda risarcitoria nei confronti della compagnia armatrice per fatto di un proprio ausiliario e/o dipendente; (iii) per violazione, ai sensi dell'art. 360 c.p.c., n. 3, degli artt. 1228, 2043, 2049 e 2059 c.c., dell'art. 185 c.p. e dell'art. 274 c. nav., posto che l'armatore sarebbe comunque responsabile dei fatti dell'equipaggio; (iv) per aver il tribunale ritenuto che il sinistro dovesse ascrivere a colpa esclusiva del comandante; e (v) per avere il tribunale omesso di esaminare la dedotta circostanza che il comandante fosse ausiliario e/o dipendente della compagnia armatrice.

Posto che le suddette circostanze apparivano tutte riferibili al mancato riconoscimento del rapporto di dipendenza tra il comandante dell'aliscafo e la compagnia armatrice, che avrebbe determinato in capo a quest'ultima la responsabilità per il danno subito dalla passeggera, la Corte ha opportunamente ritenuto che, essendo esse sostanzialmente collegate, meritassero una trattazione congiunta, al termine della quale i relativi motivi sono risultati essere essenzialmente fondati.

La Suprema Corte ha infatti rilevato come la sentenza oggetto di ricorso abbia completamente omesso di valutare il rapporto di lavoro intercorrente tra il comandante dell'aliscafo e la compagnia armatrice dello stesso, circostanza che sarebbe invece risultata decisiva in relazione alla responsabilità indiretta della debitrice che, nell'adempimento della prestazione, si era avvalsa dell'opera di dipendenti, così come disciplinata dall'art. 2049 c.c.

La Corte richiama sul punto una propria precedente pronuncia in base alla quale si è affermato che l'art. 274 cod. nav., nel disporre che l'armatore era responsabile dei fatti dell'equipaggio dettava una disposizione speciale - e, come tale, prevalente rispetto a quella di cui all'art. 2049 c.c. - senza peraltro esaurire del tutto il tema della disciplina della responsabilità dell'armatore, che rimaneva comunque soggetta alle norme del codice civile (art. 2049 e ss.) per ogni ipotesi non espressamente contemplata dal codice della navigazione (si veda Cass. n. 11124/1997).

A tale proposito, si è osservato che non può essere invocato come esimente il disposto dell'art. 274, 2° comma, cod. nav., che stabilisce che l'armatore non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio previsti dagli articoli 489, 490, né degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione,





posto che questi ultimi devono intendersi solo quelli espressamente previsti da specifiche disposizioni di legge come facenti capo al comandante personalmente, quali, ad esempio, gli obblighi gravanti sullo stesso quale ufficiale dello stato civile o quelli relativi alla adozione di specifiche misure di sicurezza ovvero quelli relativi ad obblighi di carattere doganale.

Tra tali obblighi specificatamente previsti per legge non rientra un generico obbligo di prudenza e di perizia nella gestione della navigazione ed in particolare quello di effettuare correttamente le manovre della nave ivi compresa quella di attracco.

In tal senso, in tema di trasporto di persone, viene affermato da costante giurisprudenza che la presunzione di responsabilità che l'art. 1681 c.c. e l'art. 409 cod. nav. pongono a carico del vettore per i danni al viaggiatore verificatosi dall'inizio dell'imbarco al compimento dello sbarco, opera quando sia provato il nesso causale tra il sinistro occorso al viaggiatore e l'attività del vettore in esecuzione del trasporto: il vettore resta quindi liberato dalla responsabilità presunta a suo carico, qualora provi che l'evento dannoso, verificatosi a causa del trasporto, (quando cioè il sinistro è posto in diretta, e non occasionale, derivazione causale rispetto all'attività di trasporto), sia dovuto a fatto non prevedibile suo o dei suoi preposti o dipendenti, ovvero non potuto evitare nonostante l'uso della dovuta diligenza, mentre il viaggiatore ha l'onere di provare il nesso eziologico esistente tra l'evento dannoso ed il trasporto medesimo.

Dovranno, quindi, essere accertate, nel caso concreto, le modalità dell'incidente occorso al passeggero e si dovrà altresì verificare se detto incidente sia o meno rapportabile a colpa del vettore o dei suoi dipendenti o preposti; dunque nel caso di viaggio effettuato a mezzo di commesso, le indagini sull'adozione, da parte dello stesso, delle cautele necessarie al compimento del trasporto dovranno essere estese alla condotta tenuta da quest'ultimo, salvo che l'evento sia ascrivibile esclusivamente a negligenza del passeggero medesimo. (Cass. n. 16893/10; Cass. n. 3825/06; Cass. n. 5177/97; Cass. 3285/1978; Cass. 1803/1979; Cass. 2658/72).

In buona sostanza, il vettore - sia esso terrestre, marittimo o aereo - è sempre tenuto ad adottare tutte quelle misure che di volta in volta si presentano come necessarie al fine di assicurare, secondo i criteri della normale diligenza e prudenza, l'incolumità dei passeggeri, venendo meno la sua responsabilità soltanto nel caso in cui si dimostri la mancanza di colpa, da parte sua e/o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero la mancanza del nesso causale tra il comportamento *de quo* e l'evento dannoso (Cass. n. 1795/1968).

Alla luce di quanto sopra, la Corte ha ritenuto che, nel caso di specie, la colpa del comandante, quale dipendente della compagnia armatrice, nonché il nesso causale tra il danno e il sinistro occorso sull'imbarcazione, ancorché dedotti dalla ricorrente ed accertati in sede penale, non fossero state oggetto di esame da parte della sentenza impugnata, con la conseguenza che i motivi da 2 a 5 sono stati ritenuti meritevoli di accoglimento.

In conclusione, essendo stati ritenuti fondati i primi cinque motivi del ricorso e assorbiti gli altri 4 nell'accoglimento dei precedenti, la sentenza impugnata veniva cassata in relazione ai motivi accolti con rinvio al Tribunale di Roma in diversa composizione anche per le spese del giudizio.





Con questa recente sentenza la Corte ribadisce dunque, innanzitutto, la presunzione di responsabilità che gli artt. 1681 c.c. e 409 cod. nav. pongono a carico del vettore in relazione a tutti i danni alle persone che dovessero eventualmente verificarsi nell'intervallo in cui i passeggeri si trovano nella sua sfera di controllo, precisando comunque che il vettore può sempre liberarsi da tale responsabilità presunta fornendo la prova che l'evento dannoso, verificatosi a causa del trasporto - quando, cioè il sinistro è posto in diretta, e non occasionale, derivazione causale rispetto all'attività di trasporto - sia dovuto a fatto non prevedibile suo o dei suoi dipendenti o preposti, ovvero non si sia potuto evitare nonostante l'uso della dovuta diligenza.

La Suprema Corte sancisce, comunque, che resta sempre a carico del passeggero l'onere di provare il nesso eziologico esistente tra l'evento dannoso ed il trasporto medesimo, con la conseguenza che occorrerà sempre un accertamento concreto, da parte del giudice di merito, sulle modalità dell'incidente occorso al passeggero, nonché una verifica sulla circostanza che detto incidente sia o meno rapportabile alla colpa del vettore o dei suoi dipendenti o preposti.





MATERIALI

di Greta Tellarini

ADOZIONE DEL *POLAR CODE* DA PARTE DEL *MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC)* DELL'IMO

Nel corso della sua 94^a sessione il *Maritime Safety Committee (MSC)* dell'IMO (*International Maritime Organization*) si è riunito a Londra il 17-21 novembre 2014 per adottare il Codice internazionale per le navi operative nelle acque polari, comunemente indicato come *Polar Code*, così come i relativi emendamenti alla SOLAS (Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare).

Il codice polare contiene norme sulla progettazione supplementare di navi, la relativa costruzione, l'allestimento e apparecchiature di armamento, l'esercizio, la formazione, la ricerca e requisiti di salvataggio per le navi che operano nel duro ambiente artico ed in quello delle acque antartiche, con l'obiettivo di prevenire gli incidenti e l'inquinamento, oltre alla protezione delle navi, equipaggi e passeggeri.

Il *Polar Code* rappresenta la prima normativa generale vincolante per le navi, destinata a disciplinare specificamente i potenziali rischi tradizionalmente connessi con l'ambiente artico ed antartico, come il ghiaccio, la lontananza e le condizioni meteorologiche rigide e rapidamente mutevoli, ed a fornire obiettivi e requisiti funzionali correlati alla progettazione, alla costruzione, all'equipaggiamento, alle operazioni, all'addestramento, alla ricerca ed al salvataggio delle navi.

L'adozione del Codice Polare è giustificata dall'incremento dei traffici marittimi nelle regioni polari, in particolare nell'artico, ove la riduzione dei ghiacci marini ha aperto nuove rotte ed esteso la stagione di navigazione estiva. Le navi che solcano le regioni polari devono già conformarsi a tutti gli standard internazionali adottati dall'IMO, ma il nuovo capitolo XIV della SOLAS "Misure di sicurezza per le navi operative nelle acque polari", adottato nel corso nella sessione del MSC dello scorso novembre, individua ulteriori requisiti, a cui le navi devono conformarsi, rendendo obbligatorio il Codice Polare nelle sue sezioni: Prefazione, Introduzione e Parte I - A (misure di sicurezza). Già precedentemente, nell'ottobre 2014 il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO aveva approvato i necessari emendamenti di modifica per rendere le disposizioni ambientali nel Polar Code obbligatorie ai sensi della Convenzione MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento dalle navi). Pertanto, il Polar Code sarà obbligatorio ai sensi sia della Convenzione SOLAS, sia della Convenzione MARPOL.

La data prevista per l'entrata in vigore degli emendamenti alla SOLAS è il 1° gennaio 2017 per le nuove navi costruite dopo quella data, mentre per le navi costruite prima del 1° gennaio 2017 l'obbligo di conformarsi ai requisiti indicati dal Codice Polare deve essere adempiuto entro la data prevista per la prima ispezione intermedia o di rinnovo (quale che sia la prima a verificarsi) successivamente al 1° gennaio 2018.

Sebbene il Codice sia stato accolto favorevolmente nella maggior parte dei casi e costituisca





un importante passo avanti per garantire una navigazione sicura nelle zone artiche, esso è stato peraltro criticato in relazione ad alcuni aspetti che lo stesso non provvederebbe a regolamentare, quali il trattamento delle acque di zavorra e l'uso dell'olio carburante pesante.

RAPPORTO DELL'INTERNATIONAL MARITIME BUREAU SULLA PIRATERIA MARITTIMA

Nei primi nove mesi del 2014 l'*International Maritime Bureau* (Imb) ha registrato 168 attacchi di pirati alle navi, il 5% in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, quasi la metà di quelli avvenuti nel 2011. Nonostante questi dati confortanti, l'IMB però invita a non abbassare la guardia: nel terzo trimestre, infatti, si è assistito ad una preoccupante inversione di tendenza. "È comunque incoraggiante rilevare - dichiara il Direttore di IMB, Pottengal Mukundan - la straordinaria diminuzione del fenomeno della pirateria marittima e degli assalti armati verificatasi nel corso degli ultimi anni grazie soprattutto all'azione di prevenzione delle Marine internazionali al largo dell'Africa orientale e al miglioramento della sicurezza a bordo. Tuttavia - aggiunge Mukundan - c'è stato un nuovo preoccupante aumento degli attacchi contro le piccole navi cisterna che effettuano cabotaggio nel sud-est asiatico. Noi consigliamo in particolare a queste navi di mantenere alta la vigilanza in queste acque e di comunicare al *Piracy Reporting Centre* dell'IMB tutti gli attacchi e le piccole imbarcazioni sospette". Nel corso degli assalti condotti complessivamente nel mondo nei primi nove mesi di quest'anno i pirati hanno ucciso tre marittimi, ne hanno rapiti cinque e ne hanno preso in ostaggio 369. Complessivamente sono state sequestrate 17 navi, ne sono state abbordate 124 e 10 sono state oggetto di colpi di arma da fuoco. Inoltre, ci sono state 27 segnalazioni di ulteriori tentativi di attacco. Nel solo terzo trimestre del 2014 gli assalti sono ammontati ad un totale di 62 rispetto a 50 nello stesso periodo del 2013. Oltre al sud-est asiatico, le aree calde rimangono il Corno d'Africa - dove gli attacchi sono notevolmente diminuiti, ma ancora oggi molti ostaggi (40) restano nelle mani dei predoni - e il Golfo di Guinea, ove si assiste ad un calo delle aggressioni dei pirati in Nigeria e ad un aumento di quelle verificatesi in Ghana.

ADOZIONE DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEI TRASPORTI DELL'UE SUL REGOLAMENTO PER L'ACCESSO AL MERCATO DEI SERVIZI PORTUALI

Il Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione europea, sotto la Presidenza italiana del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, ha adottato lo scorso 8 ottobre una propria posizione sul regolamento per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti che prevede che le norme vengano applicate a tutti i porti marittimi elencati negli orientamenti dell'UE per lo sviluppo la rete transeuropea dei trasporto TEN-T, includendo nella lista sia gli scali portuali che fanno parte del "core network" sia quelli





che figurano nel “*comprehensive network*”.

In merito alle differenti categorie di servizi portuali, i Ministri hanno stabilito che la movimentazione delle merci e i servizi ai passeggeri saranno soggetti alle regole di trasparenza finanziaria, ma verranno esentati dalle disposizioni di accesso al mercato, come inizialmente proposto dalla Commissione. I Ministri hanno concordato che gli Stati membri avranno la possibilità di decidere sulle regole di accesso al mercato per questi servizi, in accordo con la giurisprudenza della Corte di Giustizia dell’UE. La posizione del Consiglio dell’UE prevede che gli Stati membri possano decidere di non applicare le regole sull’accesso al mercato ai servizi di pilotaggio svolti entro e fuori dai porti, mentre saranno applicabili tutte le altre parti della proposta legislativa, incluse le disposizioni in materia di trasparenza finanziaria. Il Consiglio dell’Unione Europea ha adottato altre modifiche alla proposta della Commissione Europea con l’obiettivo di rendere più flessibili alcune disposizioni ed evitare di caricare i piccoli porti di oneri amministrativi sproporzionati e per tenere conto anche delle differenziazioni che caratterizzano il settore portuale in Europa così come di circostanze particolari degli Stati membri. È stata ad esempio ampliata la possibilità di limitare il numero di fornitori di servizi, per includere i casi in cui il volume di traffico non renda economicamente conveniente la presenza di diversi fornitori di servizi. Inoltre, sulla base di considerazioni di sicurezza, la sicurezza e la sostenibilità ambientale sono stati inclusi come motivi per limitare il numero di fornitori e per l’imposizione di obblighi di servizio pubblico. Sono state adottate anche disposizioni transitorie al fine di non interferire con i contratti in atto o sottoscritti prima dell’adozione del regolamento. La posizione adottata dai ministri dei Trasporti dell’UE prevede che il principio della libera prestazione dei servizi si applichi ai servizi portuali a determinate condizioni. In particolare, agli Stati membri e alle amministrazioni dei porti sarà consentito di imporre requisiti minimi per la fornitura di servizi portuali e, se necessario, di limitare il numero di fornitori di servizi. Inoltre, qualora un’amministrazione portuale riceva finanziamenti pubblici, dovrà essere tenuta una contabilità separata per dimostrare come sono stati utilizzati questi fondi. Sono previste anche nuove regole per rendere più trasparenti le tariffe dei servizi portuali e per l’uso delle infrastrutture portuali. La trasparenza nelle relazioni finanziarie tra Stato, porti e operatori di servizi portuali dovrebbe contribuire a una migliore ripartizione delle risorse pubbliche e all’applicazione efficace ed equa delle norme dell’UE in materia di concorrenza nei porti.

**PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI - DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE
ORDINANZA DEL CAPO DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE 12 SETTEMBRE 2014
- ORDINANZA DI PROTEZIONE CIVILE PER FAVORIRE E REGOLARE IL SUBENTRO DELLA
REGIONE TOSCANA NELLE INIZIATIVE FINALIZZATE A CONSENTIRE IL SUPERAMENTO
DELLA SITUAZIONE DI CRITICITÀ DETERMINATASI IN RELAZIONE AL NAUFRAGIO DELLA
NAVE DA CRIOCIERA COSTA CONCORDIA NEL TERRITORIO DEL COMUNE DELL’ISOLA DEL
GIGLIO - ORDINANZA N. 189 (Pubblicata in G.U.R.I. n. 216 del 17 settembre 2014)**





**ORDINANZA DEL CAPO DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE 12 SETTEMBRE 2014
- ORDINANZA DI PROTEZIONE CIVILE PER FAVORIRE E REGOLARE IL SUBENTRO DELLA
REGIONE LIGURIA NELLE INIZIATIVE FINALIZZATE A CONSENTIRE IL SUPERAMENTO
DELLA SITUAZIONE DI CRITICITÀ DETERMINATASI IN RELAZIONE AL NAUFRAGIO DELLA
NAVE DA CROCIERA COSTA CONCORDIA, TRASFERITA PRESSO IL PORTO DI GENOVA-VOLTRI
- ORDINANZA N. 190 (Pubblicato in G.U. n. 216 del 17 settembre 2014)**

Con la prima ordinanza, la Regione Toscana viene individuata quale Amministrazione competente in via ordinataria a coordinare le attività per il completamento dell'attuazione, nel territorio dell'Isola del Giglio, del progetto di ripristino ambientale. L'osservatorio di monitoraggio, istituito con il decreto del commissario delegato n. 2923 del 14 giugno 2012, continua ad operare a supporto della Regione Toscana e prosegue nelle sue funzioni, fino al completamento delle suddette attività di ripristino. Non sono previsti compensi, gettoni di presenza od emolumenti per la partecipazione al citato osservatorio. A carico di Costa Crociere S.p.A. spetta il rimborso al Dipartimento della protezione civile ed alla regione Toscana degli oneri derivanti dall'attuazione di quanto stabilito in questa ordinanza, nonché il rimborso delle spese sostenute dai componenti dell'osservatorio di monitoraggio.

Con la seconda ordinanza il capo del Dipartimento della protezione civile dispone, al fine di superare il contesto critico legato al naufragio della nave Costa Concordia, che la Regione Liguria sia individuata quale Amministrazione competente in via ordinaria a coordinare le attività relative all'esecuzione degli interventi finalizzati al riciclo e smaltimento del relitto della nave Costa Concordia presso il porto di Voltri e la zona delle riparazioni navali del porto di Genova. L'osservatorio di monitoraggio, istituito con il decreto del commissario delegato n. 2849 del 22 luglio 2014 e successive integrazioni, prosegue nelle attività di supporto alla Regione Liguria fino al trasferimento del relitto nell'ambito portuale di Genova, e può essere modificato, nella sua composizione, con provvedimenti del Presidente della Regione Liguria. Non sono previsti compensi, gettoni di presenza od emolumenti per la partecipazione al suddetto osservatorio.

