



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:

Daniela Addis, Giuseppe Giliberti,
Arber Gjeta, Dorian Ricciutelli,
Greta Tellarini

REDAZIONE:

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

SOMMARIO

Prescrizioni inerenti le caratteristiche del combustibile per uso marittimo da utilizzarsi nelle Zone di Protezione Ecologica
di Daniela Addis p.2

La normativa saliente riguardante il CISE:
verso un sistema integrato di sorveglianza marittima
di Dorian Ricciutelli p.6

Osservatorio Legislativo
a cura di Giuseppe Giliberti p.9

Rassegna Giurisprudenziale
a cura di Arber Gjeta p.17

Materiali
a cura di Greta Tellarini p.21

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

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



Prescrizioni inerenti le caratteristiche del combustibile per uso marittimo da utilizzarsi nelle Zone di Protezione Ecologica

di Daniela Addis

Con l'entrata in vigore del D.P.R. 27 ottobre 2011, n. 209¹ "Regolamento recante istituzione di zone di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno", dal 1 gennaio 2012 le prescrizioni inerenti le caratteristiche del combustibile per uso marittimo² da utilizzarsi nelle zone di protezione ecologica (ZPE) debbono ritenersi immediatamente vincolanti per tutte le navi menzionate nell'art. 295, comma 6, del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152³.

Il suddetto art. 295, comma 6, infatti, prevede che "per le navi passeggeri (ossia, ex art. 292, comma 2, lett. n)), le navi che trasportano più di 12 passeggeri, eccetto il comandante, i membri dell'equipaggio, i soggetti adibiti alla gestione della nave e i bambini di età inferiore ad un anno) battenti bandiera italiana, le quali effettuano un servizio di linea (vale a dire, ex art. 292, comma 2, lett. o)), i viaggi seriali per collegare due o più porti o i viaggi seriali che iniziano e terminano presso lo stesso porto senza scali intermedi, purché effettuati sulla base di un orario reso noto al pubblico o desunto dalla regolarità o dalla frequenza del servizio), proveniente da o diretto ad un porto di un Paese dell'Unione europea, è vietato, nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di protezione ecologica, appartenenti all'Italia, l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore all'1,5% in massa. La violazione del divieto è fatta valere anche nei confronti delle navi non battenti bandiera italiana e che si trovano in un porto italiano".

Si ricorda che la Legge 8 febbraio 2006, n. 61⁴ di istituzione di zone di protezione ecologica (ZPE) oltre il limite esterno del mare territoriale prevede, al suo art. 2, comma 2, che entro le zone di protezione ecologica si applicano, anche nei confronti delle navi battenti bandiera straniera e delle persone di nazionalità straniera, le norme del diritto italiano, del diritto dell'Unione europea e dei trattati internazionali in vigore per l'Italia in materia di:

1. inquinamento marino, da immersione di rifiuti, da attività di esplorazione e di sfruttamento dei fondi marini e di origine atmosferica;
2. protezione dei mammiferi, della biodiversità;
3. del patrimonio archeologico e storico.

1 D.P.R. 27 ottobre 2011, n. 209 "Regolamento recante istituzione di zone di protezione ecologica del Mediterraneo nord - occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno", in G.U. n. 293 del 17 dicembre 2011.

2 "I combustibili per uso marittimo sono i combustibili meno cari e meno raffinati. Spesso sono sottoprodotti di un processo più elevato di raffinazione del petrolio. Essi costituiscono attualmente una notevole fonte di inquinamento atmosferico, in particolare da biossido di carbonio (il 4 % delle emissioni totali mondiali di origine antropica) e ossidi di zolfo (il 9 %)". Cfr. Parere del Comitato economico e sociale europeo del 18 gennaio 2012 in merito alla Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la Direttiva 1999/32/CE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo COM(2011) 439 final - 2011/0190 (COD).

3 D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" (c.d. Testo Unico Ambiente), in G.U. n. 88 del 14 aprile 2006.

4 Legge 8 febbraio 2006, n. 61 "Istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale", in G.U. n. 52 del 3 marzo 2006.



Con D.P.R. 27 ottobre 2011, n. 209 è stata, quindi, istituita la prima zona di protezione ecologica italiana, in applicazione della Legge n. 61/2006. Il provvedimento è entrato in vigore il 1 gennaio 2012.

Il D.P.R. n. 209/2011 dispone che nella zona di protezione ecologica, delimitata ai sensi dell'art. 2 e corrispondente al Mare Ligure, Tirreno e Mediterraneo escluso lo Stretto di Sicilia, e i cui limiti esterni, non essendo ancora entrati in vigore gli accordi di delimitazione con la Francia e con la Spagna, seguono il tracciato della linea mediana, *“si applicano le norme dell'ordinamento italiano, del diritto dell'Unione europea e delle Convenzioni internazionali in vigore, di cui l'Italia è parte contraente, in particolare, in materia di: a) prevenzione e repressione di tutti i tipi di inquinamento marino da navi, comprese le piattaforme off-shore, l'inquinamento biologico conseguente a scarica di acque di zavorra, ove non consentito, l'inquinamento da incenerimento dei rifiuti, da attività di esplorazione, sfruttamento dei fondali marini e l'inquinamento di tipo atmosferico, anche nei confronti delle navi battenti bandiera straniera e delle persone di nazionalità straniera; b) protezione della biodiversità e degli ecosistemi marini, in particolare con riferimento alla protezione dei mammiferi marini; c) protezione del patrimonio culturale rinvenuto nei suoi fondali”*.

Attesa la novità, estensione e complessità della nuova disciplina giuridica dell'area interessata, l'art. 5 prevede che *“le modalità operative del regime da applicarsi nella zona di protezione ecologica individuata ai sensi dell'articolo 2 sono definite, caso per caso, con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sentite le altre amministrazioni interessate”*. Obiettivo di tale previsione è garantire la tempestiva, efficace e univoca attuazione della pertinente normativa ambientale all'area di mare inclusa dalla norma.

La menzionata previsione dell'art. 5, ad avviso della scrivente, pertanto, non incide sull'entrata in vigore della normativa ambientale pertinente e sulla sua vigenza, ma considera la verosimile necessità di disciplinare in dettaglio, in settori complessi quali il trasporto marittimo, la sorveglianza, la prevenzione ed il monitoraggio, le *“modalità operative”* ossia i profili attinenti alle modalità organizzative e a quelle tecnico-operative con le quali le norme devono essere applicate.

D'altro canto, le prescrizioni inerenti le caratteristiche del combustibile per uso marittimo da utilizzarsi nelle ZPE, di cui agli artt. 295 e 296 del citato D.lgs n. 152/2006 e successive circolari interpretative del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sono sufficientemente dettagliate, senza richiedere ulteriori precisazioni e, pertanto, debbono ritenersi immediatamente vincolanti.

Quali parametri di riferimento, si possono tenere in considerazione anche le linee guida adottate dall'Organizzazione marittima Internazionale (IMO) per il campionamento dell'olio combustibile al fine di determinarne la conformità alle disposizioni dell'allegato VI della Convenzione per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi del 1973 e del 1978 (Convenzione MARPOL 73/78)⁵, nonché le elaborande linee guida sui sistemi di depurazione

⁵ *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973*, come modificata dal Protocollo del 1978 (MARPOL 73/78).





dei gas di scarico e sulle altre tecnologie di riduzione delle emissioni di SO_x nelle zone di controllo delle emissioni di SO_x.

Si ritiene opportuno precisare che:

- nelle ZPE è vietato non solo quanto previsto al sopra citato art. 295, comma 6, ma anche l'utilizzo di gasoli marini con tenore di zolfo > 0,2%;
- è comunque vietata l'immissione sul mercato nazionale sia di gasoli marini con tenore di zolfo > 0,1%, sia di oli diesel marini con tenore di zolfo > 1,5%;
- tali limiti non si applicano ai combustibili utilizzati a bordo di navi che utilizzano tecnologie di riduzione delle emissioni autorizzate (tecniche di riduzione delle emissioni, sistemi di depurazione dei gas di scarico, o qualsiasi altro metodo tecnologico che sia verificabile ed applicabile);
- le sanzioni amministrative sono previste sia a carico di coloro che immettono sul mercato combustibili per uso marittimo aventi un tenore di zolfo superiore ai limiti previsti nell'art. 295, sia dell'armatore e/o comandante che utilizzano combustibili per uso marittimo aventi un tenore di zolfo superiore a tali limiti.

Si avanzano, inoltre, le seguenti osservazioni:

1. Responsabilità dello Stato nelle aree SECA

(zone di controllo delle emissioni degli ossidi di zolfo).

Secondo quanto stabilito all'art. 295, commi 4 e 5 in combinato disposto con l'art. 292, comma 2, al momento l'Italia è responsabile dell'applicazione del divieto di utilizzo di combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore all'1,5% in massa per quanto riguarda le navi battenti bandiera italiana che si trovano a navigare nelle acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di protezione ecologica ricadenti all'interno di un'area SECA. Si ricorda che nell'UE le SECA comprendono il Mar Baltico, il Mare del Nord e il Canale della Manica, non anche il Mediterraneo.

	SULPHUR	NO _x -NITROGEN
Denmark	39%	28%
Netherlands	31%	21%
Sweden	25%	25%
Norway	25%	23%
Uk	18%	20%
France	18%	15%
Italy	15%	15%
Belgium	13%	16%
Finland	12%	17%
Germany	10%	10%

Source EMEP 2010

Depositi ossidi di zolfo e azoto

Fonte: *Air Pollution from Ships*.
Elenco paesi con alta percentuale di depositi inquinanti atmosferici di zolfo e ossidi di azoto imputabili al traffico marittimo (dati 2010 EMEP European Monitoring and Evaluation Programme)

Se e quando sarà istituita un'area SECA nel Mediterraneo, lo Stato italiano sarà responsabile, a partire



da 12 mesi dopo l'entrata in vigore di tale designazione, dell'applicazione del divieto, oltre che per le navi battenti bandiera italiana, anche per quanto riguarda l'utilizzo, sempre di combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore all'1,5% in massa, a bordo delle navi non battenti bandiera italiana che hanno attraversato un'area SECA inclusa nel territorio italiano o con esso confinante, sempre che si trovino in un porto italiano.

2. Navi passeggeri e navi da crociera.

Con nota del 22 dicembre 2005⁶, la Commissione europea ha fornito alcuni chiarimenti sulla Direttiva 2005/33/CE⁷, in particolare spiegando che la stessa non esclude le navi da crociera e che, pertanto, tutte le navi, incluse quelle da crociera, devono rispettare il limite dell'1,5% in massa del tenore di zolfo nelle aree SECA; dall'11 agosto 2006 lo stesso limite deve essere rispettato nelle acque territoriali UE, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento da parte di tutte le navi che trasportano più di 12 passeggeri, comprese le navi da crociera, che effettuano un servizio di linea proveniente da o dirette ad un porto UE. Si ricorda che l'interpretazione giuridica delle direttive da parte della Commissione UE rileva per la Corte di Giustizia Europea.

A tal proposito, si evidenzia che è pendente una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Tribunale di Genova (Italia) il 21 ottobre 2011 (Mattia Manzi, Compagnia Naviera Orchestra/ Capitaneria di Porto di Genova) sulla interpretazione della nozione di "servizi di linea" (di cui all'art. 2, punto 3, *octies*, della Direttiva 1999/32/CE, come modificata dalla Direttiva 2005/33/CE), ovvero se tra le navi esercenti "servizio di linea" si annoverino anche le navi da crociera e sulla applicabilità del limite previsto alle navi da crociera. (Causa C-537/11)

Daniela Addis

⁶ Cfr frequently asked questions on Directive 2005/33, sulphur in marine fuels, (Fonte: BunkerWorld) http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/marine_faq.pdf

⁷ Direttiva 2005/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 luglio 2005 che modifica la Direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo, in G.U.C.E. L 191/59 del 22 luglio 2005.





La normativa saliente riguardante il CISE: verso un sistema integrato di sorveglianza marittima

di Dorianò Ricciutelli

Nel quadro della politica marittima integrata (PMI) dell'Unione Europea⁸ spicca una iniziativa di assoluto rilievo che mira alla creazione di un sistema comune per la condivisione delle informazioni (CISE) ai fini della sorveglianza del mare⁹. Orbene, in materia il 26 marzo 2012 sono stati resi noti i risultati del Marsuno¹⁰, il primo progetto pilota¹¹ patrocinato della Commissione europea con l'obiettivo di individuare le soluzioni più adeguate per il superamento delle difficoltà giuridiche e tecnico-operative connesse alla istituzione del Cise nei paesi UE e SEE.

Si ritiene preliminarmente utile per la nostra indagine precisare che il CISE sarà in grado di esprimere spiccate capacità per ottimizzare, in modo interoperabile, la combinazione degli strumenti di monitoraggio e localizzazione già esistenti ed impiegati oggi per garantire la protezione in mare, la tutela dell'ambiente marino, il controllo della pesca e delle frontiere esterne e le altre attività rivolte all'applicazione della legge¹². In particolare, l'impianto di un siffatto sistema è stato concepito con l'ambizioso proposito di attuare un efficace scambio informativo fra tutte le autorità competenti (oltre 400), le quali attualmente, nei più diversificati campi di pertinenza del settore marittimo, raccolgono dati separatamente, *uti singuli*, ma non li condividono.

Poste tali premesse, un elemento paradigmatico degno di menzione riguarda la circostanza che in avvenire il Cise, nella logica del principio di efficienza conforme alla Strategia dell'Europa 2020¹³, consentirà a ciascun soggetto responsabile della sorveglianza marittima di gestire proattivamente, nel pieno rispetto delle legislazioni nazionali, un "quadro di situazione" completo e non più settorializzato *ratione materiae*. Ben comprendiamo dunque che si potrà formare in tal maniera una vera e propria comunità di "utilizzatori" che, razionalizzando gli strumenti disponibili del sistema (*scilicet*: servizi nazionali N-CISE), saranno posti nella condizione, non soltanto di prevenire, ma anche di reagire con tempestività alle emergenze, agli eventi di danno e alle situazioni di pericolo imminente verificabili in mare.

Senonchè, non può dubitarsi che lo straordinario potenziale tecnologico del CISE, denominato, *expressis verbis*, il "sistema dei sistemi", per l'indiscutibile valore aggiunto che ne comporterà l'impiego, permetterà in concreto alle Guardie costiere, alle forze navali, alle polizie e agli altri enti competenti di intervenire sulle possibili vulnerabilità di *safety* e *security* nel settore marittimo (*i.e.* inquinamento, naufragio, contrabbando, immigrazione

⁸ Comunicazione della Commissione COM(2007) 575 definitivo del 10 /10/2007.

⁹ *Common Information Sharing Environment*.

¹⁰ *Maritime Surveillance in the Northern Sea Basins*. Gli Stati partecipanti sono: Svezia, paese leader, Francia, Germania, Belgio, Estonia, Finlandia, Lettonia, Lituania Polonia, in partnership con la Norvegia e, infine, la Federazione Russa, quale Stato osservatore.

¹¹ L'altro progetto (pilot project) è il BluemassMed per l'"Integrazione della sorveglianza marittima nell'Area mediterranea e nei suoi approcci atlantici".

¹² Comunicazione della Commissione COM (2009) 538 definitivo del 15 /10/2009.

¹³ COM (2010) 2020.





illegale, difesa comune, *piracy* e altri atti illeciti intenzionali nei confronti del trasporto marittimo). Fatte queste precisazioni, va ancora notato che, con l'intento di pianificare l'orizzonte temporale necessario alla complessa costruzione del CISE, su *input* del Consiglio dell'UE "Relazioni esterne"(Conclusioni del 17 novembre 2009), la Commissione con la Comunicazione del 20 ottobre 2010¹⁴ ha presentato la *road map* del sistema che, secondo l'autorevole dichiarazione di intenti del Commissario "Affari marittimi e Pesca", condurrà a una nuova era nella "*governance*" dei mari europei. In estrema sintesi, osserviamo che nella cronologia progettuale di cui trattasi viene programmata la costituzione di una rete informativa, *sui generis*, flessibile, decentrata e digitalizzata, attraverso un *iter* articolato su sei fasi, comprendenti l'individuazione degli utenti, la mappatura dei dati e la definizione dei livelli comuni della relativa classificazione, la creazione del quadro di assistenza al sistema, l'individuazione dei diritti di accesso e la messa a punto di un contesto giuridico chiaro e coerente.

Si aggiunga che sulla questione *de qua* il Consiglio dell'UE "Affari Generali", intervenendo di nuovo con le Conclusioni sull'Integrazione della sorveglianza marittima" del 23 maggio 2011 ha approvato¹⁵ la predetta tabella di marcia, assicurando un solido sostegno al CISE. Si consideri, inoltre, che nel documento comunitario è ribadita la necessità comunque di tenere in considerazione non soltanto i contributi dei progetti pilota, Marsuno (*cit.*) e Bluemassmed (*infra*, nota 4), ma anche dell'esperienza che si potrà acquisire dall'attività in corso di svolgimento di Eurosur, l'*European border surveillance system*. Al riguardo, è il caso di chiarire che l'architettura del sistema (*in nuce*) di Eurosur, analoga peraltro alla impostazione che caratterizza i meccanismi funzionali propri del CISE, consente alle autorità di controllo delle frontiere esterne marittime (e terrestri) dell'Unione di scambiarsi informazioni operative ed *intelligence*, e cooperare sinergicamente, nel contempo, con Frontex¹⁶ a livello tattico e strategico e con gli Stati limitrofi.

Alla luce di questo contesto, e non può esserne trascurata l'importanza, Frontex ha predisposto un servizio comune a disposizione dei paesi membri, dotato di una serie di apparati di elevato *standard* specialistico per la sorveglianza marittima, che riescono ad associare le immagini satellitari e i dati acquisiti dai sistemi navali e pervenire quindi alla tracciabilità delle rotte criminali collegate al trasporto illegale degli esseri umani, al traffico degli stupefacenti e al contrabbando in generale.

Pertanto, non è senza ragione in proposito che la Commissione europea il 12 dicembre 2011 abbia presentato una proposta di regolamento (oggetto da ultimo di dibattito il 22 maggio 2012 presso il Gruppo Frontiere del Consiglio dell'UE), per istituire formalmente, nell'Unione Europea il sistema Eurosur¹⁷ e assumere il compito di "contribuire allo sviluppo del CISE".

In prospettiva, Frontex, quale *sedes materiae* privilegiata, in via sperimentale ha realizzato

¹⁴ COM(2010) 584.

¹⁵ Vedi anche Conclusioni del Consiglio del 14 giugno 2010 (doc.10300/10).

¹⁶ Agenzia per la cooperazione operativa alle frontiere esterne degli Stati membri istituita con Reg. (CE) 2007/2004 e modificata con Reg.(UE) 1168/2011 del 25 ottobre 2011.

¹⁷ Consiglio UE: Doc.1866-Front 203; (COM(2011) 873. Vedi anche la tabella di marcia di Eurosur del 2008 in COM(2008) 68, approvata dal Programma di Stoccolma.



già il collegamento in rete di sei centri nazionali per la specifica cooperazione di Eurosur, rispettivamente in Italia, Francia, Spagna, Polonia, Slovacchia e Finlandia, mentre per i rimanenti paesi dell'UE la connessione verrà ultimata entro il 2013. Ciò chiarito non sorprenderà che Frontex, *à juste titre*, nell'anno in corso fornirà anche il proprio *expertise* partecipando al gruppo di lavoro istituito presso CISE, che interviene in seno alla Commissione come *forum* di coordinamento (Consiglio UE del 22 febbraio 2012)¹⁸.

Per completezza, si deve ricordare che nell'ampia gamma dei provvedimenti contemplati nel Programma finanziario per l'ulteriore sviluppo della anzidetta Politica Marittima Integrata (PMI), con il Regolamento (UE) 1255/2011 del 30 novembre 2011¹⁹, si è ottenuta l'approvazione per uno stanziamento *ad hoc* pluriennale²⁰, finalizzato al sostegno di misure (comprehensive delle acquisizioni di *software*) per l'integrazione della sorveglianza marittima e, segnatamente, in favore del sistema CISE.

A sua volta, la Commissione con la Decisione di esecuzione del 12 marzo 2012 per la disciplina del predetto programma di lavoro²¹ ha stabilito l'assegnazione di fondi, riguardanti il periodo dal 2011 al 2013, dedicati alla implementazione del sistema CISE, peraltro riconosciuto dai colegislatori, non senza enfasi, come una "priorità fondamentale" per la medesima PMI. Per vero, sono stati ammessi alla fruibilità dei benefici comunitari, sotto forma in buona sostanza di sovvenzioni e di contratti di appalto, gli studi tecnici sullo sviluppo concettuale del CISE, vale a dire quelli inerenti alla valutazione di impatto ("*Impact Assessment*"), le necessarie "prove operative" ed ogni attività ritenuta utile per l'elaborazione di una "Comunicazione" che la Commissione è stata chiamata a presentare al Parlamento europeo e al Consiglio nel 2013.

E ancora, sempre nell'ambito della pianificazione degli investimenti, vanno qui menzionate le ulteriori *tranches* del *budget* comunitario che vengono proficuamente riservate alla gestione del centro di ricerca del CISE nonché agli interventi in sostegno di *Safe Sea Network* (Safeseanet), attesa la relativa *mission* strumentale nel campo marittimo alla "cooperazione decentrata tra sistemi, settori e autorità competenti a livello unionale".

In conclusione, sulla scorta delle "raccomandazioni" formulate da Marsuno e in base al resoconto, oltremodo lusinghiero, di Bluemassmed (presentato in occasione della Conferenza nazionale del 3 maggio 2012, a Roma)²² possiamo plausibilmente affermare che la riuscita del CISE, al di là dei pur sempre indispensabili apporti di ordine economico e tecnico-normativo, dovrà in larga misura dipendere da ulteriori, variabili condizioni multifattoriali quali, *inter alia*, le intese tra gli organi civili e militari degli Stati membri, il coinvolgimento delle agenzie europee e la partecipazione, entro certi limiti, dei paesi terzi.

Doriano Ricciutelli

18 Frontex- programma di lavoro del 2012: Doc.n.6514/12, Front 21.

19 In GUUE del 5 dicembre 2011.

20 In linea con la Risoluzione del Parlamento europeo del 21 ottobre 2010 e le Conclusioni del Consiglio del 17 novembre 2009.

21 COM (2012) 1447.

22 Stati partecipanti: Italia, Francia, Spagna, Grecia, Portogallo e Malta.





OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Giuseppe Giliberti

DECISIONE DELEGATA 2012/186/UE DELLA COMMISSIONE DEL 3 FEBBRAIO 2012 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/42/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CONCERNENTE LA RILEVAZIONE STATISTICA DEI TRASPORTI DI MERCI E DI PASSEGGERI VIA MARE

(Pubblicata in G.U.U.E. L 101/5 dell'11 aprile 2012)

Nella produzione di statistiche europee è necessario contemperare le esigenze degli utilizzatori con gli oneri gravanti sui rispondenti.

Nell'intento di proporre soluzioni tecniche atte a semplificare quanto più possibile le diverse attività necessarie alla produzione di statistiche, pur mantenendo i risultati finali in linea con le attuali e prevedibili esigenze degli utilizzatori, è stata condotta a livello europeo un'analisi tecnica dei dati esistenti, raccolti in applicazione della legislazione dell'UE concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e passeggeri via mare, e della relativa politica di diffusione.

Risulta da tale analisi la necessità di semplificare la variabile «direzione» utilizzata nelle statistiche trimestrali esistenti sul traffico navale nei principali porti europei e di precisare lo status giuridico (obbligatorio o facoltativo) degli insiemi di dati F1 e F2 corrispondenti. Inoltre, è opportuno stabilire un quadro giuridico armonizzato per la rilevazione su base volontaria di dati statistici sui container ro-ro. Occorre, inoltre, estendere l'applicazione della classificazione del tipo di carico.

La nomenclatura delle zone costiere marittime va adeguata tenendo conto dei progressi della tecnica.

Dovendo la direttiva 2009/42/CE essere modificata di conseguenza, con la presente decisione la Commissione ne ha sostituito gli allegati I (Variabili e definizioni), II (Classificazione del tipo del carico), IV (Zone costiere marittime) e VIII (Struttura degli insiemi di dati statistici).

DECISIONE DI ESECUZIONE 2012/246/UE DELLA COMMISSIONE DEL 2 MAGGIO 2012 RECANTE MODIFICA DELLA DECISIONE 2011/207/UE CHE ISTITUISCE UN PROGRAMMA SPECIFICO DI CONTROLLO E ISPEZIONE RELATIVO ALLA RICOSTITUZIONE DEL TONNO ROSSO NELL'ATLANTICO ORIENTALE E NEL MEDITERRANEO

(Pubblicata in G.U.U.E. L 121/25 dell'8 maggio 2012)

Nel 2006 la Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (ICCAT) ha adottato un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo. L'ICCAT ha modificato tale piano pluriennale di ricostituzione nella riunione annuale del 2008. Il piano modificato è stato recepito nel diritto dell'Unione



mediante il regolamento (CE) n. 302/2009 del Consiglio, del 6 aprile 2009, concernente un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo. Tale piano è stato ulteriormente modificato e approvato nella riunione annuale dell'ICCAT del 2010 mediante la raccomandazione ICCAT 10-04 che istituisce un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo.

Per garantire l'efficace attuazione del piano pluriennale di ricostituzione modificato, la decisione 2011/207/UE della Commissione ha adottato un programma specifico di controllo e ispezione per un periodo di tre anni dal 15 marzo 2011 al 15 marzo 2014.

Alla luce delle discussioni svoltesi nella riunione annuale dell'ICCAT nel 2011 e al fine di attuare pienamente le disposizioni richieste dall'ICCAT, si è reso opportuno attuare i requisiti in materia di campionamento e di operazioni pilota definiti al paragrafo 87 della raccomandazione ICCAT 10-04.

Si è altresì reso opportuno aggiornare e correggere alcuni riferimenti obsoleti o erranei presenti nella decisione 2011/207/UE.

Quindi con la presente decisione la Commissione europea ha modificato di conseguenza la decisione 2011/207/UE e ne ha sostituito gli allegati I (Parametri) e II (Procedure che devono essere seguite dai funzionari).

REGOLAMENTO (UE) N. 530/2012 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 13 GIUGNO 2012 SULL'INTRODUZIONE ACCELERATA DELLE NORME IN MATERIA DI DOPPIO SCAFO O DI TECNOLOGIA EQUIVALENTE PER LE PETROLIERE MONOSCAFO (RIFUSIONE)

(Pubblicato in G.U.U.E. L 172/3 del 30 giugno 2012)

Il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea, considerando che il regolamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo, ha subito diverse e sostanziali modificazioni e che sono necessarie nuove modificazioni, hanno ritenuto opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla rifusione di detto regolamento che pertanto viene abrogato.

Il presente regolamento si applica alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate: a) che battono la bandiera di uno Stato membro; b) che, indipendentemente dalla loro bandiera, accedono a un porto o ad un terminale in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, salpano da essi o gettano l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Il presente regolamento si applica anche alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate che trasportano prodotti petroliferi pesanti; non si applica a navi da guerra o ausiliarie o ad altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate, al momento, solo per servizi statali a fini non commerciali.

Pertanto, nessuna petroliera è autorizzata ad operare battendo la bandiera di uno Stato





membro o ad accedere, indipendentemente dalla sua bandiera, ai porti o ai terminali in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro a meno che non sia una petroliera a doppio scafo.

Per quanto riguarda invece le petroliere monoscafo di età superiore a quindici anni, le stesse dovranno essere conformi al regime di valutazione delle condizioni delle navi, adottato dalla risoluzione MEPC 94(46) del 27 aprile 2001, come modificata dalla risoluzione MEPC 99(48) dell'11 ottobre 2002 e dalla risoluzione MEPC 112(50) del 4 dicembre 2003.

Specifiche deroghe sono previste per le petroliere in difficoltà e per quelle da riparare.

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 13 FEBBRAIO 2012, N. 37 - REGOLAMENTO RECANTE ADEGUAMENTO DELLE TABELLE RELATIVE AGLI UFFICI MARITTIMI DI CIVITAVECCHIA, BARLETTA, CAPRI, PONZA, PORTO S. GIORGIO, S. AGATA DI MILITELLO E DI OSTIA - SOSTITUZIONE DELLA TABELLA DELLA GIURISDIZIONE MARITTIMA RELATIVA ALLA DIREZIONE MARITTIMA DI CAGLIARI.

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 85 del 11 aprile 2012, pag. 1)

Con il presente decreto la capitaneria di porto di Civitavecchia è elevata a direzione marittima e conseguentemente la direzione marittima di Roma (con sede a Fiumicino, n.d.r.) assume il rango di capitaneria di porto.

Inoltre l'ufficio circondariale marittimo di Barletta è elevato a capitaneria di porto, mentre gli uffici locali marittimi di Capri, Ponza, Porto S. Giorgio e S. Agata di Militello sono elevati a ufficio circondariale marittimo; i limiti delle circoscrizioni territoriali delle predette autorità marittime sono individuate nella allegata Tabella A. All'attuazione del presente regolamento si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica.

DECRETO 20 MARZO 2012 - MODIFICHE AL DECRETO 16 GIUGNO 2010 INERENTE LE PROCEDURE NAZIONALI PER IL RILASCIO DELLA CERTIFICAZIONE DI TIPO APPROVATO PER IMPIANTI DI TRATTAMENTO DI ACQUE DI ZAVORRA, PRODOTTI DA AZIENDE ITALIANE

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 90 del 17 aprile 2012, p.1)

Le società produttrici di impianti di trattamento di acque di zavorra che intendono ottenere la certificazione di tipo approvato, devono presentare istanza ad un Organismo notificato (O.N.) ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica del 6 ottobre 1999, n. 407 e successive modifiche.

L'O.N. deve eseguire le prove a mare previste nell'allegato 1 di detto decreto esclusivamente su una nave da questo classificata.

Le istanze devono essere presentate in duplice copia e devono essere corredate dalla





documentazione tecnica prevista negli allegati al decreto in parola, redatta in lingua italiana ed inglese. Una copia dell'istanza e della documentazione, in formato cartaceo ed in formato elettronico, viene inviata all'Amministrazione a cura dell' O.N.

L'Amministrazione verifica le attività dell'O.N., per il corretto svolgimento delle procedure previste.

DECRETO 29 FEBBRAIO 2012 - MODALITÀ, TERMINI E PROCEDURE PER L'APPLICAZIONE DEL SISTEMA DI PUNTI PER INFRAZIONI GRAVI DEL COMANDANTE DI PESCHERECCIO

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 103 del 4 maggio 2012, p.7)

Il presente decreto definisce modalità, termini e procedure per l'applicazione del sistema di punti per infrazioni gravi del comandante del peschereccio, ai sensi dell'articolo 19, comma 3 del decreto legislativo n. 4/2012.

Vengono pertanto introdotte le disposizioni sul procedimento di assegnazione dei punti per infrazioni gravi e sospensione della funzione di comandante del peschereccio, venendo anche prevista la procedura per la loro cancellazione.

Contro i provvedimenti di assegnazione dei punti e sospensione possono essere proposte impugnazioni ai sensi degli articoli 22 e successivi della legge 689/1981.

Il Centro di controllo nazionale della pesca provvede ad aggiornare i dati contenuti nel registro nazionale delle infrazioni con l'indicazione di tutti i punti assegnati, dei punti decurtati e cancellati, nonché delle sospensioni delle funzioni di comandante.

DECRETO 27 FEBBRAIO 2012 - MODIFICAZIONE DEL DECRETO 23 FEBBRAIO 2010 RIGUARDANTE L'ISTITUZIONE DEL DISTRETTO DI PESCA NORD-ADRIATICO

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 106 dell'8 maggio 2012, p.12)

Con il presente decreto viene modificato ed integrato il decreto ministeriale 23 febbraio 2010 con il quale è stato istituito il distretto di pesca Nord-Adriatico, per riformulare obiettivi e compiti, al fine di assicurare piena operatività al distretto.

Il distretto di pesca Nord-Adriatico ha come finalità quella di concorrere ad assicurare una gestione nazionale delle risorse biologiche in attuazione del principio di sostenibilità, nonché di promuovere il partenariato con i produttori e le imprese delle filiere per lo sviluppo in comune delle azioni previste nelle politiche e negli interventi individuati e condivisi dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali e dalle Regioni. Detto distretto è gestito da un Comitato di gestione istituito con decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, sentite le Regioni, entro trenta giorni dalla pubblicazione del presente decreto e ha una durata di sei anni.





DECRETO 1 MARZO 2012 - ESENZIONI PREVISTE DAL REGOLAMENTO 1224/2009 AGLI OBBLIGHI DEL DISPOSITIVO DI LOCALIZZAZIONE ED IDENTIFICAZIONE DEL PESCHERECCIO ED ALLA COMPILAZIONE E TRASMISSIONE ELETTRONICA DEI DATI

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 107 del 9 maggio 2012, p.13)

Il presente decreto è finalizzato ad avvalersi della facoltà di concedere le esenzioni per i pescherecci di lunghezza fuori tutto pari o superiore a 12 metri ed inferiore a 15 dagli obblighi di cui all'articolo 9 paragrafo 2 (sistema di controllo dei pescherecci via satellite); articolo 15 paragrafo 1 (compilazione e trasmissione elettroniche dei dati del giornale di pesca); articolo 22 paragrafo 1 (compilazione e trasmissione elettroniche dei dati della dichiarazione di trasbordo); articolo 24 paragrafo 1 (compilazione e trasmissione elettroniche dei dati della dichiarazione di sbarco) del regolamento (CE) 1224/09.

DECRETO 7 FEBBRAIO 2012, N. 60 - REGOLAMENTO RECANTE LA DISCIPLINA DELLE ATTIVITÀ CONSENTITE NELLE DIVERSE ZONE DELL'AREA MARINA PROTETTA «CAPO CARBONARA»

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 113 del 16 maggio 2012, p.77)

Il presente decreto approva l'allegato regolamento di disciplina delle attività consentite nelle diverse zone dell'area marina protetta «Capo Carbonara» istituita con decreto ministeriale 15 settembre 1998.

L'allegato regolamento definisce la suddivisione in zone di tutela all'interno dell'area marina protetta «Capo Carbonara», come delimitata ai sensi dell'articolo 4 del decreto istitutivo del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, e individua le attività consentite all'interno di ciascuna zona, anche in deroga ai divieti di cui all'articolo 19, comma 3, della legge 6 dicembre 1991, n. 394 (art. 1).

L'area marina protetta è suddivisa in zone (A, di tutela integrale; B di riserva generale; C, di riserva parziale; e D di protezione) sottoposte a diverso regime di tutela ambientale, tenuto conto delle caratteristiche ambientali e della situazione socio-economica ivi presenti, riportate, a titolo indicativo, nella rielaborazione grafica allegata al presente regolamento, del quale costituisce parte integrante (art. 4).

Per ciascuna di dette zone il presente decreto specifica le attività consentite (art. 5), mentre sono fatte salve le finalità, la delimitazione dell'area marina protetta e le attività non consentite (art. 3).

Entro centottanta giorni dall'entrata in vigore del presente regolamento di disciplina delle attività consentite, su proposta dell'ente gestore, previo parere della Commissione di riserva, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare adotta il regolamento di esecuzione ed organizzazione dell'area marina protetta.

La sorveglianza nell'area marina protetta è effettuata dalla Capitaneria di Porto competente,





dal Corpo Forestale di vigilanza ambientale della Regione autonoma della Sardegna, nonché dalle polizie degli enti locali delegati nella gestione dell'area, in coordinamento con il personale dell'ente gestore che svolge attività di servizio, controllo e informazione a terra e a mare.

Chiudono il presente decreto le disposizioni sulle sanzioni per la violazione delle disposizioni contenute nel presente decreto (art. 8) e quelle sulla pubblicità (art. 9). Secondo queste ultime il responsabile di ogni esercizio a carattere commerciale munito di concessione demaniale marittima dovrà assicurare e mantenere l'esposizione del presente decreto e del regolamento di esecuzione e organizzazione in un luogo ben visibile agli utenti.

DECRETO 7 FEBBRAIO 2012 - AGGIORNAMENTO AL DECRETO DI ISTITUZIONE DELL'AREA MARINA PROTETTA «CAPO CARBONARA»

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 113 del 16 maggio 2012, p.91)

Il presente provvedimento aggiorna l'area marina protetta «Capo Carbonara», sostituisce integralmente il decreto ministeriale di istituzione del 15 settembre 1998 nonché il decreto ministeriale di modifica del 3 agosto 1999, e ne fa salvi tutti gli effetti fin qui prodotti (art. 1). Tra le finalità, l'area marina protetta in argomento si prefigge la tutela e la valorizzazione delle caratteristiche e della biodiversità marina e costiera, la promozione dell'educazione ambientale e la diffusione delle conoscenze degli ambienti marini e costieri dell'area, la realizzazione di programmi di studio, monitoraggio e ricerca scientifica, la promozione dello sviluppo sostenibile dell'area (art. 3).

Seguono le disposizioni sulla delimitazione dell'area (art. 4), sulle attività non consentite (art. 5), sulla gestione (art. 7), sulla commissione di riserva (art. 9), sull'uso del demanio marittimo dell'area (art. 10).

Il soggetto gestore effettua un monitoraggio continuo delle condizioni ambientali e socio-economiche dell'area marina protetta e delle attività in essa consentite (art. 11). La sorveglianza nell'area è effettuata dalla Capitaneria di porto competente, dal Corpo forestale di vigilanza ambientale della Regione autonoma della Sardegna, nonché dalle polizie degli enti locali delegati nella gestione dell'area (art. 12). Quanto alle sanzioni per la violazione delle disposizioni contenute nel presente decreto e nel regolamento di disciplina delle attività consentite, si applica quanto previsto dalla vigente normativa (art.13).

Infine con regolamento del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sono determinate la suddivisione in zone di tutela all'interno dell'area e le attività ivi consentite (art. 6), mentre su proposta del soggetto gestore, previo parere della Commissione di riserva, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare adotta il regolamento di esecuzione ed organizzazione dell'area marina protetta (art. 8).



**DECRETO 3 APRILE 2012 - RIPARTIZIONE DELLA QUOTA COMPLESSIVA DI CATTURA DEL TONNO ROSSO PER LA CAMPAGNA DI PESCA 2012**

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 117 del 21 maggio 2012, p.22)

Il contingente complessivo, pari a 1.787,91 tonnellate, assegnato dall'Unione europea all'Italia, per la campagna di pesca 2012, è ripartito tra i seguenti sistemi di pesca nelle tonnellate indicate: Circuizione, 1.377,60; Palangaro, 196,67; Tonnara fissa, 120,00; Pesca sportiva/ricreativa, 35,00; Quota non divisa, 5,00; Riserva, 53, 64.

Chiudono il presente decreto l'allegato A (quote individuali assegnate, per la campagna di pesca 2012, a ciascuna delle unità autorizzate alla pesca del tonno rosso con il sistema circuizione); l'allegato B (quote individuali assegnate, per la campagna di pesca 2012, a ciascuna delle unità autorizzate alla pesca del tonno rosso con il sistema palangaro; l'allegato C (graduatoria sistema tonnara fissa); nonché l'allegato D (porti designati) solo nei quali è consentito sbarcare o trasbordare tonno rosso.

DECRETO 26 GENNAIO 2012 - ADEGUAMENTO ALLE DISPOSIZIONI COMUNITARIE IN MATERIA DI LICENZE DI PESCA

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 121 del 25 maggio 2012, p.21)

Il presente decreto si conforma ai principi di cui al regolamento (CE) n.1224/2009 del Consiglio del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca, in particolare a quanto previsto dal suo articolo 6 "licenze di pesca", ed ottempera alle disposizioni del regolamento (UE) n. 404/2011 della Commissione dell'8 aprile 2011, articolo 3 punto III allegato II - indicazioni minime per le licenze di pesca.

Quindi ciascun attrezzo di pesca compreso nel "sistema di pesca" così come indicato nell'articolo 11 del decreto ministeriale 26 luglio 1995 "Disciplina del rilascio delle licenze di pesca", autorizzato in licenza, assume la codifica prevista dalla classificazione statistica internazionale standardizzata degli attrezzi da pesca - ISSCFG-FAO del 29 luglio 1980.

Di conseguenza, ai fini dell'adeguamento alle citate disposizioni comunitarie e internazionali viene rilasciata la licenza conforme al modello A, allegato al presente decreto.

DECRETO-LEGGE 22 GIUGNO 2012, N. 83 - MISURE URGENTI PER LA CRESCITA DEL PAESE.

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 147 del 26 giugno 2012 - S.O. n. 129)

L'articolo 14 "Autonomia finanziaria dei porti" del presente decreto introduce nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale", l'articolo 18-bis "Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere





nei porti” stabilendo, tra l’altro, che al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all’1 per cento dell’imposta sul valore aggiunto e delle accise riscosse nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali, nel limite di 70 milioni di euro annui. Il medesimo articolo, inoltre, abroga l’analogo vigente disciplina contenuta nei commi da 247 a 250 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008).

L’articolo 35 “Disposizioni in materia di ricerca ed estrazione di idrocarburi” del presente decreto, poi, sostituisce il comma 17, articolo 6 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale”, stabilendo, tra l’altro, che ai fini di tutela dell’ambiente e dell’ecosistema, all’interno del perimetro delle aree marine e costiere a qualsiasi titolo protette sono vietate le attività di ricerca, di prospezione nonché di coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi in mare, di cui agli articoli 4, 6 e 9 della legge 9 gennaio 1991, n. 9 “Norme per l’attuazione del nuovo Piano energetico nazionale: aspetti istituzionali, centrali idroelettriche ed elettrodotti, idrocarburi e geotermia, autoproduzione e disposizioni fiscali”. Il divieto è altresì stabilito nelle zone di mare poste entro dodici miglia dalle linee di costa lungo l’intero perimetro costiero nazionale e dal perimetro esterno delle suddette aree marine e costiere protette.

Le predette attività sono autorizzate previa sottoposizione alla procedura di valutazione di impatto ambientale. I titolari delle concessioni di coltivazione in mare sono tenuti a corrispondere annualmente l’aliquota di prodotto di cui all’articolo 19, comma 1 del decreto legislativo 25 novembre 1996, n. 625 “Attuazione della direttiva 94/22/CEE relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi”, elevata dal 7% al 10% per il gas e dal 4% al 7% per l’olio. Le somme corrispondenti al valore dell’incremento dell’aliquota dovranno essere versate in apposito capitolo dell’entrata del bilancio dello Stato, per essere interamente riassegnate, in parti uguali, ad appositi capitoli istituiti nello stato di previsione del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero dello sviluppo economico, per assicurare il pieno svolgimento rispettivamente delle azioni di monitoraggio e contrasto dell’inquinamento marino e delle attività di vigilanza e controllo della sicurezza anche ambientale degli impianti di ricerca e coltivazione in mare.





RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

di Arber Gjeta

Cassazione civile, sezione II, n. 9354 del 8 giugno 2012 - Ausiliari dell'armatore - Raccomandatario - Rappresentanza - Difetto di legittimazione processuale - Inammissibilità.

La sentenza in esame ha ad oggetto il ricorso proposto da M.G., agente raccomandatario e rappresentante processuale di BRYNCREST Ltd. contro L.L. e Al. Or. S.n.c., quest'ultimo in qualità di broker. Il ricorrente conveniva in giudizio la Al. Or. S.n.c. riguardo alla compravendita di una imbarcazione di tipo yacht, che dopo aver apportato delle modifiche suggerite dal resistente, era visionata e provata da esso nel 2002, prova durante la quale erano incorsi dei problemi tecnici, che la BRYNCREST aveva risolto tempestivamente e proponendo di fissare un nuovo incontro. Al. Or. Comunicava che essendo fallita la prova tecnica il L. non intendeva acquistare l'imbarcazione e così il broker aveva provveduto alla restituzione della caparra di 139.500,00 euro. La BRYNCREST agiva in giudizio sia contro il L, ritenuto inadempiente, sia contro Al. Or., inadempiente per il fatto di aver restituito la caparra. Il Tribunale di Genova respingeva la domanda desumendo la non conclusione del contratto e del mancato accordo sul prezzo. Anche la Corte d'Appello rigettava l'appello principale confermando la sentenza di primo grado. Si propone ricorso da parte di M.G. in qualità di agente raccomandatario e rappresentante processuale di BRYNCREST asserendo la conclusione del contratto e la chiarezza del fatto che l'accordo sul prezzo si era formato contestando inoltre il fatto che la Corte d'Appello si era espresso su una questione non specificamente dedotta in giudizio e perciò falsa applicazione dell'art 112 cod. proc. civ. I controricorrenti "hanno eccepito l'inammissibilità del ricorso rilevando che il M. non ha mai dichiarato di agire in nome proprio, anche se dagli atti e dai documenti di causa potrebbe apparire il contrario. L'imbarcazione apparteneva alla Bryncrest Ltd. ed il M. aveva unicamente una procura a vendere, oltre a rivestire la qualità di agente marittimo raccomandatario della medesima società". In base a queste considerazioni tale eccezione risulta fondata e si deve escludere la legittimazione all'impugnazione da parte del M. in proprio, per non avere egli partecipato in proprio al precedente grado di giudizio, ma solo in qualità di rappresentante e agente raccomandatario. Comunque, la procura attribuita al M. da parte del BRYNCREST non risulta idonea a attribuire al M. la rappresentanza processuale, che non può rinvenirsi neanche nella sua qualità di raccomandatario. A questo punto la S.C. richiama l'art. 288 cod. nav. secondo il quale "al raccomandatario spetta la rappresentanza processuale dell'armatore nei medesimi limiti in cui gli è conferita la rappresentanza sostanziale ed in tali limiti il raccomandatario può promuovere azioni o essere convenuto in giudizio. Si tratta di rappresentanza processuale che discende ex legge da quella sostanziale e prescinde dallo specifico conferimento di poteri processuali da parte dell'armatore" e puntualizzando che temporalmente "la rappresentanza è limitata alle liti che, oltre ad essere iniziate dopo l'instaurazione del rapporto di





raccomandazione, riguardino affari successivi a tale momento” (Cass. n. 3716 del 1992). La Corte dichiara inammissibile il ricorso per difetto di legittimazione processuale del ricorrente escludendo così “che il potere di rappresentanza processuale conferito all’agente marittimo ... includesse affari diversi da quelli indicati nei precedenti punti dello stesso mandato, tra i quali certamente non vi è quello di alienare l’imbarcazione; così come deve escludersi che il potere di rappresentanza processuale possa, in capo al M., discendere dalla procura a vendere l’imbarcazione atteso che detto mandato è stato conferito al M. senza alcuna specificazione della sua qualità di agente marittimo della Bryncrest Limited.”

Cassazione Civile, sezione II, n. 7564 del 15 maggio 2012 - Demanio marittimo - Aree gravate da usi civici - Rinvio in giudizio.

Nel processo tra Comune di Grado (ricorrente) contro i Ministeri dell’Economia delle Finanze e quello dei Lavori Pubblici e ricorrente incidentale la Regione Friuli-Venezia-Giulia si assume la qualità di proprietario di immobili gravati da uso civico di caccia e pesca. Il Tribunale di primo grado rigettava le domande ed accertava che i beni rientravano nel demanio marittimo dello Stato ed erano stati trasferiti alla Regione Friuli Venezia Giulia. Nello stesso modo si esprimeva anche la Corte di Appello di Trieste, accogliendo solo la domanda riguardo a una piccola spiaggia interna alla laguna di grado, ritenuta di proprietà del Comune. Inoltre, la Suprema Corte, con indirizzo consolidato, ha chiarito che la demanialità può essere affermata in quanto si tratti di beni la cui libera comunicazione col mare assicuri oggettiva ed immediata idoneità dei beni agli usi pubblici del mare, e ciò doveva intendersi anche in relazione alle foci dei fiumi ed alle lagune, donde l’esclusione della piccola spiaggia interna alla laguna e degli altri beni indicati mentre, in ordine alla p.c. 1000/5, l’appellante non aveva lamentato l’inidoneità del possesso dello Stato al dichiarato acquisto per usucapione, bensì che gli esistenti usi civici di caccia e pesca impedirebbero l’usucapione, asserita dalla P.A. Riguardo alla usucapione la S. C. ricorda che l’appellante non ha lamentato l’inidoneità del possesso esercitato dallo Stato al dichiarato acquisto per usucapione nè l’insufficiente durata di esso bensì che gli usi civici di caccia e pesca impedirebbero l’acquisto per usucapione. Nella motivazione della sentenza la Corte rileva che “per demanio necessario si devono intendere i beni per loro natura non suscettibili di proprietà privata, quali il demanio marittimo, idrico e militare, - mentre l’art. 28 c.n. non distingue tra demanio necessario ed accidentale (Cass. 27.1.1975 n. 316), fermo restando che solo le valli della laguna veneta, non comunicanti liberamente con il mare neanche in parte di anno, possono essere di proprietà privata”. Per questi motivi si accoglie il ricorso principale, cassa la sentenza e rinvia alla Corte di appello di Trieste.

Consiglio di Stato, sezione V, n. 3825 del 28 giugno 2012 - Autorizzazioni di commercio su aree pubbliche - Revoca - Eccesso di potere - Approvazione per silenzio-assenso - Assegnazione di un posto equivalente su dette aree.

Riguardo le autorizzazioni di commercio in un posto posizionato su aree pubbliche il



ricorrente, inizialmente, adiva al TAR Lazio chiedendo l'annullamento del provvedimento che respingeva la domanda di concessione di occupazione di una parte del porto Innocenziano. Il TAR negava il fatto che il provvedimento potesse essere considerato come revoca di autorizzazione, affermava il carattere temporale del permesso e di conseguo negava il fatto che il ricorrente potesse fare affidamento legittimo al rinnovo, riteneva legittimo il diniego e negava anche il diritto di chiedere un altro spazio commerciale visto l'assenza di tali spazi, etc. Il ricorrente propone appello difronte al Consiglio di Stato verso la sentenza del TAR ribadendo che il passaggio dominicale del suolo nulla ha a che vedere e non può comportare nessuna conseguenza riguardo al rilascio dell'autorizzazione, afferma che le norme di legge sul procedimento amministrativo (art. 28 d.lgs. 114/1998 e 37, 39 e 44 del l.r. 33/1999) sono state violate e un eccesso di potere per disparità di trattamento in confronto degli altri esercenti di attività commerciali sul suolo e per vizi di illogicità e travisamento dei fatti. Il ricorrente inoltre ha anche invocato la formazione del silenzio assenso su detta istanza da egli proposta inizialmente il 28 gennaio 2011 e un rigetto emesso solo il 20 luglio. Il Consiglio di Stato nella sua motivazione si esprime particolarmente sul motivo nr. 5, quello riguardo alla formazione del silenzio-assenso sull'istanza di concessione visto il superamento del termine di 90 giorni secondo art. 28, comma 16, d.lgs. n. 114/1998. In definitiva il Consiglio di Stato si pronuncia affermando che "il Comune non può legittimamente negare il diritto di occupare un posteggio su area pubblica a scopo commerciale sulla base della mera circostanza del passaggio della stessa nella propria titolarità, essendo il titolo commerciale operante su un piano distinto rispetto al regime dominicale dell'area pubblica su cui l'attività è destinata ad esercitarsi ed insensibile alle vicende circolatorie di queste ultime". Il Giudice apprezza anche le censure procedimentali di cui al I motivo d'appello. Risulta inoltre applicabile l'art. 44, comma 3bis, l.r. 33/1999 secondo il quale "qualora il comune proceda alla revoca del posteggio e della relativa autorizzazione per i motivi previsti dall'articolo 28, comma 16 del d. lgs. 114/1998, l'operatore interessato ha diritto ad ottenere un altro posteggio. Il posteggio concesso in sostituzione del posteggio revocato deve essere equivalente, non può avere una superficie inferiore e deve essere localizzato, possibilmente, in conformità alle scelte dell'operatore. Questi, in attesa dell'assegnazione del nuovo posteggio, ha facoltà di esercitare nell'area che ritiene più adatta, della medesima superficie del posteggio revocato, nel rispetto delle prescrizioni degli strumenti urbanistici vigenti, nonché delle limitazioni e dei divieti posti per motivi di carattere igienico sanitario, di sicurezza stradale o per altri motivi di pubblico interesse" (art. 44, comma 3bis l.r. 33/1999 così aggiunto dal articolo 11, comma 1 della legge regionale 25 maggio 2001, n. 12). Tutto questo con la finalità di salvaguardare la continuità del esercizio commerciale. Il Consiglio di Stato, per questo motivo, accoglie l'appello e riforma la sentenza del TAR di Lazio annullando gli atti impugnati.

Cassazione Civile, sezione II, n. 9118 del 6 giugno 2012 - Demanializzazione aree - Violazione art. 28 cod. nav. - Infondato - Omessa pronuncia - Fondato motivo.

In questa pronuncia la Cassazione civile si esprime sul ricorso proposta da S. Carlo s.r.l.



contro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e quello dell'Economia e delle Finanze riguardo a un'area di proprietà del ricorrente demanializzata, ma, secondo quanto asserito dal ricorrente, senza i presupposti e le caratteristiche necessarie. Nel 2004, il Tribunale adito respingeva la domanda, accertando che "l'aspetto fisico morfologico della laguna salmastra comunicante col mare, persistendo da mezzo secolo, non poteva dirsi transitorio, sicché la stessa doveva ritenersi rientrante per definizione nei beni demaniali elencati dall'art. 28 cod. nav." Il ricorrente proponeva appello, il quale veniva rigettato dalla Corte d'Appello di Venezia nel 2010 osservando tra l'altro "nel caso di specie doveva ritenersi sussistente oggettivamente la detta funzionalità all'uso pubblico, essendo stato accertato che nella laguna vi sono canali navigabili e che comunque in essa viene esercitata la navigazione, perchè vi viene svolta la pesca e la raccolta dei molluschi, mediante utilizzo di opportune imbarcazioni, irrilevanti essendo le caratteristiche di queste ultime" e che "non può escludersi la demanialità di un bene in dipendenza dell'asserita non definitività del suo assetto morfologico, se non nella particolare situazione - nella specie certamente non ricorrente - della mera occasionalità, essendo altresì irrilevante il fatto che la trasformazione delle terre sia in tutto o in parte dipesa dalla attività dell'uomo al fine di escluderne la demanialità, ben potendo la comunicazione con il mare essere determinata da un intervento dell'uomo". La Corte di Cassazione si esprime sui tre motivi di ricorso secondo i quali: esiste una violazione e falsa applicazione del art. 822 cod. civ. e 28 cod. nav. e dell'art. 1 della l. 36/1994 riguardo alla demanializzazione dell'area in questione; si solleva un'omessa, insufficiente e contraddittoria motivazione riguardo alla funzionalità dell'area agli usi pubblici del mare essendo escluso dal c.t.u. la navigabilità di detta laguna; si lamenta omessa pronuncia su una domanda subordinata riguardo a una specifica parte dell'intera area demanializzata. Per la Suprema Corte il primo e il secondo motivo sono infondati in base a precedenti pronunce come nelle sentenze n. 1863 del 1984, n. 1300 del 1999; n. 15846 del 2011 ove si è affermato che "agli effetti dell'art. 28 cod. nav., lett. b), ... l'indispensabile elemento fisicomorfologico della comunicazione con il mare, pur essendo irrilevante che questa sia assicurata attraverso l'opera dell'uomo che impedisca il progressivo interrimento delle acque, non costituisce di per sé solo il fattore decisivo e qualificante della demanialità, ma esso deve essere accertato e valutato in senso finalistico-funzionale, in quanto, cioè, si presenti tale da estendere al bacino di acqua salmastra le stesse utilizzazioni cui può adempiere il mare, rivelando l'idoneità attuale, e non meramente potenziale e futura, del bene, secondo la sua oggettiva conformazione fisica, a servire ai pubblici usi del mare, anche se in atto non sia concretamente destinato all'uso pubblico" ponendo ancora una volta l'accento sull'elemento funzionale (idoneità del bene a realizzare gli interessi che attengono ai pubblici usi del mare). Nel caso di specie non sussiste il vizio di violazione di legge avendo la Corte di Appello pronunciando correttamente sul punto. Per quanto sopra la Corte di Cassazione rigetta i due motivi. La Corte ritiene invece fondato il terzo motivo, denunciando una omessa pronuncia sulla domanda subordinata svolta sia nel giudizio di primo grado e anche in grado di appello e dispone il rinvio alla Corte di Appello di Venezia per statuire sulla domanda subordinata.





MATERIALI

di Greta Tellarini

LA CONFERENZA MONDIALE RIO +20 E L'IMPEGNO POLITICO PER IL PIANO DI SVILUPPO SOSTENIBILE

La Conferenza sullo sviluppo sostenibile, denominata anche Rio+20, svoltasi a Rio de Janeiro dal 20 al 22 giugno 2012, si è posta l'obiettivo, sin dal suo processo preparatorio, di rinnovare l'impegno politico per il piano di sviluppo sostenibile, valutando i progressi raggiunti, promuovendo nuovi traguardi e prendendo atto delle lacune e degli aspetti problematici per poter affrontare nuove sfide, in linea con le raccomandazioni emersi in passato dai precedenti vertici sullo sviluppo sostenibile. La Conferenza si è focalizzata su due aspetti principali: la *green economy* nel contesto dello sviluppo sostenibile e la riduzione della povertà, nonché le condizioni quadro istituzionali per uno sviluppo sostenibile.

Sul primo aspetto la Conferenza intende promuovere una transizione verso un'economia verde, adattata al contesto nazionale, che non sia solo un miglioramento ambientale, ma un nuovo paradigma che cerchi di alleviare minacce globali come il cambiamento climatico, la perdita di biodiversità, la desertificazione, l'esaurimento delle risorse naturali e al contempo promuovere un benessere sociale ed economico. Sul secondo aspetto la Conferenza intende favorire un sistema di *governance* globale per uno sviluppo sostenibile, includendo le istituzioni incaricate di promuovere, monitorare ed attuare le politiche di sviluppo sostenibile nelle sue tre dimensioni: sociale, ambientale ed economica.

La Conferenza Rio+20 ha rappresentato un momento di riflessione sulle politiche di sviluppo sostenibile, con particolare riguardo ai temi della *green economy* e della *governance* non solo a livello internazionale, ma anche a livello nazionale. La Conferenza ha inteso contribuire e facilitare nei Paesi la transizione verso modelli di consumo e produzione sostenibili perseguendo l'obiettivo di una crescita economia più attenta alle istanze sociali ed ambientali. Il documento finale *"The future we want"* elaborato al termine della Conferenza sullo sviluppo sostenibile, denominata anche Rio+20, tenutasi a Rio de Janeiro dal 20 al 22 giugno 2012, riconosce che gli oceani, i mari e le zone costiere rappresentano una componente integrata ed essenziale dell'ecosistema mondiale e che il diritto internazionale, come codificato nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, disciplina la conservazione e l'uso sostenibile degli oceani e delle loro risorse (par. 158). Si evidenzia *"the importance of building the capacity of developing countries to be able to benefit from the conservation and sustainable use of the oceans and seas and their resources"* e, con riguardo a ciò, *"the need for cooperation in marine scientific research to implement the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea and the outcomes of the major summits on sustainable development [...]"* (par. 160).

Il documento finale ribadisce *"the importance of area-based conservation measures, including marine protected areas, consistent with international law and based on best available scientific*





information, as a tool for conservation of biological diversity and sustainable use of its components” (par. 177), riconoscendo l’importanza della conservazione e dell’uso sostenibile della biodiversità marina anche al di là delle aree soggette alla giurisdizione nazionale. Alla luce di quanto convenuto nel corso della X Conferenza delle Parti della Convenzione delle Nazioni Unite sulla diversità biologica, tenutasi in Giappone nell’ottobre 2010, si fa ulteriormente presente che “by 2020 10 per cent of coastal and marine areas, especially areas of particular importance for biodiversity and ecosystem services, are to be conserved through effectively and equitably managed, ecologically representative and well-connected systems of protected areas and other effective area-based conservation measures” (par. 177).

LO SCORSO MAGGIO SI È SVOLTA LA 90ª SESSIONE DEL MARITIME SAFETY COMMITTEE DELL’IMO

Dal 16 al 25 maggio, si è svolta a Londra la 90ª Sessione del *Maritime Safety Committee* (MSC 90) dell’IMO (*International Maritime Organization*), impegnato con una fitta agenda di argomenti ad affrontare varie problematiche relative alla sicurezza marittima, che hanno portato all’approvazione di linee guida, codici e circolari, presentate dalle rispettive sottocommissioni dell’IMO.

In sintesi, i lavori della 90ª Sessione dell’MSC hanno riguardato, in particolare:

a) Atti di pirateria ed uso delle *Private Military Security Companies* (PMSC).

L’orientamento seguito ed adottato dall’MSC è stato quello di autorizzare le compagnie di navigazione ad utilizzare, mediante contratto, società private di sicurezza marittima (PMSC - *Private Military Security Companies*) per l’impiego di guardie private armate (PCASP - *Privately Contracted Armed Security Personnel*) a bordo di navi in transito nelle zone ad alto rischio al largo della costa orientale dell’Africa.

La questione relativa all’impiego a bordo delle PCASP e delle relative armi è stata fortemente dibattuta nel corso dei lavori della sessione.

Il Segretario Generale, Mr. Koji Sekimizu, con riguardo all’uso delle armi a bordo, ha affermato: *“The carriage of firearms on board merchant ships is a complex legal issue with Member States taking diverse positions. The Committee has determined that the carriage of armed personnel is a matter for flag States to authorize, however it has also accepted that their carriage has legal implications for coastal and port States, particularly with respect to the carriage, embarkation and disembarkation of firearms and security equipment in areas under the jurisdiction of such port or coastal States. While recognizing the reality of the situation in which private security guards are employed and the diverse positions of Governments, there is a need to consider how the international community should deal with the issue of private security guards and, in particular, the need to arrive at practical solutions to the issue”*; ed ha, in particolare, sostenuto che *“the use of PMSC on board ships was an exceptional measure to be used only*





in exceptional circumstances in the high risk area, and should not become institutionalized”.

Il *Maritime Safety Committee* (MSC) ha individuato alcuni requisiti rilevanti per l'individuazione delle PMSC, quali: la certificazione professionale; i requisiti aziendali; la gestione e la formazione del personale; le *deployment considerations*, che comprendono anche le comunicazioni tra armatore e team di sicurezza.

L'MSC, inoltre, ritiene fondamentale promuovere procedure di aggiornamento continuo tra armatori, comandanti, agenzie di sicurezza e Stati, per combattere in maniera efficace la pirateria (soprattutto, quella somala). A tal fine, l'MSC ha approvato linee guida *ad interim* per gli Stati di bandiera relative alle misure idonee a prevenire e ridurre il fenomeno della pirateria con base somala, elencando le pratiche raccomandate che gli Stati di bandiera dovrebbero applicare, in considerazione della loro legislazione nazionale, allo scopo di massimizzare gli sforzi volti al contrasto della pirateria.

b) Sicurezza per le navi passeggeri.

Il Comitato MSC ha mantenuto gli impegni assunti successivamente all'incidente della Costa Concordia, approvando una risoluzione che raccomanda misure operative volte a migliorare la sicurezza delle grandi navi da crociera, concordando su alcuni punti tra cui le *Recommended Interim Measures for Passenger Ship Companies to Enhance the Safety of Passenger Ships*, tratte dal documento presentato dal CLIA, con le quali si raccomanda agli Stati membri di sollecitare le società di navigazione a procedere ad una revisione delle misure di sicurezza operativa ed a adottare le azioni necessarie per garantire la piena attuazione delle procedure e degli standard di sicurezza vigenti.

c) Adozione di emendamenti alla Convenzione SOLAS.

Gli emendamenti che dovrebbero entrare in vigore il 1° gennaio 2014 riguardano:

- regola SOLAS II-1/8-1: per le nuove navi passeggeri si introduce un requisito obbligatorio di stabilità (un software dedicato), sia per i computer di bordo, sia per quelli di supporto da terra, allo scopo di fornire al comandante informazioni operative utili per il rientro in un porto/rifugio;
- regola SOLAS III/20.11.2: le prove di salvataggio a caduta libera devono essere effettuate con il solo equipaggio operativo a bordo o con un lancio simulato;
- regola SOLAS V/14: gli equipaggi delle navi devono rispettare adeguati livelli minimi di sicurezza, tenendo conto degli orientamenti adottati dall'IMO (risoluzione dell'Assemblea A. 1047 (27) sui principi di composizione minima degli equipaggi);
- capitolo VI SOLAS: si introduce una nuova regola VI/5-2, allo scopo di vietare la miscelazione di carichi liquidi alla rinfusa durante il trasporto via mare, nonché eventuali processi di produzione a bordo delle navi;
- capitolo VII SOLAS: si sostituisce la regola 4 relativa ai documenti, che includono informazioni sul trasporto di merci pericolose imballate;
- capitolo XI-1 SOLAS, regola XI-1/2: si rende vincolante l'*International Code on the Enhanced*





Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code, Resolution A.1049(27)).

d) Introduzione di modifiche sulle linee di carico.

Al fine di garantire un “bordo libero” più adeguato, il Comitato MSC ha approvato le modifiche alla regola 47 della Convenzione Internazionale sul Bordo Libero (LL Load Lines) del 1966 e relativo Protocollo del 1988, volte a spostare ulteriormente la zona periodica d’inverno al largo della punta meridionale dell’Africa di 50 miglia verso sud. Le modifiche apportate al Protocollo del 1988 LL dovrebbero entrare in vigore 1° gennaio 2014 sulla base della procedura di accettazione tacita.

RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 10 MAGGIO 2012 SULLA PIRATERIA MARITTIMA (2011/2962(RSP))

Considerando la decisione del Consiglio del 23 marzo 2012 di prorogare l’operazione antipirateria dell’Unione europea (EU NAVFOR ATALANTA) di due ulteriori anni, cioè fino al dicembre 2014, onde contribuire alla protezione delle navi del Programma alimentare mondiale (PAM) che trasportano gli aiuti alimentari destinati agli sfollati in Somalia, alla tutela dei trasporti marittimi della missione dell’Unione africana in Somalia (AMISOM), alla dissuasione, prevenzione e repressione degli atti di pirateria e assalti armati al largo delle coste somale, nonché alla tutela di trasporti marittimi vulnerabili al largo della Somalia ed alla sorveglianza delle attività di pesca, il Parlamento europeo con la presente risoluzione ribadisce la propria profonda preoccupazione per la crescente minaccia rappresentata attualmente dalla pirateria e dagli attacchi armati in mare ai danni delle navi internazionali che trasportano gli aiuti diretti alla Somalia e di pescherecci, mercantili e navi passeggeri dell’Unione europea nell’oceano Indiano, in particolare nelle acque al largo della Somalia e del Corno d’Africa, in termini di sicurezza dei marittimi e delle altre persone nonché di stabilità regionale; invita l’Alto Rappresentante e gli Stati membri a valutare d’urgenza le modalità per liberare i 191 marinai attualmente tenuti in ostaggio, ponendo fine alla loro detenzione prolungata e degradante nelle mani dei loro rapitori e consentendo loro di ritornare a casa e, contestualmente, mettendo un termine al sequestro delle sette navi dirottate; palude al contributo che l’operazione UE NAVFOR ATALANTA apporta alla sicurezza marittima al largo della Somalia; chiede un costante e più accentuato coordinamento nel quadro del dispositivo SHADE tra l’Unione europea, la NATO e le tre principali missioni navali antipirateria nella regione (UE NAVFOR, CTF-150/151 e TF-508 nell’ambito dell’operazione “Scudo oceanico” della NATO) nonché le varie forze navali internazionali, al fine di evitare inutili duplicazioni, dal momento che entrambe le organizzazioni (l’UE e la NATO), forti delle rispettive autonomie decisionali, operano nella stessa zona, perseguono i medesimi interessi e comprendono in larga misura le stesse nazioni europee.

Il Parlamento europeo chiede, altresì, che siano adottate misure immediate ed efficaci per processare e punire le persone sospettate di aver commesso atti di pirateria ed esorta i





paesi terzi e gli Stati membri dell'Unione europea che non l'abbiano ancora fatto a recepire nell'ordinamento nazionale tutte le disposizioni previste dalla convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e dalla convenzione delle Nazioni Unite per la repressione dei reati diretti contro la sicurezza della navigazione marittima, al fine di combattere l'impunità dei pirati ed invita il Consiglio e la Commissione a continuare a valutare le possibilità di celebrare i processi nei paesi della regione e ad adoperarsi per l'istituzione di un tribunale internazionale per la pirateria in Somalia e in altri paesi della regione, tribunale che rappresenterebbe una soluzione giudiziaria stabile alla questione dei processi a carico dei pirati in Somalia.

In particolare, si esortano gli Stati membri, in collaborazione con Europol e Interpol, ad indagare e rintracciare i flussi finanziari, nonché a confiscare il denaro versato come riscatto ai pirati, giacché vi sarebbero indicazioni secondo cui i fondi in questione potrebbero essere depositati su conti bancari di tutto il mondo, tra cui su quelli di banche europee, nonché ad individuare e smantellare le reti della criminalità organizzata che traggono profitto da tali azioni; invita il Consiglio ad agevolare l'ulteriore cooperazione della missione EU NAVFOR con Europol e Interpol.

Il Parlamento europeo, infine, sottolineando che il ricorso ad agenti armati privati è una misura che non può sostituirsi alla necessaria soluzione generale del fenomeno della pirateria, nella consapevolezza che comunque alcuni Stati membri hanno già introdotto una legislazione in materia, invita gli Stati membri a svolgere, ove possibile, le necessarie operazioni di sicurezza a bordo e chiede alla Commissione e al Consiglio di adoperarsi per la definizione di una strategia dell'Unione riguardo al ricorso a personale armato autorizzato a bordo delle navi, al fine di garantire una corretta attuazione delle direttive dell'IMO in materia.

