



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:

Doriano Ricciutelli, Paolo Malaguti,
Nicola Ridolfi

REDAZIONE:

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

SOMMARIO

- La "cintura blu": uno spazio unico del trasporto marittimo. p.2
di Doriano Ricciutelli
- Pirateria marittima e l'impiego delle guardie
giurate nell'attività di contrasto. p.5
Le recenti direttive ministeriali: spunti critici
e proposte de jure condendo.
di Doriano Ricciutelli
- Osservatorio legislativo p.10
a cura di Paolo Malaguti
- Rassegna giurisprudenziale p.41
a cura di Nicola Ridolfi
- Materiali p.47
a cura di Greta Tellarini

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

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



La “cintura blu”: uno spazio unico del trasporto marittimo.

di *Doriano Ricciutelli*

La Commissione europea l'8 luglio 2013 ha emanato la Comunicazione¹ relativa alla realizzazione di un quadro politico per la “cintura blu” (The Blue Belt area), vale a dire uno spazio destinato al trasporto via mare senza barriere e attuabile attraverso processi di semplificazione delle vigenti prassi burocratiche. In particolare, nel capitolo introduttivo del documento, si fa esplicito richiamo, *tout court*, alle oggettive difficoltà, riscontrate dagli operatori commerciali, che derivano innanzitutto dagli obblighi connessi all'espletamento delle formalità doganali imposte al traffico delle merci caricate a bordo di navi presso i porti dell'Unione europea. Appare utile chiarire preliminarmente che, sebbene apposite disposizioni del TFUE² sostengano il principio basilare della “libera circolazione delle merci” unionali, le procedure che penalizzano il trasporto marittimo trovano ferma applicazione in quanto si ritiene - per mera *factio juris* - che le navi, uscendo dalle acque territoriali dei paesi membri, “tecnicamente” attraversano le frontiere esterne europee³. Va qui detto, a titolo esemplificativo, che l'assunto testé riportato non esplica, per converso, alcun effetto sui provvedimenti relativi alla soppressione dei controlli alle frontiere interne, introdotti dal regolamento (CE) n. 562/2006 (Schengen Border Code) a nulla rilevando - *mutatis mutandis* - che nel corso dei “collegamenti regolari effettuati da traghetti” tra i porti dell'UE, siano travalicate le linee dei confini marittimi intra - UE. Del resto, ferme restando - beninteso - le specifiche normative che stabiliscono l'obbligatorietà di diversi tipi di verifiche personali e sui beni trasportati⁴, si deve tener ben presente che l'acquis di Schengen resta saldamente orientato comunque a rimuovere, alle frontiere, ogni “ostacolo maggiore agli scambi economici, sociali e culturali” degli Stati membri⁵. Vero quanto precede, osserviamo che nell'ottica di eliminare le strozzature che impediscono lo sviluppo di tale settore la Commissione ha predisposto un complesso framework giuridico, avendo presentato, in *subjecta materia*, la “comunicazione e il piano d'azione nella prospettiva della costituzione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere” e promuovendo, nel contempo, l'iniziativa e-Maritime⁶. Si aggiunga che, nella logica di un genere di traffici pienamente competitivi e sostenibili in Europa, la stessa Commissione, prefissando la road map del Libro bianco 2011, ha sollecitato giust'appunto una accurata definizione della “cintura blu”, intesa ad alleggerire gli “adempimenti amministrativi” (*red tape*) per le navi che operano tra i porti dell'UE e a migliorare l'efficienza della connessa catena logistica.

Ma vi è di più. Nella cornice dei provvedimenti stabiliti nella Comunicazione intitolata “Atto

1 COM(2013)510 final; vedi anche Conclusioni del Consiglio del 2/12/2010 che ha promosso il “Blu Belt” concept

2 i.e. Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, vedi versione consolidata, DOC.2012/C 326/01 del 26/10/2012, art. 28 TFUE (ex art. 23 del TCE).

3 Vedi Convenzione UNCLOS del 10/12/1982; vedi memo/13/658 dell'8 luglio 2013 della Commissione.

4 Vedi, *ex pluribus*, Raccomandazione della Commissione 6/11/2006 “Schengen Handbook”.

5 Vedi “considerando” 11 del Regolamento n. 562/2005, vedi versione consolidata del 1/7/2013.

6 COM(2009)10 definitivo, in GU L 52 del 3/3/2010.





per il mercato unico II-Insieme per una nuova crescita”⁷ e nell’attuale riforma della politica portuale avviata con due distinte iniziative (datate 23 maggio 2013)⁸, la progettualità di cui si discute assurge al ruolo paradigmatico di azione “chiave”, par excellence, del “pacchetto” delle “manovre”, legislative e non, volte ad armonizzare gli standard del comparto marittimo intracomunitario con le altre modalità di trasporto. Alla stregua di queste premesse, occorre soffermare l’attenzione sulla formulazione delle due proposte clou contenute nella Comunicazione sul tema in argomento, che la Commissione ha postulato per modificare, entro il 2015, alcune disposizioni (applicative) del codice doganale dell’Unione, istituito dal Regolamento (UE) n. 952/2013 del 9 ottobre 2013⁹ e, nella ratio, sintonico con le nuove esigenze di facilitazione ed informatizzazione. Sul punto, conviene, inoltre, considerare che questa (ennesima) “riforma” del codice si è resa indispensabile per allineare il consistente corpus normativo al trattato di Lisbona e alla evoluzione della disciplina internazionale di riferimento divenendo esemplarmente cardine dell’innovato ordinamento dell’Unione Doganale (Customs Union). Al riguardo, muovendo sul versante procedimentale, non sembra fuor di luogo evidenziare che le norme primarie del citato codice dell’Unione saranno attuate dalla Commissione secondo uno schema, a doppio binario, che si articola in un iter dedicato alla adozione degli “atti delegati” e un altro finalizzato agli “atti esecutivi”, che sostituiranno, inter alia, il Regolamento (CEE) n. 2454/1993, di applicazione dell’ex codice doganale comunitari¹⁰. Alla luce di questo contesto, si segnala che il 5 novembre 2013 la Commissione è peraltro già intervenuta significativamente provvedendo, come tappa iniziale di detto percorso, ad adottare un regolamento correttivo (n. 1099/2013) del prefato Regolamento n. 2454/1993 (articoli 313 sub, b), c), d) e f)), diretto ad agevolare il Regular Shipping Service (RSS). Orbene, si può asserire che mentre la prima delle suddette proposte si sostanzia in una misura a carattere squisitamente formale, in quanto rivolta, in effetti, soltanto a ridurre i rituali tempi di autorizzazione per potenziare il regime dei “servizi di linea”¹¹, l’altra esprime un formidabile atout funzionale, puntando alla materiale implementazione del “manifesto elettronico”. A ben vedere, si tratta infatti della utilizzazione armonizzata di una metodologia tecnologicamente avanzata per identificare lo status delle merci unionali ed extraunionali, riservando soltanto a quest’ultime l’onere di sottostare ai controlli di routine effettuati dalle competenti autorità e, altresì, conferire maggior libertà di prestazioni alla categoria degli “operatori debitamente autorizzati”. Senonché, sembra del tutto evidente che l’impiego di un tale strumento interoperativo non si limiterà a favorire la circolazione delle merci comunitarie (restano eseguibili i consueti “random checks”), ma rafforzerà la sicurezza, grazie alla possibilità per gli organi doganali di svolgere puntuali valutazioni del rischio¹², sulla base degli accertamenti svolti ex ante sui carichi in arrivo e,

7 COM (2012)573 final del 3/10/2012.

8 COM (2013) 296 final e COM (2013) 295 final; vedi “The Italian Maritime Journal”, n.3-anno 2013.

9 *Rectius*: rifusione del Regolamento (CE) n. 450/2008, ex Codice doganale comunitario (già abrogativo del Regolamento (CEE) n. 2913/92, già più volte rivisitato).

10 La relativa abrogazione è prevista dal 1 giugno 2016, ex art 288, 2° comma del Reg. 952/UE/2013.

11 Vedi Regolamento (UE) n.177/2010.

12 Vedi Regolamento (CE) n.648/2005; vedi “considerando” (28) del Regolamento n. 952/2013.





inoltre, di provvedere alla trasmissioni informative tra i diversi porti di scalo¹³.

In realtà, è opportuno sottolineare che le esigenze dianzi menzionate sono praticamente emerse in occasione dei follow-ups del "Blue Belt Pilot Project"¹⁴, che si sono svolti (nel periodo da maggio a novembre 2011) sotto l'egida dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), in cooperazione con gli uffici doganali e la partecipazione di un consistente numero di compagnie di navigazione (253 navi). Difatti, in esito ai confortanti risultati ottenuti (feedback) dalla predetta sperimentazione¹⁵, è stata valutata con favore l'ipotesi di continuare l'esperienza dilatando le potenzialità legate al progetto pilota attraverso "l'integrazione delle informazioni sul carico trasportato", che costituisce (verosimilmente) un gap del "Blu belt" da colmare proprio con l'impiego del "manifesto elettronico". Proseguendo sul solco della nostra indagine ci accorgiamo che, al di là delle soluzioni che prevedono interventi sulla normativa codicistica, lo sviluppo della "cintura blu" sarà completato, in parallelo, dalla riforma della Direttiva 2002/59/CE sulla costituzione di un "sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione" nonché dalla attuazione della Direttiva 2010/65/UE¹⁶ sulle "formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri", con rispetto, segnatamente, alla disciplina concernente i formulari Fal. Invero, è appena il caso di annotare che, nella coniugazione delle numerose procedure attualmente in vigore nei porti dell'Unione europea, le suddette direttive dovranno rimanere, inter se, strettamente collegate¹⁷, posto che gli Stati membri, entro il 1° giugno 2015, saranno obbligati a costituire "servizi di interfaccia unica nazionale" allo scopo di ricevere le notifiche riguardanti l'arrivo delle navi.

Nel contesto così delineato, non sorprenderà affatto che, secondo quanto indicato nella Comunicazione de qua, la piattaforma SafeSeaNet¹⁸ continuerà a rappresentare il mezzo privilegiato, quale "rete di riferimento comunitario", per gli ulteriori scambi dei dati che risulteranno idonei - con ogni evidenza - ad accrescere qualitativamente la performance in varie attività (specializzate) del sistema marittimo (e.g.: security, safety, search and rescue, ecc.). A conclusione di queste brevi riflessioni, dobbiamo riconoscere il forte impegno dimostrato dalle istituzioni comunitarie nell'imprimere lo slancio necessario per concretizzare, nel medio termine, il concetto di uno "spazio unico del trasporto marittimo" e la cui riuscita ottimale dipenderà dalla fattiva collaborazione delle pertinenti autorità nazionali e dal coinvolgimento virtuoso dai "portatori di interesse" verso un "autentico mercato interno"¹⁹.

13 Vedi Decisione 70/CE/2008 (concernente un ambiente privo di supporti cartacei per le dogane e il commercio) e l'avvio del progetto *e-customs*.

14 Vedi "Blue Belt Pilot Project", Evaluation report, EMSA - Lisbon 4/3/2012.

15 Vedi "The Italian Maritime Journal", n. 3 - anno 2012; vedi anche DOC.SWD(2012)145 final e Work Programme 2013 (pag. 53) dell'EMSA.

16 Abroga la Direttiva 2002/6/CE, in GU L 283 del 29/10/2010.

17 Vedi Direttiva 2010/65/UE, art. 5.

18 Vedi Direttiva 2009/17/CE (versione consolidata del 16/3/2011) che modifica appunto la citata Direttiva 2002/59/CE; vedi anche il concetto di "crescita blu", COM(2012) 494 final del 13/9/2012.

19 Si veda il punto 6 "Conclusioni" della Comunicazione dell'8 luglio 2013





Pirateria marittima e l'impiego delle guardie giurate nell'attività di contrasto. Le recenti direttive ministeriali: spunti critici e proposte de jure condendo.

di *Doriano Ricciutelli*

La disciplina dell'impiego di guardie giurate per la lotta alla pirateria marittima ha formato oggetto di due apposite circolari²⁰ del 19 e 25 ottobre 2013, emanate dal Ministero dell'interno-Dipartimento della P.S, d'intesa con i Ministeri della difesa e delle infrastrutture e dei trasporti, la Confitarma e le associazioni "datoriali" della vigilanza privata.

Conviene considerare preliminarmente che la prima iniziativa comprende una serie di direttive di carattere generale (e allegata modulistica) finalizzate principalmente alla armonizzazione della normativa introdotta dal D.M. 28 dicembre 2012, n. 266, attuativo dell'articolo 5, comma 5 e 5-bis del D.L. 12 luglio 2011, n. 107²¹ e al rispettivo coordinamento con il Testo Unico di Pubblica Sicurezza (TULPS).

In parallelo, attraverso il secondo atto amministrativo, che recepisce la nota IMO-MSC 92/INF.14 del 9 aprile 2012 e le linee guida ISO PAS 28007, viene presentato un pacchetto di "indicazioni" più squisitamente tecniche sulle tematiche salienti delle regole di ingaggio (i.e responsabilità, competenze e norme di comportamento) utili agli istituti di vigilanza per la predisposizione (obbligatoria) del regolamento di servizio sui servizi antipirateria, da sottoporre alla approvazione dei questori.

Ciò premesso, il prefato dicastero ha comunque assicurato che i competenti uffici dipartimentali saranno in grado di chiarire i possibili dubbi interpretativi e contribuire sinergicamente con le dipendenti articolazioni territoriali alla soluzione di eventuali problematiche emergenti nella fase esecutiva della regolamentazione di cui trattasi.

Pertanto, tralasciando le considerazioni di massima sull'impianto legislativo - cui è stato dedicato ampio approfondimento in precedenti pubblicazioni di questo Journal²² - ai fini della nostra indagine, preme focalizzare le sole questioni controverse e non ancora completamente risolte, anche a seguito dei proficui contributi di "indirizzo" ricavabili dalle suindicate ministeriali.

Dapprima, è il caso di soffermarci su una disposizione assai dibattuta che sembra estendere d'arbitrio l'ambito applicativo dell'art. 5, comma 4 del predetto D.M. n. 107, come modificato dalla Legge n. 130/2011, nella parte in cui si dispone che i servizi di protezione possano essere affidati "ad un istituto di vigilanza autorizzato" in base all'art. 134-bis" del TULPS.

Nello specifico, si legge testualmente che gli "istituti stabiliti in un altro Stato membro dell'Unione europea, che intendano svolgere in forma occasionale" dette prestazioni, "dovranno essere preventivamente autorizzati" ai sensi del citato articolo del TULPS, "con

²⁰ Dipartimento della P.S., Prot.: 557/PAS/U/017342/10089.D.GGV(4)1 del 22/10/2013 e Dipartimento della P. S. - Ufficio per l'Amministrazione Generale, Prot.: 557/PAS/U/017649/10089.D.GGV(4)1 del 28/10/2013.

²¹ Convertito, con modificazioni, dalla Legge 2 agosto 2011, n. 130 e successive modificazioni.

²² Vedi *The Italian Maritime Journal*, n.3/3011, N.1 e n. 2 /2013.





le procedure e alle condizioni individuate dall'art. 260-bis del relativo regolamento di esecuzione" (R.D. 6 maggio 1940, n. 635).

E' ovvio che una tale formulazione tende a dilatare notevolmente i contenuti della legge (di conversione) n. 130/2011 e del D.M. n. 266/2012 che, invece, limitandosi sul punto a richiamare soltanto gli artt. 133 e 134 e 138 del TULPS, escludono, per tabulas, la possibilità per i menzionati istituti di vigilanza di effettuare la difesa del naviglio di bandiera italiana. Si soggiunga che il fattore stesso della occasionalità non sembra in grado di mitigare il convincimento sfavorevolmente tranchant circa l'ammissibilità di un (siffatto) ampliamento interpretativo *praeter legem*; infatti, presso gli Stati esteri ("acque interne" e "porti"), è precluso lo svolgimento di ogni genere di attività (e.g. come quelle descritte negli articoli 5, 6 e 10 del D.M. n. 266/2012) visto che i menzionati servizi, quantunque di tipo temporaneo, debbono essere espletati esclusivamente nel "territorio della Repubblica"²³.

Ora, trasferendo l'attenzione sulle istruzioni esplicative delle circolari in esame, inerenti al capitolo dedicato al "rilascio delle autorizzazioni", riesce non poco a sorprendere la mancata risoluzione della vexata questio della utilizzazione delle armi da guerra (et similia) prevista dall'art. 28 del TULPS, in realtà non presente nella stesura originaria del decreto 107/2011, ma introdotto successivamente in sede della relativa conversione in legge.

Alla radice delle nostre perplessità sta di certo l'orientamento giurisprudenziale prevalente²⁴ sull'applicazione della suddetta norma (e della corrispondente Legge n. 110/1975), secondo cui nei confronti del privato (nel caso in specie, l'"armatore" "o il suo rappresentante")²⁵, "sussiste oggi un generale divieto, che non può essere "eluso per il tramite di alcuna licenza dell'autorità" - il vero *thema decidendum* - di detenere, di vendere o comunque cedere "armi da guerra"²⁶.

Difatti, la Suprema Corte di Cassazione²⁷ ha recentemente affermato che "un'arma può essere detenuta e portata soltanto da appartenenti alle forze armate o di polizia" mentre, in tema di locazione e comodato di armi, aveva già precisato che "la illiceità della condotta è esclusa solo alla doppia condizione che l'oggetto materiale sia obiettivamente qualificabile quale arma per uso scenico o sportivo o di caccia ed effettivamente a tali usi sia destinata"²⁸.

Orbene, desta interesse a questo punto della nostra disamina una questione - apparentemente poco perspicua - attinente alle caratteristiche formali che distinguono le differenti (previste) tipologie degli atti (*rectius*: rapporti) che il "capo nucleo delle guardie giurate" (team leader) ha il dovere di redigere ai sensi dell'art. 12 del decreto del CGCCP, n. 349²⁹.

23 *Ex art.* 260-bis; cit sul concetto "*territoire flottant*" vedi Suprema Corte di Cassazione (cfr. Sez. Unite 16/11/1089) e Sez. Pen. 30/10/1969); vedi anche Senato della Repubblica - IV Commissione (Difesa), seduta del 3/10/2013, interrogazione in Commissione n. 3-00327 a.r.o., ove si assume - impropriamente - che l'art. 134-bis sia ricompreso nella normativa applicabile, mentre figurava implicitamente nel D.L. 107/2011, art. 5, comma 4, non convertito, *verbatim*: "disciplinati dall'art. 133 e seguenti del testo unico...").

24 Vedi R. ALBANO, "Rassegna di giurisprudenza sulle leggi di PS", Tomo III, 1987.

25 Decreto CGCCP n. 349/2013 (Art.2).

26 Giustamente la legge definisce "illegale" la detenzione e non "abusiva".

27 Vedi cfr. I Sez. Pen. del 27 /6/2013, sentenza n. 29496.

28 Vedi (cfr. I Sez. Pen. del 14/3/2002, sentenza n. 10650); sul punto vedi anche artt. 22 e 42 della Legge n. 110/1975 e dell'art. 256 del Regolamento di esecuzione (R.d. 635/1940), nonché del D.M. 269/2010, All. D sub.2, b).

29 Guardie Giurate - *Privately Contracted Armed Security Personnel* (PCASP) e Capo Nucleo - *Team Leader*, ex decreto





In particolare, sembrerebbe corretto sostenere che mentre i “rapporti” compilati al “termine” delle attività giornaliere (o del servizio di protezione) possano de plano appartenere alla categoria dei “verbali”, sanciti dall’art. 255 del regolamento di esecuzione del TULPS che fanno “fede fino a prova contraria”, quelli stilati “in caso di incidente” assumono tutt’altra connotazione, in quanto direttamente strumentali all’esercizio di funzioni di polizia giudiziaria del comandante della nave (obbligato a relazionare e consegnare gli atti dovuti, ex artt. 1236 e 1237 del codice della navigazione)³⁰.

All’evidenza, inoltre, emerge un significativo numero di dettagli capaci di far sorgere una vera e propria riserva di fondo sull’equiparazione fra le attività peculiari dei contractors ed i compiti (tipici) di vigilanza e custodia (ancorché espletati nell’ambito della sicurezza complementare e sussidiaria) assolti dalle guardie giurate in qualità di incaricati di pubblico servizio (ex D.L. 8 aprile 2008, n. 59).

Intanto, se è vero - come afferma la dottrina dominante³¹- che l’“opera” delle guardie giurate “è (teleologicamente) proiettata verso determinati beni, esattamente configurati e circoscritti, con esclusione di qualsivoglia protezione della persona, se non funzionalizzata alla salvaguardia dei beni stessi”, è altrettanto innegabile il diverso ruolo dei contractors che - su questo terreno - risulta “esclusivamente diretto alla protezione della vita delle persone a bordo della nave contro gli attacchi armati di pirati” e a “garantire la libertà di navigazione”³².

Poi, spiccano ulteriori dati che contrassegnano in modo palesemente sui generis sia le condizioni d’impiego che i requisiti degli agenti privati; muoviamo dalle nuove “procedure tecnico - amministrative” (di safety e security) alla singolare dipendenza gerarchica di “comando e controllo” (Comandante, Ship Security Officer, operatore commerciale e company), dalla singolarità alla notevole abilità nel maneggio delle armi (hélas, anche da guerra) e nell’uso della forza, in circostanze di elevata criticità.

Alla stregua delle suddette riflessioni, e ferme restando, beninteso, le inevitabili perplessità suscitate dall’attuale gap formativo del personale³³, sarebbe ciò nondimeno auspicabile accordare ai contractors e, segnatamente, al team leader, il quale “funge da consulente” del Comandante per la sicurezza della nave, il legittimo riconoscimento di un status giuridico pienamente coerente, giustappunto, con la natura non semplicemente privatistica dei citati beni tutelati³⁴.

In questa prospettiva, soccorre all’ipotesi che precede quanto acclarato *expressis verbis* nelle suddette note³⁵ secondo le quali la tutela (rafforzata) del naviglio, attesa la “diffusione

3 aprile 2013, n. 349 del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto (CGCCP) - Guardia Costiera n. 349/2013.

30 Vedi Circolare IMO – MSC.1/Circ.1405/Rev.2 (5.16) del 25/5/2012.

31 Cfr. M. RAIMONDO, *Diritto di Polizia*, Maggioli, 2000, p. 350.

32 Vedi MSC.1 Circ.1405/Rev.2(5.13) “in relazione all’uso della forza” e Decreto legge n. 107/2011, art. 5, c. 1 e 4.

33 Fino al 31 dicembre 2013 è soltanto richiesta la partecipazione, per almeno sei mesi, a missioni militari internazionali, ex combinato disposto della Legge 24/12/2012 e del D.P.C.M. 6/4/2013.

34 In relazione alle qualifiche delle guardie giurate nell’ordinamento vigente, vedi Legge n. 157/1992, art. 32 R.D.1604/31, art. 21 Legge n. 963/65, art. 7 D.P.R. 747/54 e art. 6 Legge 20/7/2004, n.189.

35 Vedi, in particolare, infra nota del 28/10/2013, pag. 2.





e la pericolosità della minaccia”, non è oramai più inquadrabile solo nell’ambito della attività di “repressione”, finalizzata alla applicazione del diritto penale da parte dell’autorità giudiziaria, “ma presenta preminenti aspetti di sicurezza della nave e del suo equipaggio e di prevenzione”.

A nostro avviso, l’assunto - obiettivamente condivisibile - va letto alla luce delle attribuzioni di ufficiale e agente di polizia giudiziaria, ope legis assegnate, rispettivamente, al comandante e ai componenti dei nuclei armati di protezione (NMP) e, in analogia, del conferimento delle funzioni di agenti di pubblica sicurezza riconosciute, invece, ai militari delle forze armate, a disposizione delle autorità provinciali per l’impiego in operazioni di controllo del territorio, di contrasto alla criminalità organizzata, di vigilanza dei valichi di frontiera e tutela della sicurezza dei cittadini³⁶.

Qui vale la pena di attenzionare, seppur incidentalmente, l’ipotizzabile conflitto tra le competenze del capo del nucleo PCASP e le prerogative dello Ship Security Officer (SSO)³⁷, il quale, in virtù delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 725/2004 e, segnatamente, nella (cogente) Parte A, punti 2.1- 6) e 12.2 – 1) e 8), è il diretto responsabile per la security nei confronti del comandante della nave, anche con riferimento alle “regolari ispezioni di sicurezza della nave” e alle comunicazioni di “tutti gli incidenti”, mansioni attribuite al team leader, come disposto dalla seconda circolare in argomento.

A ben vedere, continuando sul percorso tracciato dalle linee guida fissate nel documento succitato, ci accorgiamo - non senza rammarico - che al regime prescrittivo concernente l’utilizzazione delle armi (durante la navigazione) avrebbe potuto senz’altro riservarsi maggiore spazio per gli opportuni accertamenti ermeneutici, vista la mancata coordinazione tra le pertinenti disposizioni contenute nell’art. 6 del D.M. 266/2012 e nell’anzidetto DCGCCP n. 349/2013.

Ci si riferisce alla (sentita) necessità di definire la sostanziale differenza intercorrente tra le modalità relative all’impiego delle armi “regolarmente detenute” (dalle guardie giurate) soggette alla “vigente (sic!) normativa in materia di detenzione, porto, importazione e esportazione” e l’utilizzo (alternativo) dell’armamento in “dotazione della nave” che, ex adverso, risponde alla procedura sulla regolare “custodia” e “consegna” durante le varie fasi della protezione della nave.

Riportando il discorso alle principali tematiche tuttora aperte della normativa, è appena il caso di accennare che l’attività di sicurezza in subjecta materia sarà attuata appieno solo dopo l’emanazione, da parte del Ministro dell’interno, del “decreto” sull’individuazione dei requisiti minimi professionali e di formazione (ex art. 138 del TULPS) e del “disciplinare” inerente ai programmi didattici dei corsi teorico-pratici di cui al decreto del 15 settembre 2009, n. 154 (art. 6, comma 2).

36 Vedi, *ex pluribus*, D.L. n. 349/1992, D.L. n. 554/1996, Legge n. 128/2001, D.L. n. 90/2008 (Decreto rifiuti), D.L. n. 92/2008 e D.L. n. 195/2009; vedi anche XVI Legislatura “L’evoluzione della normativa in materia di pubblica sicurezza fra Stato, regioni ed enti locali” aprile 2010, n.210, servizio studi del Senato.

37 Secondo ciò che si evince dalla prima delle citate direttive ministeriali (pag. 5), lo *Ship Security Officer* è relegato a semplici mansioni di “consegna delle armi e delle munizioni” alle guardie giurate.





Nel riscontrare, altresì, che la novella non contempla il diritto dell'autodifesa armata per le navi passeggeri, non è fuor di luogo riprendere una nostra precedente considerazione³⁸ sugli sviluppi della presente legislazione che potrebbe molto convenientemente costituire l'humus essenziale per la futura implementazione - come già realizzato nel campo dell'aviazione civile³⁹ - dei servizi di sea - marshalling per combattere ogni azione illecita nei confronti del trasporto marittimo (in primis, crocieristico), conformemente al predetto Regolamento (CE) n. 725/2004.

In conclusione si ritiene plausibile - dinnanzi ad un puzzle normativo davvero complesso e disorganico⁴⁰ - l'ipotesi di codificare l'intera materia, accorpendo in un testo unico consolidato le correlate disposizioni a garanzia della certezza e di una corretta applicazione del diritto, avuto riguardo anche ai rischi derivabili dal sempre più instabile quanto delicato contesto internazionale che involge l'attività di intervento predisposta per debellare il fenomeno della pirateria.

38 Vedi *The Italian Maritime Journal*, n. 3 - Anno 2011, pag. 6.

39 Vedi Regolamento (CE) n. 300/2008, Considerando (8) e Allegato, punto 10.

40 Vedi, *inter alia*, D.L.107/2011 e 215/2011; Decreto Min. Dif. (1/9/2011); Protocollo di Intesa M.M.- Confindustria (11/10/2011); D.M.154/2009; DCGCCP n. 349/2013; D.M. 266/2012; Circ. Min Int. (19 e 25/10/2013); TULPS (e Reg. di esecuzione); D.M. 269/2010; emanandi decreti del Min. int. sul *training* delle guardie giurate; L.110/1975; C.P.; C.d N.; R.D.L. 2144/1936; IMO - MSC: *Best Management Practices* (BMP), varie Note Circolari e linee guida.





OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Paolo Malaguti

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 672/2013 DELLA COMMISSIONE DEL 15 LUGLIO 2013 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (UE) N. 468/2010 CHE STABILISCE L'ELENCO UE DELLE NAVI CHE ESERCITANO LA PESCA ILLEGALE, NON DICHIARATA E NON REGOLAMENTATA

Publicato in G.U.U.E. L 193 del 16 Luglio 2013

Con il Regolamento di esecuzione (UE) n. 672/2013 la Commissione ha modificato l'elenco delle navi INN – ovvero dei pescherecci che esercitano la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata – stabilito per la prima volta dal Regolamento (UE) n. 468/2010 della Commissione conformemente a quanto previsto dal Regolamento CE n. 1005/2008, il quale definisce le procedure per l'identificazione delle navi in parola, le procedure per stabilire l'elenco delle medesime e le misure applicabili alle stesse.

Più in particolare, a norma dell'art. 30, paragrafo 1, di quest'ultimo Regolamento, l'elenco UE delle navi INN deve comprendere tutti i pescherecci iscritti nei corrispondenti elenchi adottati dalle organizzazioni regionali di gestione della pesca e deve essere aggiornato dalla Commissione dopo aver ricevuto gli elenchi aggiornati annualmente dalle predette organizzazioni regionali.

Conseguentemente, l'elenco UE delle navi INN stabilito dal Regolamento (UE) n. 468/2010, già aggiornato con i Regolamenti di esecuzione (UE) n. 724/2011 e n. 1234/2012 della Commissione, viene aggiornato, conformemente agli elenchi aggiornati adottati dalle organizzazioni regionali di gestione della pesca, attraverso l'Allegato del Regolamento di esecuzione in commento.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 770/2013 DELLA COMMISSIONE DELL'8 AGOSTO 2013 CONCERNENTE L'APPLICAZIONE DI DETRAZIONI DAI CONTINGENTI DI PESCA DISPONIBILI PER ALCUNI STOCK NEL 2013 A MOTIVO DELL'ECESSIVA PRESSIONE DI PESCA ESERCITATA NELL'ANNO PRECEDENTE

Publicato in G.U.U.E. L 215 del 10 agosto 2013

Il Regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, ha istituito un regime di controllo comunitario volto a garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca al fine di assicurare la redditività a lungo termine del settore in parola attraverso lo sfruttamento sostenibile delle risorse acquatiche viventi. Detto regime di controllo comunitario prevede la fissazione, mediante piani annuali o pluriennali, di contingenti di pesca, ovvero di quantità massima in termini di catture, in relazione a stock ittici o gruppi di stock ittici applicabili ai pescherecci di ciascuno Stato membro. A norma dell'art. 36, paragrafo 2, del





suindicato Regolamento, la Commissione, quando constata che le disponibilità di pesca di cui dispone la Comunità o uno Stato membro od un gruppo di Stati membri è esaurita, “ne informa gli Stati membri interessati e vieta le attività di pesca per la zona in questione, gli attrezzi, lo stock, i gruppi di stock o la flotta coinvolti in queste attività di pesca specifiche”. Tuttavia, qualora constati il superamento del contingente di pesca relativo ad uno o più stock ittici assegnato ad uno Stato membro per un determinato anno, la Commissione procede a detrazioni dai contingenti futuri di tale Stato membro; più precisamente, ai sensi dell’art. 105 del Regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, la Commissione dispone detrazioni dal contingente di pesca assegnato allo Stato membro interessato nell’anno o negli anni successivi applicando il fattore moltiplicatore stabilito dallo stesso art. 105 da individuarsi a seconda del livello di superamento rispetto alle possibilità di pesca stabilite. Posto che alcuni Stati membri hanno superato i contingenti di pesca loro assegnati per l’anno 2012, la Commissione, con il Regolamento di esecuzione n. 770/2013, ha provveduto a fissare le detrazioni dai contingenti di pesca assegnati agli Stati membri interessati per l’anno 2013 a norma dell’art. 105 del Regolamento (CE) n. 1224/2009.

DIRETTIVA 2013/38/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 12 AGOSTO 2013 RECANTE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 2009/16/CE RELATIVA AL CONTROLLO DA PARTE DELLO STATO DI APPRODO

Publicata in G.U.U.E. L 218 del 14 agosto 2013

La Direttiva 2013/38/UE modifica la Direttiva 2009/16/CE che, al fine di contribuire a ridurre il trasporto marittimo inferiore alle norme nelle acque soggette alla giurisdizione degli Stati membri, ha istituito un sistema comunitario di ispezione delle navi ad opera dello Stato membro di approdo fondato su criteri comuni di controllo, nonché su procedure armonizzate di ispezione e fermo. Più in particolare, il sistema di controllo in parola è finalizzato a migliorare l’osservanza della legislazione internazionale e comunitaria pertinente in materia di sicurezza marittima, tutela dell’ambiente marino e condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi battenti tutte le bandiere attraverso ispezioni ad opera dello Stato membro di approdo volte a verificare il rispetto delle disposizioni di cui alle convenzioni dettagliatamente elencate dall’articolo 2, n. 1, della Direttiva in parola. Tale elenco di convenzioni internazionali, tuttavia, non comprende la Convenzione sul lavoro marittimo (CLM) adottata dal Organizzazione internazionale del Lavoro il 23 febbraio 2006 al fine di creare un unico strumento coerente che incorpori tutte le norme più aggiornate delle convenzioni e raccomandazioni internazionali vigenti sul lavoro marittimo, nonché i principi fondamentali di altre convenzioni internazionali sul lavoro.

Posto che la CLM 2006 stabilisce norme per il lavoro marittimo applicabili a tutti i lavoratori marittimi, a prescindere dalla loro nazionalità e dalla bandiera della nave su cui lavorano, il Parlamento Europeo ed il Consiglio hanno ritenuto opportuno autorizzare gli Stati membri





a verificare il rispetto delle disposizioni della CLM 2006 su tutte le navi che fanno scalo nei loro porti o ancoraggi, a prescindere dallo Stato di bandiera al fine di proteggere la sicurezza e di evitare distorsioni della concorrenza. Si sono pertanto rese necessarie alcune modifiche alla Direttiva 2009/16/CE concernente, appunto, i poteri di controllo riconosciuti agli Stati membri di approdo.

La Direttiva 2013/38/CE sancisce le modifiche necessarie prevedendo, in particolare, l'espressa menzione della CLM 2006 nell'elenco delle convenzioni di cui all'articolo 2, n. 1, Direttiva 2009/16/CE, la cui attuazione deve essere verificata da parte dello Stato di approdo, l'indicazione del certificato di lavoro marittimo e della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo tra i documenti oggetto di ispezione idonei a costituire elementi di prova prima facie della conformità alle prescrizioni della CLM 2006, nonché l'inserimento dell'articolo 18 bis riguardante specificamente le procedure per la gestione a terra degli esposti relativi alla CLM 2006.

La Direttiva in commento, ai sensi dell'articolo 3 della medesima, è entrata in vigore, unitamente alla CLM 2006, il 20 agosto 2013 e, ai sensi dell'articolo 2, gli Stati membri devono provvedere ad introdurre le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie a conformarsi entro il 21 novembre 2014.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 865/2013 DELLA COMMISSIONE DEL 9 SETTEMBRE 2013 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1010/2009 PER QUANTO RIGUARDA LE DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE CONCORDATE CON I PAESI TERZI IN MERITO AI CERTIFICATI DI CATTURA PER I PRODOTTI DELLA PESCA MARITTIMA

Publicato in G.U.U.E. L 241 del 10 settembre 2013

Con il Regolamento di esecuzione (UE) N. 865/2013, la Commissione ha modificato il Regolamento (CE) N. 1010/2009 recante modalità di applicazione del Regolamento (CE) N. 1005/2008 del Consiglio, tra le quali rientrano, in particolare, le procedure amministrative concordate con i paesi terzi in merito ai certificati di cattura per i prodotti della pesca.

Il Regolamento (CE) N. 1005/2009 del Consiglio, infatti, ha istituito un regime comunitario volto a prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (pesca INN) sancendo, a tal fine, all'articolo 12, il divieto di importare nella Comunità prodotti provenienti dalla pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, nonché stabilendo che, ai fini dell'effettiva applicazione del divieto in parola, possono essere importati nella Comunità unicamente i prodotti della pesca accompagnati da un certificato di cattura convalidato dallo Stato di bandiera del peschereccio o dei pescherecci che hanno effettuato le catture da cui sono stati ottenuti i prodotti della pesca in questione. Detto certificato di cattura, infatti, è finalizzato a certificare che le catture sono state effettuate in conformità delle leggi, dei regolamenti e delle misure internazionali di conservazione e di gestione applicabili e deve essere conforme ai modelli di certificazione concordati con i Paesi terzi.





Le procedure amministrative concordate con i Paesi terzi inerenti ai certificati di cattura per i prodotti della pesca sono state definite ed elencate nell'Allegato IX del Regolamento (CE) N. 1010/2009 e comprendono i modelli dei certificati di cattura convalidati dalle autorità competenti dei Paesi terzi interessati. Posto che, tuttavia, le autorità neozelandesi hanno provveduto a modificare il formato del modello di certificato di cattura precedentemente adottato, si è resa necessaria la modifica dell'Allegato IX del predetto Regolamento (CE) N. 1010/2009 nella parte in cui prevede il modello del certificato di cattura in parola. Tale modifica è stata sancita dalla Commissione mediante il Regolamento di esecuzione in commento, il quale ha introdotto il nuovo modello di certificato di cattura neozelandese – contenuto nel relativo Allegato – da sostituirsi a quello precedentemente delineato dall'Allegato IX del Regolamento (CE) 1010/2009.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 909/2013 DELLA COMMISSIONE DEL 10 SETTEMBRE 2013 RELATIVO ALLE SPECIFICHE TECNICHE PER IL SISTEMA DI VISUALIZZAZIONE DELLE CARTE ELETTRONICHE E DI INFORMAZIONE PER LA NAVIGAZIONE INTERNA (SISTEMA ECDIS INTERNO) DI CUI ALLA DIRETTIVA 2005/44/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

Publicato in G.U.U.E. L 258 del 28 settembre 2013

La Direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ha introdotto un quadro di norme concernenti l'introduzione e l'utilizzo, negli Stati membri, di servizi d'informazione fluviale (RIS) armonizzati finalizzati al supporto della gestione del traffico e dei trasporti nel settore della navigazione interna allo scopo di accrescere la sicurezza, l'efficacia e la compatibilità ambientale della medesima, nonché a facilitare l'interfacciamento con altri modi di trasporto. Ai sensi della Direttiva in parola, gli Stati membri devono adottare tutte le misure necessarie per introdurre i servizi d'informazione fluviale nelle vie navigabili interne e sviluppano i medesimi in modo tale che la loro applicazione sia efficace, espandibile ed interoperabile così da poter interagire con altre applicazioni RIS e, laddove possibile, con i sistemi d'informazione di altri modi di trasporto. Proprio al fine di garantire che i servizi d'informazione fluviale siano sviluppati ed introdotti in modo armonizzato, interoperabile e aperto, l'art. 5 della succitata Direttiva stabilisce che la Commissione definisce gli orientamenti tecnici riguardanti la programmazione, l'introduzione e l'uso operativo dei servizi (orientamenti RIS), nonché le specifiche tecniche inerenti, in particolare, ai seguenti aspetti: a) sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna (ECDIS interno); b) sistema elettronico di segnalazione navale; c) avvisi ai comandanti; d) sistemi di localizzazione e monitoraggio delle navi; e) compatibilità delle apparecchiature necessarie per l'utilizzazione dei RIS.

In conformità a quanto disposto dall'art. 5, paragrafo 1, lett. a), della Direttiva 2005/44/CE, la Commissione ha provveduto, mediante il Regolamento di esecuzione (UE) N. 909/2013,





a stabilire le specifiche tecniche per il sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna (sistema ECDIS interno), le quali sono dettagliatamente descritte nell'Allegato del Regolamento in commento. A norma dell'art. 12, paragrafo 2, della Direttiva 2005/44/CE, è opportuno che gli Stati membri adottino le misure necessarie per conformarsi alle disposizioni del Regolamento in parola entro 30 giorni dall'entrata in vigore del medesimo.

DIRETTIVA 2013/49/UE DELLA COMMISSIONE DELL'11 OTTOBRE 2013 CHE MODIFICA L'ALLEGATO II DELLA DIRETTIVA 2006/87/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE FISSA I REQUISITI TECNICI PER LE NAVI DELLA NAVIGAZIONE INTERNA

Publicata in G.U.U.E. L 272 del 12 ottobre 2013

Attraverso la Direttiva 2013/49/UE, la Commissione ha provveduto ad apportare alcune modifiche all'Allegato II della Direttiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio allo scopo di garantire un efficiente scambio di informazioni tra le autorità competenti a rilasciare il certificato comunitario per la navigazione interna e le autorità dei sistemi armonizzati d'informazione fluviale (RIS). Infatti, al fine di garantire una maggiore sicurezza ed efficienza della navigazione interna, da un lato, la Direttiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio ha sancito l'obbligo per gli Stati membri di adottare le misure necessarie all'istituzione di sistemi d'informazione fluviale (RIS) armonizzati volti a garantire servizi inerenti alla gestione del traffico, alla prevenzione di incidenti, nonché alle informazioni su servizi doganali e tasse portuali; d'altro canto, la Direttiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio ha fissato i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, specificati nell'Allegato II, stabilendo che la conformità delle imbarcazioni ai requisiti in parola deve essere attestata dal certificato comunitario per la navigazione interna rilasciato dalle autorità competenti unitamente al numero unico europeo di identificazione delle navi (ENI).

Ai fini di una corretta gestione ed utilizzo dei dati inerenti all'ENI e al certificato comunitario per la navigazione interna rilasciato a ciascuna imbarcazione, si è ritenuto indispensabile istituire un registro elettronico centrale (banca dati degli scafi) finalizzata a garantire uno scambio di dati efficiente tra le autorità competenti nei diversi Stati membri al rilascio dei certificati comunitari per la navigazione interna e l'assegnazione di ENI, onde evitare l'assegnazione di ENI diversi al medesimo natante ovvero il rilascio di certificati diversi con assegnazione del medesimo ENI, nonché tra le autorità dei RIS, le quali devono disporre di tali dati in quanto indispensabili per la corretta gestione di diversi servizi RIS.

Conseguentemente si è resa necessaria una modifica dell'Allegato II della Direttiva 2006/87/CE volta a sancire l'obbligo per le autorità competenti al rilascio dei certificati comunitari per la navigazione interna di inserire tempestivamente ogni nuovo numero unico europeo di identificazione delle navi assegnato, i dati relativi all'identificazione della nave, nonché tutte le relative modifiche nel registro elettronico tenuto dalla Commissione ("la banca dati





degli scafi"). Detta modifica è sancita dalla Direttiva 2013/49/UE della Commissione, la quale, all'articolo 2, specifica che gli Stati membri sono tenuti ad adottare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla medesima entro un anno dalla sua entrata in vigore.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1099/2013 DELLA COMMISSIONE DEL 5 NOVEMBRE 2013 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 2454/93 DELLA COMMISSIONE CHE FISSA TALUNE DISPOSIZIONI D'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 2913/92 DEL CONSIGLIO CHE ISTITUISCE IL CODICE DOGANALE COMUNITARIO (POTENZIAMENTO DEI SERVIZI REGOLARI DI TRASPORTO MARITTIMO)

Publicato in G.U.U.E. L 294 del 6 novembre 2013

Il Regolamento di esecuzione (UE) N. 1099/2013 introduce alcune modifiche al Regolamento (CEE) N. 2454/93 che stabilisce alcune disposizioni per l'applicazione del Regolamento (CEE) N. 2913/92 del Consiglio istitutivo del Codice doganale comunitario. Esso rientra nel c.d. Pacchetto "cintura blu" che ricomprende tutte le iniziative legislative e non legislative volte a ridurre gli oneri amministrativi cui è soggetto il trasporto marittimo all'interno dell'Unione – analogamente a quanto previsto per il trasporto aereo, ferroviario e stradale – atteso che, ai fini della concreta realizzazione del mercato unico, si è ritenuto indispensabile non assoggettare più le merci prodotte nell'Unione e trasportate tra i porti marittimi dell'Unione medesima alle stesse formalità amministrative e doganali che si applicano alle merci provenienti da porti di paesi terzi. A tal fine, l'art. 313 del Regolamento (CEE) N. 2454/93 stabilisce che non sono considerate merci comunitarie, salvo che la loro posizione comunitaria venga debitamente accertata, le merci introdotte nel territorio doganale della Comunità e sottoposte ai controlli doganali di cui all'articolo 37 del Codice doganale comunitario; tuttavia, in deroga a tale regola generale, sono considerate merci comunitarie, salvo che si accerti che non hanno posizione comunitaria, le merci introdotte nel territorio doganale della Comunità via mare, qualora siano trasportate tra due porti situati all'interno del territorio doganale della Comunità mediante un servizio regolare, autorizzato ai sensi dell'articolo 313 ter.

A norma di quest'ultima disposizione, infatti, una società di navigazione marittima può essere autorizzata ad istituire servizi di linea previa presentazione di una domanda alle autorità doganali dello Stato membro nel cui territorio è stabilita o dispone di un ufficio regionale, purché la società interessata metta la propria documentazione a disposizione delle autorità doganali competenti, si impegni, sulle rotte dei servizi di linea, a non effettuare nessuno scalo nei porti situati al di fuori del territorio doganale della Comunità o nelle zone franche e a non effettuare alcun trasbordo di merci in mare, provveda a specificare la/e nave/i da utilizzare per il servizio ed i porti di scalo, nonché a registrare presso l'autorità doganale competente per l'autorizzazione i nomi delle navi destinate al servizio regolare ed





i porti di scalo. È necessario, inoltre, che nel corso dei tre anni precedenti la presentazione della domanda non sia stata commessa un'infrazione grave o infrazioni ripetute alla regolamentazione doganale da parte della società richiedente, delle persone responsabili della medesima o che ne esercitano il controllo della gestione, del rappresentante legale in materia doganale ovvero della persona responsabile delle questioni doganali nella società richiedente. Qualora ricorrano le predette condizioni, l'articolo 313 ter stabiliva che le autorità doganali dello Stato membro cui è stata presentata la domanda (autorità doganale di rilascio) provvedessero ad informare, mediante il sistema elettronico di informazione e comunicazione di cui all'articolo 14 quinquies, le autorità doganali degli Stati membri interessati dal servizio di trasporto marittimo (autorità doganali corrispondenti) per le quali era prevista la possibilità di respingere la domanda, in mancanza di una o più delle suindicate condizioni, entro il termine di 45 giorni dalla notifica della domanda stessa.

Il Regolamento di esecuzione in commento ha però modificato quest'ultimo termine, in quanto ritenuto eccessivo, ed, altresì, il riferimento al sistema elettronico di informazione e comunicazione definito di comune accordo dalla Commissione e dagli Stati membri di cui all'articolo 14 quinquies, atteso che ai fini della conservazione delle informazioni e dell'esecuzione delle comunicazioni e delle notifiche concernenti le autorizzazioni relative ai servizi regolari di trasporto marittimo viene utilizzato un sistema elettronico diverso da quello di cui all'articolo 14 quinquies. Conseguentemente, il Regolamento di esecuzione (UE) N. 1099/2013 ha introdotto, nell'articolo 313 ter del Regolamento (CEE) N. 2454/93, il paragrafo 2 bis, a norma del quale la Commissione e le autorità doganali degli Stati membri utilizzano un apposito sistema elettronico di informazione e comunicazione relativo ai servizi regolari di trasporto marittimo ove sono conservati dati inerenti ai contenuti nelle domande, alle autorizzazioni relative ai servizi regolari di trasporto marittimo, nonché alle eventuali modifiche e/o revocche delle medesime, ai porti di scalo, alle navi destinate al servizio e ad ogni altra informazione pertinente. A seguito di detta modifica, il Regolamento di esecuzione in commento ha sancito la sostituzione di tutti i riferimenti al sistema elettronico di informazione e comunicazione di cui all'articolo 14 quinquies rintracciabili negli articoli 313 ter, 313 quater, 313 quinquies e 313 septies del Regolamento (CEE) N. 2454/93 con il riferimento al sistema elettronico di informazione e comunicazione relativo ai servizi regolari di trasporto marittimo di cui all'articolo 313 ter, paragrafo 2 bis, del medesimo Regolamento. Il Regolamento di esecuzione (UE) N. 1099/2013 ha, inoltre, notevolmente ridotto il termine di 45 giorni previsto per le consultazioni delle autorità doganali degli Stati membri interessati dal servizio di trasporto marittimo stabilendo che questi ultimi, in caso di mancato rispetto di una delle condizioni necessarie ai fini dell'autorizzazione, possono respingere la domanda entro il termine di 15 giorni dalla notifica della medesima mediante il suddetto sistema elettronico di informazione e comunicazione relativo ai servizi regolari di trasporto marittimo di cui all'articolo 313 ter, paragrafo 2 bis, del Regolamento (CEE) N. 2454/93. In assenza di risposta o di rifiuto da parte delle autorità doganali corrispondenti entro il predetto termine, l'autorità doganale di rilascio, dopo aver verificato la sussistenza di tutte le condizioni





necessarie, rilascia l'autorizzazione che sarà registrata e notificata alle autorità doganali corrispondenti mediante l'utilizzo del summenzionato sistema elettronico di informazione e comunicazione di cui all'articolo 313 ter, paragrafo 2 bis, del Regolamento (CEE) N. 2454/93.

DECISIONE DELLA COMMISSIONE 2013/638/UE DEL 12 AGOSTO 2013 SUI REQUISITI ESSENZIALI DELL'ATTREZZATURA DI RADIOCOMUNICAZIONE MARITTIMA CHE DEVE ESSERE INSTALLATA SU NAVI MARITTIME NON SOLAS E PARTECIPARE AL SISTEMA MONDIALE DI SOCCORSO E SICUREZZA IN MARE

Publicata in G.U.U.E. L 296 del 07 novembre 2013

La Decisione della Commissione 2013/638/UE stabilisce i requisiti essenziali dell'attrezzatura di radiocomunicazione marittima che deve essere installata sulle navi marittime alle quali non si applica la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974.

Si è ritenuto opportuno, infatti, garantire l'armonizzazione delle attrezzature di radiocomunicazione installate sulle predette navi al fine di renderne più sicura la navigazione soprattutto nei casi di emergenza e di maltempo, nonché al fine di tener conto dell'invito dell'Organizzazione Marittima Internazionale agli Stati ad applicare le linee direttrici per la partecipazione di navi marittime non SOLAS al Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (SMSSM) e ad implementare talune caratteristiche sull'apparecchiatura di radiocomunicazione da usare su tutte le navi.

Conseguentemente, la Commissione, attraverso la Decisione in commento (che ha abrogato e sostituito la Decisione 2004/71/CE), ha stabilito che le apparecchiature di radiocomunicazione destinate all'uso su tutte le navi marittime alle quali non si applica la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 devono essere progettate in modo da funzionare correttamente in ambiente marino, soddisfare tutti i requisiti operativi del Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (SMSSM) applicabili alle navi marittime non SOLAS, conformemente alle pertinenti disposizioni dell'Organizzazione marittima internazionale, e dare un segnale chiaro e stabile in collegamenti analogici o digitali ad alta fedeltà.

DIRETTIVA 2013/52/UE DELLA COMMISSIONE DEL 30 OTTOBRE 2013 RECANTE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 96/98/CE DEL CONSIGLIO SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO

Publicata in G.U.U.E. L 304 del 14 novembre 2013

Con la Direttiva 2013/52/UE, la Commissione ha introdotto alcune modifiche alla Direttiva 96/98/CE al fine di conformare la medesima alla continua evoluzione delle disposizioni contenute nelle convenzioni internazionali di riferimento e delle norme tecniche applicabili.





Infatti, la Direttiva 96/98/CE sull'equipaggiamento marittimo disciplina tutte le attrezzature e i materiali che sono destinati ad essere impiegati a bordo delle navi marittime (non militari) consistenti in attrezzature per le radiocomunicazioni e per la navigazione, materiali per l'allestimento della nave stessa ed attrezzature per la lotta all'incendio. Le regole tecniche applicabili alle predette attrezzature, tuttavia, sono mutate da convenzioni internazionali in materia, in particolare dalla Convenzione SOLAS, dalle risoluzioni dell'Organizzazione marittima internazionale, nonché dalla normativa europea in continua evoluzione. Proprio per tale motivo la Direttiva 96/98/CE è stata oggetto di numerosi aggiornamenti.

Posto che dall'adozione dell'ultimo atto modificativo della direttiva 96/98/CE è entrato in vigore un certo numero di modifiche alle convenzioni internazionali e alle norme tecniche relative alle prove applicabili e che l'Organizzazione marittima internazionale e gli enti di normazione europei hanno adottato alcune norme tecniche inerenti a diversi componenti dell'equipaggiamento elencati nell'Allegato A.2 della Direttiva 96/98/CE o che, pur non figurando in quest'ultimo elenco, sono considerati rilevanti ai fini della Direttiva in parola, si è ritenuto opportuno provvedere alle modifiche necessarie. Conseguentemente, attraverso la Direttiva 2013/52/UE, la Commissione ha provveduto alla sostituzione dell'Allegato A della Direttiva 96/98/CE, nonché ad aggiornare l'elenco di cui all'Allegato A.2 della medesima Direttiva, sancendo l'obbligo per gli Stati membri di adottare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alle suindicate modifiche entro il termine del 4 dicembre 2014.

DIRETTIVA 2013/54/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 20 NOVEMBRE 2013 RELATIVA A TALUNE RESPONSABILITÀ DELLO STATO DI BANDIERA AI FINI DELLA CONFORMITÀ ALLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO DEL 2006 E DELLA SUA APPLICAZIONE

Publicata in G.U.U.E. L 329 del 10 dicembre 2013

La Direttiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio stabilisce norme intese ad assicurare che gli Stati membri adempiano efficacemente ai loro obblighi di Stati di bandiera per quanto riguarda l'attuazione delle parti pertinenti della Convenzione sul lavoro marittimo (CLM 2006) adottata il 23 febbraio 2006 dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) al fine di creare un unico strumento coerente ed aggiornato volto a migliorare le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi, nonché la protezione e la sicurezza in mare degli stessi indipendentemente dalla loro nazionalità e dalla bandiera delle navi in cui prestano servizio, incorporando anche i principi fondamentali di altre convenzioni internazionali sul lavoro. Posto che la CLM 2006 è entrata in vigore il 20 agosto 2013 e che, ad oggi, solo alcune parti della CLM 2006 sono state inserite in diversi strumenti dell'Unione inerenti sia agli obblighi dello Stato di bandiera sia agli obblighi dello Stato di approdo, la Direttiva in commento mira ad introdurre talune disposizioni in materia di conformità e applicazione previste al





titolo V della CLM 2006 che si riferiscono a quelle parti della medesima Convenzione per le quali non sono ancora state adottate le disposizioni necessarie a garantirne l'applicazione. Più in particolare, la Direttiva 2013/54/UE concerne la responsabilità degli Stati membri per l'applicazione, in qualità di Stati di bandiera, di quelle parti della CLM 2006 che corrispondono alle disposizioni di cui all'Allegato della Direttiva 2009/13/CE inerenti alle prescrizioni minime in materia di età minima e di formazione e qualificazione dei lavoratori marittimi, alle condizioni di occupazione (contratti di lavoro, ore di lavoro e di riposo, diritto alle ferie, avanzamento di carriera) dei medesimi, al vitto, all'alloggio e alle strutture ricreative, nonché alla tutela della salute e all'assistenza sanitaria. Ai sensi dell'articolo 3 della Direttiva 2013/54/UE, gli Stati membri hanno l'obbligo di garantire che siano istituiti efficaci ed idonei meccanismi di attuazione e di controllo, ivi comprese ispezioni, volti ad assicurare che le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi che lavorano a bordo di navi battenti la loro bandiera soddisfino e continuino a soddisfare le suindicate prescrizioni della CLM 2006. Ai fini dell'adempimento di tale obbligo, gli Stati membri possono autorizzare istituzioni pubbliche o altri organismi – compresi quelli di un altro Stato membro, se quest'ultimo acconsente – che riconoscono possedere le capacità, le competenze e l'indipendenza sufficienti a svolgere ispezioni, i quali sono autorizzati, se del caso, ad adottare provvedimenti allo scopo di vietare alla nave di lasciare il porto fino a quando non siano state adottate le misure necessarie. In ogni caso, però, ciascuno Stato membro conserva la piena responsabilità dell'ispezione delle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo delle navi battenti la bandiera del medesimo Stato. L'articolo 4 della Direttiva in parola stabilisce, infatti, che Gli Stati membri assicurano che il personale, compreso il personale delle istituzioni o altri organismi («organismi riconosciuti» ai sensi della CLM 2006), autorizzato ad effettuare le ispezioni di cui all'articolo 3, paragrafo 3, e incaricato di verificare la corretta attuazione delle parti pertinenti della CLM 2006, disponga della formazione, della competenza, del mandato, della piena autorità giuridica, della posizione e dell'indipendenza necessari o auspicabili per consentirgli di effettuare la verifica e di garantire la conformità a tali parti.

In particolare, gli Stati membri devono conformarsi alla Direttiva in commento entro il 31 marzo 2015 provvedendo a predisporre: a) un sistema atto a garantire l'adeguatezza del lavoro svolto dagli organismi riconosciuti comprendente la fornitura di informazioni sull'insieme delle disposizioni applicabili della legislazione nazionale e degli strumenti internazionali pertinenti; b) le procedure di comunicazione con tali organismi e il controllo del loro operato; c) idonee procedure di reclamo a bordo concernenti pericoli o carenze inerenti alle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi o violazioni delle norme e regolamentazioni riconducibili alla CLM 2006. Infine, ciascuno Stato membro deve, altresì, fornire all'Ufficio internazionale del lavoro l'elenco degli organismi riconosciuti autorizzati a svolgere attività per suo conto e provvedere a tenere aggiornato tale elenco in cui devono essere specificati i compiti che ciascun organismo riconosciuto è autorizzato a svolgere.





REGOLAMENTO (UE) N. 1257/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 20 NOVEMBRE 2013 RELATIVO AL RICICLAGGIO DELLE NAVI CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 1013/2006 E LA DIRETTIVA 2009/16/CE

Publicato in G.U.U.E. L 330 del 10 ottobre 2013

Il Regolamento (UE) N. 1257/2013 mira a prevenire, ridurre e minimizzare gli effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente derivanti dal funzionamento, dalla manutenzione e dal riciclaggio delle navi. Lo scopo principale del Regolamento, infatti, è quello di rafforzare la sicurezza, la protezione della salute umana e la tutela dell'ambiente marino dell'Unione durante l'intero ciclo di vita della nave assicurando, in particolare, che i rifiuti pericolosi provenienti dal riciclaggio delle navi siano soggetti ad una gestione compatibile con l'ambiente. A tal fine, il Regolamento in parola mira ad agevolare la ratifica della Convenzione internazionale di Hong Kong, adottata il 15 maggio 2009 sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale, concernente proprio la progettazione, la costruzione ed il funzionamento delle navi nell'ottica di facilitare un riciclaggio delle medesime sicuro e compatibile con l'ambiente.

Più precisamente, il Regolamento (UE) N. 1257/2013 sancisce, innanzitutto, il divieto o la limitazione nei termini individuati dall'Allegato I di installazione ed utilizzo a bordo delle navi dei materiali pericolosi elencati dal medesimo Allegato. Ai sensi dell'articolo 5 del Regolamento in parola, inoltre, ciascuna nave deve tenere a bordo un inventario dei materiali pericolosi, contenente l'elenco dei materiali pericolosi di cui all'allegato II, presenti nella struttura o nelle attrezzature della nave, la loro ubicazione e i quantitativi approssimativi, da mantenere ed aggiornare durante tutta la vita della nave ed al quale, prima del riciclaggio, devono aggiungersi un elenco dei rifiuti generati dall'attività presenti a bordo della nave ed un elenco delle scorte presenti a bordo della stessa. Tale inventario dovrà essere notificato dall'armatore all'amministrazione competente – ovvero l'autorità governativa designata dallo Stato membro interessato come responsabile dei compiti attinenti alle navi battenti la sua bandiera o alle navi che operano sotto la sua autorità – unitamente all'informazione dell'intenzione di riciclare la nave in uno o più impianti specifici di riciclaggio delle navi, al fine di ottenere da quest'ultima il rilascio del certificato di idoneità al riciclaggio. Ai sensi dell'articolo 6 del Regolamento in commento, infatti, gli armatori devono garantire che le navi destinate ad essere riciclate: a) siano riciclate unicamente negli impianti di riciclaggio delle navi inclusi nell'apposito elenco europeo; b) nel periodo che precede l'ingresso della nave nell'impianto di riciclaggio, operino in modo da ridurre al minimo i quantitativi di residui di carico, oli combustibili restanti e rifiuti generati che restano a bordo; c) detengano un certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato dall'amministrazione o da un organismo riconosciuto da essa. Inoltre, prima di qualsiasi operazione di riciclaggio, l'operatore dell'impianto di riciclaggio interessato deve redigere un piano di riciclaggio contenente una serie di informazioni quali l'eventuale necessità che i lavori preparatori debbano svolgersi in un luogo diverso dall'impianto di riciclaggio in questione, l'indicazione





del luogo in cui la nave sarà collocata durante le operazioni di riciclaggio, un piano conciso relativo all'arrivo e al collocamento sicuro della specifica nave da riciclare, informazioni sul tipo e sul quantitativo di materiali pericolosi e di rifiuti che saranno prodotti dal riciclaggio della nave e sulle relative modalità di gestione e di stoccaggio.

L'articolo 8 del Regolamento (UE) N. 1257/2013 stabilisce, inoltre, che le navi, nel corso della loro vita, sono assoggettate ad una serie di controlli, ad opera di funzionari dell'amministrazione o di un organismo riconosciuto da essa autorizzato, consistenti in: a) un controllo iniziale di ciascuna nuova nave prima che entri in servizio o che sia rilasciato il certificato di inventario, nonché di quelle già esistenti ai fini della verifica della predisposizione del predetto inventario inerente ai materiali pericolosi; b) controlli di rinnovo da eseguirsi ad intervalli di tempo non superiore a 5 anni al fine di verificare il mantenimento e l'aggiornamento del suddetto inventario; c) uno o più controlli addizionali che possono essere richiesti dall'armatore a seguito di una modifica una sostituzione o una riparazione significativa della struttura, delle dotazioni, degli apparati, degli impianti, delle sistemazioni e dei materiali, che abbia un'incidenza sull'inventario dei materiali pericolosi; d) un controllo finale, da eseguirsi prima che la nave sia ritirata dal servizio e del riciclaggio della medesima, avente ad oggetto l'inventario dei materiali pericolosi, il piano di riciclaggio e la verifica che l'impianto di riciclaggio rientri nel relativo elenco europeo. A seguito dell'espletamento, con esito positivo, del controllo iniziale, di un controllo di rinnovo e/o di un controllo addizionale, l'amministrazione competente o l'organismo riconosciuto da essa autorizzato rilascia un certificato di inventario da includere nel summenzionato inventario dei materiali pericolosi. Diversamente, a seguito dell'espletamento, con esito positivo, del controllo finale, l'amministrazione competente o l'organismo riconosciuto da essa autorizzato rilascia il certificato di idoneità al riciclaggio. Ai sensi dell'articolo 11 del Regolamento in commento, la presenza a bordo del certificato di inventario o del certificato di idoneità al riciclaggio è, di regola, condizione sufficiente per la convalida dell'ispezione ad opera dello Stato membro di approdo, il quale, infatti, potrà procedere ad un'ispezione dettagliata solo se la nave non è in possesso di un certificato valido o se sussistono fondati motivi per ritenere che la condizione della nave o delle sue attrezzature non corrisponde sostanzialmente alle caratteristiche riportate in tale certificato, all'inventario dei materiali pericolosi o ad entrambi o, ancora, che a bordo della stessa non siano applicate le procedure per il mantenimento del predetto inventario. Qualora una nave non presenti alle pertinenti autorità dello Stato membro di approdo copia del certificato di inventario o del certificato di idoneità al riciclaggio, le competenti autorità di quest'ultimo possono diffidare, fermare, allontanare o escludere la nave in questione dai porti o dai terminali offshore sotto la giurisdizione dello Stato membro in parola, fatti salvi i casi in cui l'accesso ad un porto o ad un ancoraggio risultino necessari per forza maggiore, per motivi primari di sicurezza ovvero per diminuire o ridurre al minimo il rischio di inquinamento o correggere carenze, a condizione che il proprietario, l'armatore o il comandante della nave abbiano messo in atto misure adeguate per garantire un accesso sicuro che soddisfino l'autorità competente dello





Stato membro interessato.

A norma dell'articolo 12 del Regolamento in parola, a decorrere dal 31 dicembre 2020, anche le navi battenti bandiera di un Paese terzo dovranno tenere a bordo il suddetto inventario dei materiali pericolosi da presentare all'amministrazione competente ai fini dello scalo in un porto o in un ancoraggio assoggettato alla giurisdizione di uno Stato membro con conseguente applicazione di disposizioni analoghe a quelle di cui al summenzionato articolo 11.

Il Regolamento (UE) N. 1257/2013 stabilisce, altresì, i requisiti necessari ai fini dell'autorizzazione e del conseguente inserimento degli impianti di riciclaggio delle navi nell'elenco europeo che sarà istituito ed aggiornato dalla Commissione sulla base degli elenchi degli impianti di riciclaggio delle navi autorizzati da ciascuno Stato membro che dovranno essere istituiti e comunicati alla Commissione entro il 31 marzo 2015. A norma dell'articolo 16 del Regolamento in commento, l'elenco europeo dovrà comprendere tutti gli impianti di riciclaggio delle navi situati nell'Unione, nonché quelli situati in un Paese terzo inseriti nell'elenco in parola su richiesta dell'impresa di riciclaggio delle navi interessata al fine di ottenere l'autorizzazione al riciclaggio delle navi battenti bandiera di uno Stato membro. Detto elenco dovrà essere istituito e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea entro il 31 dicembre 2016 e dovrà contenere, in relazione a ciascun impianto di riciclaggio, le informazioni inerenti al metodo di riciclaggio, al tipo e alle dimensioni delle navi che possono essere riciclate, eventuali restrizioni e condizioni per il funzionamento dell'impianto, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti pericolosi ed i dettagli sulla procedura per l'approvazione del piano di riciclaggio della nave da parte dell'autorità competente.

Gli Stati membri sono tenuti ad adottare tutte le disposizioni di diritto interno necessarie al fine di dare esecuzione al Regolamento (UE) N. 1257/2013, nonché le sanzioni da applicarsi in caso di violazione del medesimo, il quale dovrà essere applicato entro e non oltre il 31 dicembre 2018 ma, in ogni caso, non prima del 31 dicembre 2015.

REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 17 DICEMBRE 2013 RECANTE DISPOSIZIONI COMUNI SUL FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE, SUL FONDO SOCIALE EUROPEO, SUL FONDO DI COESIONE, SUL FONDO EUROPEO AGRICOLO PER LO SVILUPPO RURALE E SUL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI E LA PESCA E DISPOSIZIONI GENERALI SUL FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE, SUL FONDO SOCIALE EUROPEO, SUL FONDO DI COESIONE E SUL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI E LA PESCA, E CHE ABROGA IL REGOLAMENTO (CE) N. 1083/2006 DEL CONSIGLIO

Publicato in G.U.U.E. L 347 del 20 dicembre 2013

Il regolamento stabilisce disposizioni comuni per migliorare il coordinamento e armonizzare l'attuazione dei fondi che forniscono sostegno nell'ambito della politica di coesione – Fondo Europeo di sviluppo regionale, Fondo Sociale Europeo e Fondo di Coesione – con i fondi per





lo sviluppo rurale (Fondo Europeo Agricolo per lo sviluppo rurale) e per il settore marittimo e della pesca (Fondo Europeo per gli affari marittimi e la pesca).

Inoltre il regolamento reca disposizioni generali che si applicano al FESR, al FSE e al FC ma che non si applicano al FEASR e al FEAMP, nonché disposizioni generali applicabili al FESR, al FSE, al FC e al FEAMP ma che non si applicano al FEARS.

REGOLAMENTO (UE) N. 1379/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DELL'11 DICEMBRE 2013 RELATIVO ALL'ORGANIZZAZIONE COMUNE DEI MERCATI NEL SETTORE DEI PRODOTTI DELLA PESCA E DELL'ACQUACOLTURA RECANTE MODIFICA AI REGOLAMENTI (CE) N. 1184/2006 E (CE) n. 1224/2009 DEL CONSIGLIO E CHE ABROGA IL REGOLAMENTO (CE) N. 104/2000 DEL CONSIGLIO

Publicato in G.U.U.E. L 354 del 28 dicembre 2013

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1418/2013 DELLA COMMISSIONE DEL 17 DICEMBRE 2013 RIGUARDANTE I PIANI DI PRODUZIONE E DI COMMERCIALIZZAZIONE A NORMA DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1379/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, RELATIVO ALL'ORGANIZZAZIONE COMUNE DEI MERCATI NEL SETTORE DEI PRODOTTI DELLA PESCA E DELL'ACQUACOLTURA

Publicato in G.U.U.E. L 353 del 28 dicembre 2013

Il Regolamento N. 1379/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio istituisce un'organizzazione comune dei mercati nel settore dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura ("OCM"), la quale rientra nella politica comune della pesca (PCP) di cui al Regolamento (UE) N. 1380/2013 (vedi infra). L'istituzione di tale organizzazione comune dei mercati è volta a: a) contribuire al raggiungimento degli obiettivi stabiliti all'articolo 2 e in particolare allo sfruttamento sostenibile delle risorse biologiche marine vive; b) consentire al settore della pesca e dell'acquacoltura di applicare la PCP al livello adeguato; c) rafforzare la competitività del settore della pesca e dell'acquacoltura dell'Unione, in particolare per quanto riguarda i produttori; d) migliorare la trasparenza e la stabilità dei mercati, nonché rafforzare l'informazione dei consumatori attraverso comunicazioni e un'etichettatura che forniscano informazioni comprensibili; e) contribuire a garantire condizioni di parità per tutti i prodotti commercializzati nell'Unione promuovendo uno sfruttamento sostenibile delle risorse alieutiche; f) contribuire a garantire ai consumatori un'offerta di prodotti della pesca e dell'acquacoltura diversificata; g) fornire al consumatore informazioni verificabili e precise sull'origine del prodotto e sul suo modo di produzione, in particolare tramite la marchiatura e l'etichettatura. Alla luce di tali obiettivi, infatti, l'organizzazione comune dei mercati comprende in particolare: a) l'organizzazione del settore, incluse misure di stabilizzazione dei mercati; b) piani di produzione e commercializzazione delle organizzazioni di produttori





del settore della pesca e dell'acquacoltura; c) norme comuni di commercializzazione; d) informazione dei consumatori. Ai sensi dell'articolo 2 del Regolamento (UE) N. 1379/2013, l'OCM si applica ai prodotti della pesca e dell'acquacoltura di cui all'allegato I del medesimo Regolamento.

L'OCM prevede, innanzitutto, l'istituzione di organizzazioni professionali di produttori del settore della pesca e di produttori del settore dell'acquacoltura, su iniziativa dei produttori interessati, in uno o più Stati membri al fine di: promuovere l'esercizio di attività di pesca o di acquacoltura redditizie e sostenibili da parte dei propri aderenti in piena conformità della politica di conservazione prevista, in particolare, dal regolamento (UE) n. 1380/2013 e del diritto ambientale, contribuire alla tracciabilità dei prodotti della pesca e all'accesso dei consumatori ad un'informazione chiara e completa, nonché all'eliminazione delle pratiche di pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, migliorare le condizioni di immissione sul mercato dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura dei propri aderenti, promuovere elevati parametri di qualità e sicurezza alimentare. Per conseguire i suelencati obiettivi, le organizzazioni di produttori possono adeguare la produzione alle esigenze di mercato, promuovere i prodotti della pesca e dell'acquacoltura dei loro aderenti in modo non discriminatorio servendosi, ad esempio, della certificazione dei prodotti, e, in particolare, di denominazioni di origine, marchi di qualità, denominazioni geografiche, specialità tradizionali garantite e meriti dei prodotti in termini di sostenibilità, promuovere programmi di formazione professionale e di cooperazione al fine di incoraggiare i giovani ad entrare nel settore, promuovere l'uso della tecnologia dell'informazione e della comunicazione per migliorare la commercializzazione ed i prezzi nonché per agevolare l'accesso dei consumatori all'informazione sui prodotti della pesca e dell'acquacoltura. Le organizzazioni di produttori sono assoggettate al riconoscimento ad opera dello Stato membro interessato ai fini del quale le organizzazioni in parola devono: a) rispettare i requisiti inerenti al loro funzionamento interno stabiliti dall'articolo 17 del Regolamento in commento (funzionamento democratico, imposizione di un contributo finanziario agli aderenti ai fini del finanziamento dell'organizzazione, assenza di discriminazioni tra gli aderenti, in particolare con riguardo alla nazionalità o al luogo di stabilimento, definizione di regole relative all'ammissione di nuovi aderenti e all'esclusione degli aderenti); b) svolgere un'attività economica sufficiente sul territorio dello Stato membro interessato o su parte di esso, in particolare per quanto riguarda il numero di aderenti o il volume di produzione commercializzabile; c) essere dotati di personalità giuridica a norma del diritto nazionale dello Stato membro interessato, nonché essere stabiliti ed avere la sede statutaria nel territorio del medesimo Stato membro. A norma degli articoli 9 e ss. del Regolamento (UE) N. 1379/2013, le organizzazioni di produttori riconosciute in uno o più Stati membri possono istituire un'associazione di organizzazioni di produttori allo scopo di realizzare, in modo più efficace e sostenibile, gli obiettivi delle organizzazioni di produttori aderenti e coordinare e sviluppare attività di interesse comune per le medesime.

Oltre alle suddescritte organizzazioni professionali, i produttori di prodotti della pesca e





dell'acquacoltura in uno o più Stati membri possono costituire organizzazioni interprofessionali al fine di migliorare il coordinamento e le condizioni di messa a disposizione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura sul mercato dell'Unione attraverso misure quali: la redazione di contratti tipo, la promozione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura dell'Unione, lo svolgimento di attività di formazione e di perfezionamento professionali, ad esempio in materia di qualità e tracciabilità e di sicurezza alimentare, la realizzazione di ricerche e studi di mercato, lo sviluppo di tecniche volte a ottimizzare il funzionamento del mercato. Anche le organizzazioni interprofessionali dei produttori di prodotti della pesca e dell'acquacoltura sono soggette al riconoscimento da parte dello Stato membro interessato e, ai fini del riconoscimento in parola, è necessario che presentino i suindicati requisiti necessari per il riconoscimento delle organizzazioni professionali e che non svolgano direttamente attività di produzione, trasformazione o commercializzazione di prodotti della pesca e dell'acquacoltura o di prodotti trasformati a base di prodotti della pesca e dell'acquacoltura.

Ai sensi dell'articolo 28 del Regolamento in commento, ciascuna organizzazione di produttori trasmette per approvazione alle proprie autorità nazionali competenti almeno un piano di produzione e di commercializzazione per le principali specie commercializzate volti alla realizzazione degli obiettivi dell'organizzazione stessa. Il piano di produzione e commercializzazione deve include: a) un programma di produzione per le specie catturate o allevate; b) una strategia di commercializzazione per adeguare il volume, la qualità e la presentazione dell'offerta alle esigenze del mercato; c) le misure che l'organizzazione di produttori deve adottare per contribuire alla realizzazione degli obiettivi della medesima; d) misure preventive specifiche di adeguamento dell'offerta per le specie che incontrano solitamente difficoltà di commercializzazione nel corso dell'anno; e) le sanzioni applicabili agli aderenti che contravvengono alle decisioni stabilite per l'esecuzione del programma interessato. A seguito dell'approvazione del piano di produzione e di commercializzazione da parte delle autorità nazionali competenti, l'organizzazione provvede all'immediata applicazione del medesimo, nonché all'elaborazione di una relazione annuale delle proprie attività nell'ambito del piano stesso e alla trasmissione di detta relazione alle autorità nazionali competenti ai fini dell'approvazione della medesima.

Conformemente a quanto previsto dall'articolo 29 del Regolamento (UE) N.1379/2013, il formato e la struttura dei predetti piani di produzione e commercializzazione, nonché la procedura e i termini per la presentazione dei medesimi da parte delle organizzazioni di produttori e della loro approvazione da parte degli Stati membri sono stati disciplinati dalla Commissione mediante il Regolamento di esecuzione (UE) N. 1418/2013. Quest'ultimo Regolamento di esecuzione, infatti, stabilisce che i piani di produzione e commercializzazione devono essere redatti conformemente al formato e alla struttura delineate dall'Allegato del Regolamento di esecuzione in parola e devono essere presentati alle autorità nazionali competenti ed approvate da queste ultime nel rispetto dei termini e della procedura specificamente indicata dall'articolo 2 del Regolamento di esecuzione in commento.





REGOLAMENTO (UE) N. 1380/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DELL'11 DICEMBRE 2013, RELATIVO ALLA POLITICA COMUNE DELLA PESCA, CHE MODIFICA I REGOLAMENTI (CE) N. 1954/2003 E (CE) N. 1224/2009 DEL CONSIGLIO E CHE ABROGA I REGOLAMENTI (CE) N. 2371/2002 E (CE) N. 639/2004 DEL CONSIGLIO, NONCHE' LA DECISIONE 2004/585/CE DEL CONSIGLIO

Publicato in G.U.U.E. L 354 del 22 dicembre 2013

Il Regolamento (UE) N. 1380/2013 detta una disciplina aggiornata della politica comune della pesca (PCP) originariamente disciplinata dal Regolamento (CE) N. 2371/2002 del Consiglio abrogato, unitamente al Regolamento (CE) N. 639/2004 ed alla Decisione 2004/585/CE del Consiglio, dal Regolamento in parola.

In particolare, ai sensi dell'articolo 1 del Regolamento (UE) N. 1380/2013, la politica comune della pesca (PCP) concerne le attività di conservazione delle risorse biologiche marine di acqua dolce, le attività di gestione delle attività di pesca e di acquacoltura e le attività di trasformazione e commercializzazione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura svolte nel territorio degli Stati membri, nelle acque unionali, anche da parte di pescherecci battenti bandiera di paesi terzi e immatricolati in tali paesi, e da pescherecci unionali al di fuori delle acque unionali. La PCP, infatti, è volta a garantire che le attività di pesca e di acquacoltura siano sostenibili dal punto di vista ambientale nel lungo termine e siano gestite in modo coerente con gli obiettivi consistenti nel conseguire vantaggi a livello economico, sociale ed occupazionale e nel contribuire alla disponibilità dell'approvvigionamento alimentare.

Al fine di conseguire gli obiettivi della PCP relativamente alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse biologiche marine, il Regolamento in commento stabilisce, all'articolo 6, che l'Unione adotta le misure elencate dall'articolo 7, quali: piani pluriennali, da adottarsi in via prioritaria sulla base di pareri scientifici, tecnici ed economici ovvero, in caso di dati insufficienti, sulla base dell'approccio precauzionale e contenenti misure di conservazione volte alla ricostituzione e al mantenimento degli stock ittici interessati; misure sulla fissazione e la ripartizione delle possibilità di pesca tra agli Stati membri al fine di garantire la stabilità delle attività di pesca di ciascuno Stato membro per ciascuno stock ittico o ciascun tipo di pesca; misure intese ad adeguare la capacità di pesca dei pescherecci alle possibilità di pesca disponibili; incentivi – anche di natura economica – per promuovere metodi di pesca che contribuiscono ad una pesca più selettiva, nonché ad evitare e ridurre, per quanto possibile, le catture accidentali; l'interruzione temporanea delle attività di pesca dei pescherecci in una zona determinata al fine di proteggere aggregazioni di specie in via di estinzione, stock ittici in riproduzione, pesci di taglia inferiore alla taglia minima di riferimento per la conservazione ed altre risorse marine vulnerabili; misure tecniche inerenti alle caratteristiche degli attrezzi da pesca, alle norme che ne disciplinano l'uso e alle specifiche relative alla costruzione dei medesimi. In ogni caso, a norma dell'articolo 12 del Regolamento (UE) N. 1380/2013, per motivi imperativi di urgenza debitamente giustificati e comprovati relativi a una grave minaccia per la conservazione delle risorse biologiche marine





o per l'ecosistema marino, la Commissione, su richiesta motivata di uno Stato membro o di propria iniziativa, può adottare atti di esecuzione immediatamente applicabili per un periodo massimo di sei mesi al fine di attenuare la minaccia. Inoltre, ai sensi dell'articolo 13 del Regolamento in commento, in caso di comprovata esistenza di una grave minaccia per la conservazione delle risorse biologiche marine o per l'ecosistema marino connessa all'attività di pesca nelle acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione di uno Stato membro che richiede un intervento immediato, lo Stato membro interessato può adottare misure di emergenza volte ad attenuare la minaccia per un periodo massimo di 3 mesi.

Il Regolamento (UE) N. 1380/2013 disciplina, altresì, la politica esterna dell'Unione in materia di pesca stabilendo, agli articoli 28 e ss., che l'Unione, al fine di assicurare lo sfruttamento e la gestione sostenibili e la conservazione delle risorse biologiche marine e dell'ambiente marino, conduce le relazioni esterne in materia di pesca conformemente ai suoi obblighi internazionali e ai suoi obiettivi strategici, nonché agli obiettivi specifici della PCP. A tale scopo, l'Unione sostiene attivamente e contribuisce allo sviluppo delle conoscenze e delle consulenze scientifiche, assicura che le attività di pesca degli Stati membri al di fuori delle acque unionali si basino sugli stessi principi e le stesse norme applicabili a norma del diritto dell'Unione nell'ambito della PCP, promuovendo nel contempo condizioni di parità per gli operatori dell'Unione nei confronti degli operatori di paesi terzi, promuove e sostiene, in tutti gli ambiti internazionali, le azioni necessarie per eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, sostiene attivamente e contribuisce alle attività delle organizzazioni internazionali che operano nel settore della pesca. Inoltre, qualora stock ittici di interesse comune siano sfruttati anche da paesi terzi, l'Unione avvia un dialogo con tali paesi terzi al fine di garantire che gli stock in questione siano gestiti in modo sostenibile conformemente agli obiettivi e ai principi della PCP e, nell'ipotesi in cui non sia raggiunto un accordo formale, l'Unione compie ogni sforzo in vista della conclusione di intese comuni per la pesca di tali stock al fine di renderne possibile la gestione sostenibile.

Infine, l'articolo 35 del Regolamento (UE) N. 1380/2013 istituisce l'organizzazione comune dei mercati dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura (OCM) specificamente disciplinata dal Regolamento (UE) N. 1379/2013 (vedi supra) e finalizzata a contribuire al raggiungimento degli obiettivi della PCP, ed in particolare allo sfruttamento sostenibile delle risorse biologiche marine vive, a consentire al settore della pesca e dell'acquacoltura di applicare la PCP al livello adeguato, a rafforzare la competitività del settore della pesca e dell'acquacoltura dell'Unione, in particolare per quanto riguarda i produttori, a migliorare la trasparenza e la stabilità dei mercati, a rafforzare l'informazione e la consapevolezza dei consumatori attraverso comunicazioni e un'etichettatura che forniscano informazioni comprensibili fornendo ai medesimi informazioni verificabili e precise sull'origine del prodotto e sul suo modo di produzione, in particolare tramite la marchiatura e l'etichettatura, nonché a garantire condizioni di parità per tutti i prodotti commercializzati nell'Unione promuovendo uno sfruttamento sostenibile delle risorse aliutiche.





DIRETTIVA 2013/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 20 NOVEMBRE 2013 RELATIVA ALLE IMBARCAZIONI DA DIPORTO E ALLE MOTO D'ACQUA E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 94/25/CE

Publicata in G.U.U.E. L 354 del 28 dicembre 2013

La Direttiva 2013/53/UE stabilisce i requisiti per la progettazione e la fabbricazione delle imbarcazioni da diporto, delle moto d'acqua, dei relativi componenti dettagliatamente indicati nell'Allegato II della medesima Direttiva immessi sul mercato dell'Unione separatamente e dei motori di propulsione installati o specificamente destinati a essere installati su o in unità da diporto, nonché le norme sulla libera circolazione dei prodotti in parola nell'Unione.

In particolare, i suelencati prodotti possono essere messi a disposizione o messi in servizio solo se non mettono in pericolo la salute e la sicurezza delle persone, le cose o l'ambiente quando siano sottoposti a manutenzione in modo corretto ed utilizzati conformemente alla loro destinazione, e solo a condizione che soddisfino i requisiti essenziali di cui all'allegato I. L'articolo 6 della Direttiva in commento garantisce la libera circolazione di tutte le unità da diporto conformi ai predetti requisiti e, pertanto, gli Stati membri non possono impedirne la messa a disposizione sul mercato o la messa in servizio nel loro territorio. Gli Stati membri, inoltre, possono stabilire disposizioni sulla navigazione volte a proteggere l'ambiente e a garantire la sicurezza sulle vie navigabili interne, purché tali disposizioni non comportino l'obbligo di modificare unità da diporto che soddisfino i suindicati requisiti essenziali.

Al fine di garantire la conformità dei prodotti in parola ai requisiti essenziali di cui all'Allegato II, la Direttiva 2013/53/UE sancisce una serie di obblighi a carico degli operatori economici e degli importatori privati. In particolare, i fabbricanti devono garantire, all'atto di immissione dei loro prodotti sul mercato, che i medesimi sono stati progettati e fabbricati conformemente ai suindicati requisiti essenziali. A tal fine essi preparano la documentazione tecnica contenente tutti i dati e i dettagli pertinenti, dettagliatamente elencati dall'Allegato IX, relativi ai mezzi utilizzati per garantire la conformità del prodotto ai requisiti essenziali ed eseguono, o fanno eseguire, la procedura di valutazione della conformità di cui agli articoli 19 e ss. della Direttiva in commento. Qualora detta procedura dia esito positivo confermando la conformità del prodotto ai summenzionati requisiti essenziali, il fabbricante redige la dichiarazione di conformità UE secondo il modello di cui all'Allegato IV, da tradursi nella lingua o nelle lingue richieste dallo Stato membro sul cui mercato il prodotto è messo a disposizione o messo in servizio, ed appone la marcatura CE. Quanto agli importatori, invece, l'articolo 9 stabilisce che essi, prima di immettere un prodotto sul mercato, devono accertarsi che il fabbricante abbia eseguito l'appropriata procedura di valutazione della conformità ed elaborato la documentazione tecnica, che il prodotto rechi la marcatura CE e sia corredato della dichiarazione di conformità UE. Qualora ritengano o abbiano motivo di credere che un prodotto non sia conforme ai requisiti essenziali, gli importatori non immettono il prodotto sul mercato finché il medesimo non sia stato reso conforme e, qualora il prodotto in parola presenti un rischio, ne informa il fabbricante e le autorità di vigilanza





del mercato. Gli importatori, inoltre, indicano sul prodotto oppure, ove ciò non sia possibile nel caso di componenti, sull'imballaggio o in un documento che accompagna il prodotto il loro nome, la loro denominazione commerciale registrata o il loro marchio registrato e l'indirizzo al quale possono essere contattati ed, infine, assicura che il prodotto sia accompagnato da istruzioni ed informazioni sulla sicurezza nel manuale del proprietario in una o più lingue che possono essere facilmente comprese dai consumatori e dagli altri utilizzatori finali, secondo quanto determinato dallo Stato membro interessato. Obblighi analoghi a quelli previsti per gli importatori sono sanciti, altresì, a carico dei distributori.

I prodotti in parola sono assoggettati ai controlli operati dalle autorità di vigilanza del mercato istituite negli Stati membri ai sensi degli articoli 16 e ss. del Regolamento (CE) N. 765/2008. In particolare, qualora le autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro abbiano motivo di ritenere che uno dei prodotti oggetto della Direttiva in commento rappresenti un rischio per la salute o la sicurezza delle persone, per le cose o per l'ambiente, effettuano i controlli necessari al fine di verificare la conformità del prodotto in questione ai summenzionati requisiti essenziali. Qualora tali controlli diano esito negativo, le autorità di vigilanza del mercato chiedono tempestivamente all'operatore economico interessato di adottare le opportune misure correttive al fine di rendere il prodotto conforme ai suddetti requisiti, di ritirarlo dal mercato o di richiamarlo entro un termine ragionevole, proporzionato alla natura del rischio, da esse prescritto e, qualora ritengano che la non conformità non sia limitata al territorio nazionale, le autorità di vigilanza del mercato informano la Commissione e gli altri Stati membri dei risultati della valutazione e dei provvedimenti che hanno chiesto all'operatore economico interessato di adottare. Se quest'ultimo non provvede ad adottare le misure correttive adeguate entro il termine stabilito dalle autorità di vigilanza del mercato, queste adottano tutte le opportune misure provvisorie per proibire o limitare la messa a disposizione del prodotto sul loro mercato nazionale, per ritirarlo da tale mercato o per richiamarlo ed informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri di tali misure. Qualora la Commissione ritenga che la misura nazionale adottata dalle autorità di vigilanza del mercato dello Stato membro interessato sia contraria alla normativa dell'Unione, si consulta senza indugio con gli Stati membri e con l'operatore o gli operatori economici interessati ai fini della valutazione della misura nazionale. Conseguentemente, la Commissione adotta un atto di esecuzione inteso a determinare se la misura nazionale sia giustificata o meno: se la misura nazionale è ritenuta giustificata, tutti gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che il prodotto non conforme sia ritirato dal loro mercato e ne informano la Commissione; diversamente, se la misura nazionale è ritenuta ingiustificata, lo Stato membro interessato provvede a ritirarla.

Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il 18 gennaio 2016, le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla Direttiva 2013/53/UE, nonché le sanzioni, ivi comprese sanzioni penali per le violazioni gravi, applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali in parola. Nel corso del periodo transitorio continua ad applicarsi la Direttiva 94/25/CE, la quale, sarà abrogata a decorrere dal 18 gennaio 2016.





DECRETO DEL MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI DEL 14 FEBBRAIO 2013, N. 79 – REGOLAMENTO RECANTE «DISCIPLINA DEL PROCEDIMENTO DI RILASCIO E RINNOVO DELL'AUTORIZZAZIONE ALL'ESERCIZIO DI IMPIANTI DI ACQUACOLTURA IN MARE POSTI AD UNA DISTANZA SUPERIORE AD UN CHILOMETRO DALLA COSTA»

Pubblicato in G.U.R.I. Serie Generale N. 154 del 03 luglio 2013

Con il D.M. N. 79/2013, il Ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali, conformemente a quanto disposto dall'art. 59, comma 11, del D.L. 22 giugno 2012, n. 83 recante «Misure urgenti per la crescita del Paese» convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, ha provveduto ad adottare il regolamento volto a disciplinare il procedimento di rilascio e rinnovo dell'autorizzazione all'esercizio degli impianti di acquacoltura in mare, posti ad una distanza superiore ad un chilometro dalla costa. A norma dell'art. 12 del summenzionato D.L. 83/2012, la disciplina in parola dettata dal Ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali è destinata ad essere applicata fino alla data dell'entrata in vigore della normativa adottata da ciascuna Regione e Provincia autonoma.

Ai sensi dell'art. 3 del D.M. in commento, l'interessato che intenda richiedere il rilascio o il rinnovo dell'autorizzazione all'esercizio di impianti di acquacoltura in mare posti ad una distanza superiore ad un chilometro dalla costa, presenta istanza alla Direzione Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura, la quale provvede a trasmettere l'istanza medesima al Capo del Compartimento marittimo affinché provveda allo svolgimento dell'istruttoria. Quest'ultimo provvede, a tal fine, a convocare un'apposita conferenza di servizi, ai sensi dell'art. 14 L. 241/1990, per l'acquisizione di intese, concerti, nulla osta o autorizzazioni o assensi comunque denominati da parte delle amministrazioni competenti, finalizzati al rilascio della concessione demaniale ad uso acquacoltura. Conclusa l'istruttoria, entro il termine di novanta giorni dall'avvio dei lavori della conferenza di servizi, il Capo del Compartimento trasmette gli atti alla Direzione Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura, corredati da una proposta motivata di provvedimento di rilascio o rinnovo dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di acquacoltura ovvero di diniego della medesima, previa comunicazione dei motivi ostativi all'accoglimento della domanda ai sensi dell'art. 10-bis L. 241/1990. Alla luce di tale proposta motivata redatta dal Capo del Compartimento marittimo, la Direzione Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura adotta il provvedimento di concessione demaniale marittima e di autorizzazione all'esercizio dell'attività di acquacoltura ovvero il provvedimento motivato di diniego. In ogni caso il provvedimento finale deve essere adottato entro 180 giorni dalla presentazione dell'istanza a cura dell'interessato.

L'art. 4 del D.M. in commento specifica che il rilascio ovvero il rinnovo dell'autorizzazione all'esercizio di impianti di acquacoltura in mare deve fondarsi sui principi di tutela del paesaggio e dell'ambiente, nonché degli interessi pubblici connessi alla valorizzazione economica delle zone marine e costiere, anche al fine di realizzare gli obiettivi della politica marittima integrata e ridurre le conflittualità tra i diversi soggetti operanti in mare, in





conformità agli atti di pianificazione adottati a livello locale e nazionale finalizzati ad uno sfruttamento sostenibile delle risorse marine. Inoltre, qualora vengano presentate due o più istanze concorrenti, dovrà prevalere quella inerente alla realizzazione di impianti caratterizzati dall'integrazione della filiera produttiva e dall'impiego di moderne tecnologie di allevamento, idonea a garantire la sostenibilità ambientale economica e sociale della produzione, nonché ad incentivare il ruolo multifunzionale dell'impresa di acquacoltura. L'art. 6 del D.M. in parola stabilisce, infine, che le modalità di presentazione delle istanze, la modulistica da impiegare e le altre norme procedurali di dettaglio saranno dettate con successivo decreto del Direttore Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura.

DECRETO DEL DIRETTORE GENERALE DELLA PESCA MARITTIMA E DELL'ACQUACOLTURA DEL 28 GIUGNO 2013 – INDIVIDUAZIONE DELLE INIZIATIVE AFFERENTI LE ATTIVITÀ PRIORITARIE DI CUI ALL'ART. 1 DEL DECRETO 19 SETTEMBRE 2012 CUI DESTINARE LE SOMME RESIDUE PER LE CONVENZIONI PER LO SVILUPPO DELLA FILIERA DELLA PESCA

Publicato in G.U.R.I. Serie Generale N. 158 dell'8 luglio 2013

Con il presente decreto, il Direttore Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura ha provveduto, in attuazione di quanto disposto dall'art. 12 del Decreto direttoriale del 27 settembre 2012, ad individuare le iniziative afferenti le attività prioritarie di cui all'art. 1 del D.M. del 19 settembre 2012, alle quali destinare le eventuali somme residue. Al riguardo bisogna tener presente, infatti, che al Ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali sono assegnate risorse finalizzate al finanziamento delle convenzioni che, a norma dell'art. 5, co. 1, D.Lgs. 226/2001, come modificato dal D.L. 1/2012 recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", convertito in legge, con modificazioni, dalla L. 27/2012, il Ministero medesimo può stipulare con le associazioni nazionali di categoria ovvero con consorzi costituiti da queste ultime per lo svolgimento di attività volte a promuovere la pesca responsabile verso l'ambiente ed i consumatori.

A tal fine, il Ministro delle Politiche agricole alimentari e forestali ha provveduto, con D.M. del 19 settembre 2012, ad individuare le attività prioritarie cui destinare le risorse disponibili in bilancio per il finanziamento delle predette convenzioni al fine del raggiungimento degli obiettivi di sviluppo della filiera della pesca. Più in particolare, le attività prioritarie in parola sono state identificate: a) nell'attuazione dei sistemi di controllo e di tracciabilità delle filiere agroalimentare ittiche; b) nell'agevolazione dell'accesso al credito per le imprese della pesca e dell'acquacoltura; c) nella riduzione dei tempi procedurali e delle attività documentali ai fini della semplificazione amministrativa e del miglioramento dei rapporti fra gli operatori del settore e la pubblica amministrazione; d) nell'assistenza tecnica alle imprese di pesca nel quadro delle azioni previste dalla politica comune della pesca (PCP) e degli affari marittimi. Il Direttore Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura ha quindi provveduto, in attuazione di quanto disposto dall'art. 2 del succitato Decreto del Ministro delle Politiche





agricole alimentari e forestali, a stabilire, con Decreto del 27 settembre 2012, le misure di attuazione per la migliore realizzazione degli obiettivi di sviluppo della filiera della pesca, nonché alla ripartizione dello stanziamento complessivo fra le suindicate attività prioritarie stabilite dal medesimo D.M. del 19 settembre 2012, demandando ad un successivo Decreto direttoriale l'individuazione delle iniziative afferenti le attività prioritarie di cui all'art.1 D.M. 19 settembre 2012 cui destinare le eventuali somme residue.

Il Decreto direttoriale del 28 giugno 2013 provvede, innanzitutto, all'individuazione delle predette iniziative a cui destinare le eventuali somme residue, le quali vengono specificate agli artt. 2 e 3 in relazione, rispettivamente, alla riduzione dei tempi procedurali e delle attività documentali ai fini della semplificazione amministrativa e all'assistenza tecnica alle imprese di pesca nel quadro delle azioni previste dalla politica comune della pesca (PCP) e degli affari marittimi di cui all'art. 1, lett. c) e d) D.M. 19 settembre 2012. Il Decreto direttoriale in parola provvede, altresì, al riparto delle somme residue complessive tra le suddette iniziative, nonché alla fissazione delle modalità di presentazione dei relativi progetti e dei criteri per la valutazione dei medesimi. Più in particolare, la valutazione dei progetti in parola è demandata ad un'apposita Commissione nominata dal Direttore Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura, la quale deve procedere, in primis, all'accertamento dei requisiti formali e, successivamente, alla valutazione della qualità del progetto sotto i profili tecnico ed economico tenendo conto, in ogni caso, dei particolari obiettivi di sviluppo della filiera della pesca e, più in particolare: della massima efficacia delle attività previste dai progetti rispetto agli obiettivi prefissati dagli stessi; dell'innovazione delle attività progettuali; della ricaduta territoriale delle stesse; della coerenza delle medesime con gli obiettivi di sviluppo della politica comune della pesca e delle normative comunitarie; della coerente ripartizione dei costi in relazione ai risultati da conseguire; della competenza e professionalità dei soggetti coinvolti nei progetti.

DECRETO DEL DIRETTORE GENERALE DELLA PESCA MARITTIMA E DELL'ACQUACOLTURA DEL 5 AGOSTO 2013 – DISCIPLINA SOSTITUZIONE MOTORI DEI PESCHERECCI

Publicato in G.U.R.I. Serie Generale 193 del 19 agosto 2013

Il Decreto direttoriale in commento detta una disciplina specifica volta ad assicurare piena corrispondenza tra il flusso economico derivante dai finanziamenti comunitari ed il tempestivo aggiornamento dei dati contenuti nell'archivio licenze di pesca e del *fleet register*, anche alla luce di possibili azioni di controllo incrociato da parte della Commissione Europea, atteso che, da un lato, il Regolamento (CE) n. 1198/2006 del 27 luglio 2006, inerente al Fondo europeo per la pesca, stabilisce, agli articoli 25 e 26, misure di finanziamento per l'ammodernamento dei pescherecci e, dall'altro, il 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, impone allo Stato membro di bandiera di garantire la





coerenza tra le informazioni contenute nella licenza di pesca e quelle indicate nel registro della flotta peschereccia comunitaria di cui all'art. 15 del Regolamento (CE) n. 2371/2002. Più precisamente, il decreto in commento è finalizzato a garantire l'aggiornamento dei dati di cui all'archivio licenze di pesca e del registro della flotta peschereccia nelle ipotesi di sostituzione dei motori dei pescherecci. In proposito, l'art. 1 del decreto direttoriale in commento stabilisce che, qualora la sostituzione dell'apparato motore sulle unità da pesca comportino una variazione della potenza rispetto a quella riportata in licenza, per l'aggiornamento del *fleet-register*, ai fini della sostituzione della licenza o per le variazioni da riportare nell'archivio della flotta, l'impresa interessata deve presentare apposita istanza al Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali – Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura – per il tramite dell'Ufficio di iscrizione dell'unità, corredata dalla licenza da rettificare e dai seguenti allegati: estratto delle matricole dell'unità di pesca con l'annotazione degli estremi dell'apparato motore in carta semplice; copia del certificato di origine dell'apparato motore rilasciato dalla casa costruttrice; copia del certificato di potenza dell'apparato motore rilasciato dal competente ente tecnico. Tale documentazione, ai sensi dell'art. 4 del decreto in commento, deve essere trasmessa dall'ufficio marittimo di iscrizione del peschereccio – anche a mezzo posta elettronica certificata onde garantire la tempestività dell'aggiornamento – con l'indicazione del numero UE del medesimo, nonché specificando, all'oggetto, la dicitura «aggiornamento dati per sostituzione apparato motore» al fine di consentire il tempestivo e corretto aggiornamento dei dati dell'archivio licenze di pesca (ALP) e dell'archivio comunitario delle navi da pesca (*Fleet-Register*), indispensabile per l'invio dei dati complessivi della flotta ai competenti uffici della Commissione Europea, conformemente a quanto disposto dai pertinenti regolamenti comunitari.

Nei casi in cui, diversamente, la sostituzione dell'apparato motore sulle unità da pesca non comporti una variazione della potenza rispetto a quella riportata in licenza, ai fini dell'aggiornamento del *fleet-register* o delle variazioni da riportare nell'archivio della flotta, l'impresa interessata deve inviare al Ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali – Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura – per il tramite dell'ufficio marittimo di iscrizione dell'unità di pesca interessata, l'estratto in carta semplice delle matricole dell'unità stessa.

LEGGE 23 SETTEMBRE 2013, N. 113 – RATIFICA ED ESECUZIONE DELLA CONVENZIONE DELL'ORGANIZZAZIONE INTERNAZIONALE DEL LAVORO (OIL) N. 186 SUL LAVORO MARITTIMO, CON ALLEGATI, ADOTTATA A GINEVRA IL 23 FEBBRAIO 2006 NEL CORSO DELLA 94MA SESSIONE DELLA CONFERENZA GENERALE DELL'OIL, NONCHE' NORME DI ADEGUAMENTO INTERNO

Publicata in G.U.R.I. Serie Generale N. 237 del 9 ottobre 2013

La legge N. 113/2013 ha sancito la ratifica della Convenzione dell'Organizzazione





Internazionale del Lavoro (OIL) sul lavoro marittimo N. 186 del 23 febbraio 2006 e ha disposto che venga data piena esecuzione alla medesima dalla data della sua entrata in vigore.

A tal fine, la legge in parola ha introdotto le necessarie disposizioni di adeguamento dell'ordinamento nazionale in forza delle quali sono state modificate: a) alcune disposizioni del Codice della Navigazione – in particolare, gli articoli 368, 1091 e 1094 – concernenti, rispettivamente, il rimpatrio di stranieri arruolati su navi italiane, la diserzione e l'inosservanza di ordini impartiti da componenti dell'equipaggio; b) le disposizioni di diritto interno inerenti all'età minima per l'ammissione al lavoro marittimo, la quale è stata elevata da 15 a 16 anni; c) le disposizioni nazionali concernenti la certificazione medica dei marittimi e all'assistenza sanitaria a bordo, in relazione alla quale è stata sancita la presenza obbligatoria di un medico qualificato responsabile dell'assistenza sanitaria a bordo di tutte le navi passeggeri che effettuano la navigazione internazionale breve e lunga e trasportano più di 100 persone; d) l'abrogazione dell'articolo 36, Legge 16 giugno 1939, N. 1045, recante «Condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali», in quanto ritenuta discriminatoria nei confronti delle persone di colore e, pertanto, in aperto contrasto con l'articolo 3 della Costituzione, nonché con i provvedimenti comunitari e le convenzioni internazionali Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e della libertà fondamentali, resa esecutiva dalla legge n. 848 del 1995, con la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, nonché con i provvedimenti comunitari e le convenzioni internazionali in materia di contrasto alla discriminazione sui posti di lavoro, ivi compresa la Convenzione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro sul lavoro marittimo N. 186 del 23 febbraio 2006.

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI – DECRETO 14 OTTOBRE 2013: INVITO ALLA PRESENTAZIONE DI PROGETTI DI RICERCA PER L'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA NAZIONALE TRIENNALE DELLA PESCA E DELL'ACQUACOLTURA 2013 – 2015
Pubblicato in G.U.R.I. Serie Generale N. 248 del 22 ottobre 2013

Il D.M. del 14 ottobre 2013 stabilisce, all'articolo 1, che "è aperto l'invito a presentare progetti di ricerca finanziabili a contributo per le attività di ricerca a supporto del «Programma Nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura 2013-2015»" adottato con il D.M. 31 gennaio 2013.

Al riguardo è necessario tener presente che il Programma nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura, già previsto dal D.Lgs. N. 154/2004, è attualmente disciplinato dalla Legge 26 febbraio 2011 N. 10 che, all'articolo 5-decies, dispone che il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, sentita la commissione consultiva centrale per la pesca e l'acquacoltura, adotti il Programma nazionale contenente gli interventi di esclusiva competenza nazionale indirizzati alla tutela dell'ecosistema marino e della concorrenza e competitività delle imprese di pesca nazionali. A seguito della proroga sino al 31 dicembre 2012 del termine di validità





del primo Programma nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura 2007-2009 adottato con il D.M. 3 agosto 2007, con il soprarichiamato D.M. 31 gennaio 2013 è stato adottato il Programma Nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura 2013-2015. Posto che il Capitolo VII del predetto Programma Nazionale, dedicato alla ricerca scientifica, mira a garantire e potenziare la ricerca scientifica nei settori della pesca e dell'acquacoltura, il D.M. in commento ha sancito l'invito – riservato ai soggetti pubblici e privati regolarmente iscritti all'Anagrafe nazionale delle ricerche, istituita presso il Ministero dell'università e della ricerca scientifica – a presentare progetti di ricerca rispondenti agli indirizzi strategici ed agli obiettivi enunciati nel summenzionato Programma Nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura 2013-2015. In particolare, i progetti dovranno riguardare, a pena di inammissibilità, le tematiche inerenti: a) alle risorse biologiche; b) all'acquacoltura; c) all'economia della pesca e dell'acquacoltura; d) alle attività funzionali alla ricerca nei settori della pesca e dell'acquacoltura. Essi, inoltre, dovranno essere redatti conformemente allo schema di cui all'Allegato A del D.M. in commento, nonché contenere informazioni chiare, esaurienti e documentate circa: a) gli obiettivi del progetto; b) le metodologie tecnico-scientifiche previste per lo sviluppo del progetto e la focalizzazione delle attività in funzione degli obiettivi; c) le istituzioni scientifiche ed eventuali altre strutture coinvolte nel progetto; d) la qualificazione tecnico-scientifica individuale e collettiva degli operatori impegnati nel progetto; e) l'articolazione gestionale del progetto sotto il profilo delle funzioni delle unità operative coinvolte e del coordinamento delle relative attività; f) le eventuali iniziative previste per la divulgazione, la pubblicazione, il trasferimento dei risultati; g) la formazione dei costi in relazione alle esigenze di realizzazione del progetto; h) la tempistica delle fasi di attuazione intermedie e di conclusione del progetto.

Ai sensi dell'articolo 4 in commento, i progetti presentati saranno sottoposti ad un procedimento istruttorio finalizzato alla selezione delle proposte ammissibili, il quale sarà svolto da una o più commissioni di valutazione appositamente costituite presso l'Amministrazione. A seguito della verifica della conformità della proposta ai requisiti formali per la presentazione dei progetti, questi ultimi verranno classificati secondo graduatorie sulla base dell'assegnazione di punteggi di merito in relazione: a) alla rilevanza strategica del progetto da valutarsi alla luce della rilevanza degli obiettivi, del livello innovativo delle conoscenze acquisibili, della suscettibilità di ricaduta applicativa dei risultati attesi in termini di sostenibilità delle attività produttive, del miglioramento della competitività e della produttività; b) alla qualità tecnico-scientifica della proposta progettuale da valutarsi alla luce della coerenza e della validità scientifica e tecnica dell'impostazione metodologica e sperimentale delle attività di ricerca in rapporto agli obiettivi del progetto, della competenza tecnico-scientifica dei soggetti proponenti in rapporto alla natura delle ricerche oggetto del progetto, della validità del sistema interno di coordinamento e monitoraggio esecutivo del progetto e della formazione dei costi finanziari previsti in rapporto alle attività in programma.

Alla luce dei punteggi conseguiti e delle predette graduatorie di merito, verranno individuati i progetti da includere nel programma di intervento e l'ammontare del contributo da concedere a ciascuno.





MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – DECRETO 3 SETTEMBRE 2013: ESENZIONE AI SENSI DELL'ART. 5 DEL DECRETO LEGISLATIVO 4 FEBBRAIO 2000, N. 45 E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI, RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 98/18/CE, COME MODIFICATA DALLE DIRETTIVE 2009/45/CE E 2010/36/UE, RELATIVA ALLE DISPOSIZIONI ED ALLE NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI DA PASSEGGERI ADIBITE A VIAGGI NAZIONALI
Pubblicato in G.U.R.I. Serie Generale N. 250 del 24 ottobre 2013

Il D.M. del 3 settembre 2013 stabilisce alcune misure di sicurezza applicabili ad alcune tipologie di navi esonerate dall'osservanza delle disposizioni e delle misure di sicurezza stabilite dal D.Lgs. N. 45/2000 e ss. modifiche, con il quale è stata data attuazione alla Direttiva N. 98/18/CE, così come sostituita e modificata dalle Direttive 2009/45/CE e 2010/36/UE, relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Infatti, ai sensi dell'articolo 5 del D.Lgs. N. 45/2000, conformemente a quanto disposto dall'articolo 9 della Direttiva 2009/45/CE, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, notificato alla Commissione europea, possono essere adottate misure atte ad esonerare le navi dall'osservanza di taluni requisiti specifici indicati nel decreto in parola, quando siano adibite a viaggi nazionali nelle acque territoriali, a condizione che siano sottoposte a talune condizioni operative – quali la probabilità di un'onda significativa inferiore, l'osservanza di limiti stagionali, la circostanza che la navigazione sia effettuata solo in ore diurne o in condizioni climatiche o meteorologiche favorevoli, la durata limitata dei viaggi ovvero la vicinanza di servizi di pronto intervento – e, in ogni caso, che non ne risulti una riduzione del livello di sicurezza.

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 3 settembre 2013 stabilisce alcune misure di sicurezza applicabili alle categorie di navi specificamente individuate dall'articolo 2 del medesimo decreto, ovvero alcune categorie di navi da passeggeri abilitate alla navigazione nazionale costiera, litoranea o locale esentate dall'applicazione delle disposizioni e delle misure di sicurezza di cui al predetto D.Lgs. N. 45/2000 in forza delle esenzioni ammesse dal soprarichiamato articolo 5 del medesimo decreto, nonché le navi da carico abilitate alla navigazione nazionale costiera, litoranea o locale. Le navi rientranti nelle predette categorie sono esentate dall'obbligo di installare il sistema di allarme attivabile dal ponte di comando previsto dalla regola 19.2.2.3 del capitolo V (Sicurezza della Navigazione) della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) a condizione che: a) siano sempre presenti sul ponte di comando almeno due persone, di cui un ufficiale di coperta, abilitate alla tenuta della guardia in plancia; b) l'unità non sia impiegata in tratte di navigazione eccedenti le 3 ore; c) il servizio giornaliero sia tale da garantire a tutto il personale di guardia un adeguato riposo notturno con una sosta in porto, durante le ore notturne, di almeno 8 ore.





MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI – DECRETO 25 OTTOBRE 2013: INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI PRIORITARI PER LA REALIZZAZIONE DI INIZIATIVE DI SOSTEGNO DELL’ATTIVITA’ ITTICA NELL’AMBITO DEL PROGRAMMA NAZIONALE TRIENNALE DELLA PESCA E DELL’ACQUACOLTURA 2013 – 2015 CUI DARE ATTUAZIONE NELLA CORRENTE ANNUALITA’ E DETERMINAZIONE DEI REQUISITI SOGGETTIVI ED OGGETTIVI DELLE MODALITA’ DI PRESENTAZIONE DEI PROGETTI, DEL CONTRIBUTO MASSIMO CONCEDIBILE A CIASCUN PROGETTO E DI ALTRE NORME PROCEDURALI PER LA CONCESSIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE

Publicato in G.U.R.I. Serie Generale N. 266 del 13 novembre 2013

Il D.M. 25 ottobre 2013 specifica che, per l’annualità 2013, gli 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 sono individuati: a) nella realizzazione di un sistema di raccolta delle informazioni, in coerenza con le norme comunitarie che prevedono un monitoraggio della pesca sportiva e ricreativa per una corretta gestione delle risorse ittiche; b) nella realizzazione di un sistema di regolamentazione della pesca sportiva e ricreativa al fine di contrastare la pesca illegale; c) in iniziative di armonizzazione delle relazioni tra mondo della pesca sportiva e ricreativa e mondo della pesca professionale anche ai fini della valorizzazione del territorio e della formazione; d) nella definizione di nuove strategie di mercato, nuove opportunità competitive ed occupazionali, nuove forme organizzative, nuove fonti energetiche per la valorizzazione del territorio e delle comunità costiere.

Conseguentemente, i progetti per la realizzazione di iniziative di sostegno dell’attività ittica devono inerire, a pena di inammissibilità, ai suelencati interventi prioritari e potranno essere presentati dalle Associazioni attive nell’ambito della pesca sportiva e ricreativa, nonché da soggetti privati in possesso di adeguate conoscenze nel settore ittico in relazione alla natura delle attività oggetto del progetto presentato. Nell’ambito dei progetti dovranno essere esplicitati i seguenti punti: a) descrizione delle attività oggetto dell’iniziativa; b) obiettivi che si intendono realizzare; c) durata e fasi di realizzazione; d) iniziative previste per la divulgazione, la pubblicazione ed il trasferimento dei risultati; e) piano di spesa dettagliato articolato per ciascuna singola attività prevista dalla proposta tecnica, distinto in singole voci di spesa. Ai sensi dell’articolo 4 del D.M. in commento, i progetti presentati saranno esaminati da una Commissione appositamente nominata con provvedimento del Direttore generale della pesca marittima e dell’acquacoltura, la quale provvederà a valutare i programmi presentati sotto i profili: a) della qualità della proposta tecnica, da valutarsi alla luce della completezza e specificità della descrizione del progetto, della pertinenza dell’azione e coerenza del progetto con gli ambiti di intervento summenzionati, dell’innovatività delle strategie proposte per il sostegno dell’attività ittica, della qualità ed efficacia delle attività, delle ricadute attuative del progetto in termini di diffusione territoriale, della qualificazione tecnica, in relazione all’ambito di intervento del progetto, del soggetto che presenta il progetto stesso e del personale impiegato per l’esecuzione del medesimo; b) della qualità





della proposta economica, da valutarsi alla luce della congruità e coerenza della medesima con la proposta tecnica, nonché della completezza, chiarezza ed esaustività della descrizione dei costi delle singole voci di spesa. Sulla base dei punteggi attribuiti ai progetti presentati a seguito della valutazione dei suindicati profili, è redatta una graduatoria dei progetti, articolata in sub-graduatorie per ciascuno degli ambiti di intervento suindicati, che sarà approvata con decreto del Direttore Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura e pubblicata. I progetti inseriti in graduatoria saranno ammessi a contributo, fino a concorrenza delle disponibilità finanziarie del pertinente capitolo di bilancio con un massimale di intervento pari ad Euro 50.000,00 per ciascun progetto.

La realizzazione dei progetti dovrà essere conclusa entro un termine massimo di 12 mesi dalla notifica di ammissione al contributo, salva la possibilità di ottenere, dall'Amministrazione erogante, la concessione di una proroga per la conclusione dei lavori, per un periodo massimo di 6 mesi, per motivate e comprovate ragioni connesse esclusivamente a motivazioni tecniche e realizzative dei progetti.

In ogni caso l'Amministrazione si riserva di effettuare controlli documentali e visite ispettive per accertare la veridicità delle dichiarazioni, la regolarità della documentazione presentata, nonché l'attuazione delle iniziative sovvenzionate. Se da controlli successivi all'erogazione del contributo si accerta che la concessione è avvenuta sulla base di dati, notizie o dichiarazioni risultati inesatti o falsi, si procede alla revoca del contributo con conseguente obbligo, per il soggetto interessato, di restituire le somme erogategli maggiorate di un interesse pari al tasso ufficiale di riferimento vigente alla data del provvedimento di revoca.

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI – DECRETO 14 OTTOBRE 2013: 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 MINISTERIALE DELL'11 LUGLIO 2013

Publicato in G.U.R.I. Serie Generale N. 273 del 21 novembre 2013

Il D.M. del 14 ottobre 2013 detta le disposizioni ed i criteri necessari ai fini dell'erogazione degli aiuti alle imprese di pesca che abbiano attuato il fermo obbligatorio di cui al D.M. dell'11 luglio 2013. Quest'ultimo decreto, infatti, ha stabilito, per l'annualità 2013, le interruzioni temporanee obbligatorie delle attività di pesca esercitate dalle unità autorizzate all'utilizzo del sistema a strascico e/o volante mediante l'utilizzo di reti a strascico a divergenti, sfogliare rapidi, reti gemelle a divergenti, reti da traino pelagiche a divergenti, reti da traino pelagiche a coppia, prevedendo l'erogazione di aiuti in favore delle imprese di pesca interessate dalle predette interruzioni.

Il D.M. del 14 ottobre 2013 sancisce le disposizioni inerenti all'individuazione delle risorse per l'erogazione dei summenzionati aiuti stabilendo che i medesimi sono erogati nelle misure di cui alla tabella allegata al medesimo decreto e stabilisce, altresì, che, per i marittimi





imbarcati sulle unità che eseguono l'interruzione temporanea di cui al D.M. dell'11 luglio 2013, verrà attivata presso il competente Ministero del lavoro e delle politiche sociali 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. Posto che l'articolo 1, comma 8, del predetto D.M. del 14 ottobre 2013 rinvia ad un successivo decreto direttoriale ai fini dell'individuazione delle modalità di attuazione del medesimo, il Direttore Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura ha adottato il Decreto del 14 novembre 2013 a norma del quale, l'armatore che ha aderito all'arresto temporaneo obbligatorio di cui al D.M. dell'11 luglio 2013, al fine di poter usufruire degli aiuti economici individuati ai sensi del D.M. del 14 ottobre 2013, deve trasmettere al Ministero delle politiche alimentari e forestali – Direzione Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura – per il tramite dell'Autorità marittima nella cui giurisdizione è stata effettuata l'interruzione, apposita istanza redatta in conformità al modello di cui all'Allegato del Decreto direttoriale in commento. Il deposito della suddetta istanza presso l'Autorità marittima competente deve avvenire, a pena di inammissibilità, entro e non oltre il 31 luglio 2014. Entro 60 giorni dal deposito, l'Autorità marittima competente provvederà a trasmettere alla Direzione Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura l'istanza acquisita unitamente all'attestazione, redatta conformemente al modello di cui all'Allegato 2 del Decreto in parola, volta a certificare l'effettivo rispetto del periodo di arresto temporaneo obbligatorio, nonché i controlli effettuati per l'accertamento del medesimo.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – DECRETO DEL COMANDANTE GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO DEL 3 DICEMBRE 2013: DISCIPLINA DELLE ATTIVITA' DI FORMAZIONE E ADDESTRAMENTO PER IL PERSONALE MARITTIMO DESIGNATO A SVOLGERE COMPITI DI SECURITY

Publicato in G.U.R.I. Serie Generale N. 290 dell'11 dicembre 2013

Il Decreto del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto del 3 dicembre 2013 istituisce e disciplina il corso di formazione ed addestramento per il personale marittimo addetto a mansioni di security, dando così piena attuazione a quanto previsto dalla regola VI/6 dell'annesso alla Convenzione STCW (Convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e ai servizi di guardia, alla quale il nostro ordinamento ha aderito con la Legge 21 novembre 1985, N. 739) relativamente ai requisiti minimi obbligatori per l'addestramento del personale marittimo destinato a prestare servizio su navi soggette alla normativa di maritime security, nonché all'articolo 6 del D.Lgs. 7 luglio 2011, N. 136, recante "Attuazione della Direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare", a norma del quale l'addestramento dei lavoratori marittimi deve essere demandato ad una specifica attività formativa oggetto di corsi tenuti da istituti, enti e società ritenuti idonei ed autorizzati con provvedimenti dell'Amministrazione, la quale, a





tal fine, deve provvedere a disciplinare i programmi, le procedure e le commissioni d'esame per l'ottenimento delle relative certificazioni e per l'addestramento dei lavoratori marittimi, oltre che i restanti aspetti dettagliatamente indicati al comma 3 del succitato articolo 6.

In particolare, il Decreto in commento stabilisce che il corso di formazione ed addestramento per il personale marittimo addetto a mansioni di security è organizzato da centri di formazione istituzionali, da istruttori certificati e/o da centri privati autorizzati e si svolge conformemente al programma riportato nell'Allegato A del Decreto per una durata non inferiore a 14 ore, di cui almeno 3 ore devono essere dedicate ad esercitazioni pratiche. In ogni caso, le competenze acquisite dai soggetti interessati deve essere valutata dal responsabile del corso o da un istruttore certificato tramite un esame finale. Al superamento dell'esame in parola, è previsto il rilascio di un attestato di addestramento conforme al modello di cui all'Allegato B del Decreto in commento, i cui estremi saranno annotati, a cura dell'Autorità marittima di iscrizione, in calce al certificato di cui all'Allegato VII al D.Lgs. 7 luglio 2011, n. 136. Ai sensi dell'articolo 4 del Decreto in parola, a seguito del conseguimento del predetto attestato, l'addestramento dei marittimi da destinare all'assolvimento di mansioni di security si conclude con uno specifico addestramento, condotto dall'ufficiale addetto alla security della nave oppure dall'agente di security della società di gestione, volto alla familiarizzazione con le mansioni di security e le relative responsabilità assegnate.

Con un secondo Decreto del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto del 3 dicembre 2013 è stata poi dettata una disciplina del tutto analoga per quanto concerne il corso di indottrinamento alle attività di security per il personale marittimo impiegato a bordo di navi soggette all'applicazione del codice internazionale sulla sicurezza delle navi e delle strutture portuali (Codice ISPS) che non è addetto a mansioni di security. Anche in tal caso il corso è organizzato da centri di formazione istituzionali, da istruttori certificati e/o da centri privati autorizzati, si conclude con un esame finale il cui superamento implica il rilascio di un attestato ed è seguito da uno specifico addestramento volto alla familiarizzazione sull'organizzazione della security di bordo. La durata minima del corso per il personale marittimo non specificamente addetto a mansioni di security è però fissata in 5 ore, anziché in 14 ore previste come durata minima del summenzionato corso per il personale marittimo specificamente addetto a mansioni di security.





RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

a cura di Nicola Ridolfi

ANCORA SUI COSIDDETTI “ELEMENTI SINTOMATICI” CHE DEVONO GUIDARE L’INTERPRETE NELLA QUALIFICAZIONE DI UNA DETERMINATA FATTISPECIE COME RIENTRANTE NELL’AMBITO APPLICATIVO DELL’ART. 1741 C.C. IN MATERIA DI SPEDIZIONIERE VETTORE.
Cassazione Civile, sez. III, 6 agosto 2013, n. 18657

Attraverso la pronuncia in oggetto, al di là delle complesse questioni di natura processuale affrontate, la Suprema Corte ribadisce nuovamente l’ormai consolidato principio secondo cui, affinché lo spedizioniere acquisti la veste di spedizioniere-vettore a norma dell’art. 1741 c.c., è necessario che egli assuma l’unitaria obbligazione dell’esecuzione, in piena autonomia, del trasporto della merce con mezzi propri o altrui, verso un corrispettivo commisurato al rischio normale inerente al risultato finale dell’operazione complessivamente considerata, essendo pertanto un elemento fortemente indicativo in tal senso la corresponsione di una somma a forfait, onnicomprensiva quindi sia del compenso relativo al mandato di spedizione che del nolo relativo al trasporto vero e proprio.

L’iter processuale che ha portato alla pronuncia in questione trae origine da una sentenza emessa l’11.4.2005 con la quale il tribunale di Genova aveva accolto la domanda proposta da Sharp Electronics Italia S.p.a., ricevatrice di merce oggetto di trasporto marittimo, nei confronti di C.S.A. Agenzia Marittima, raccomandataria del vettore, per il pagamento di € 126.486,76 a seguito di cargo shortage, condannando altresì So.ge.ster Italiana S.r.l., quale spedizioniere-vettore, a manlevare C.S.A. e Trenitalia S.p.a., quale vettore ferroviario, a manlevare a sua volta So.ge.ster S.r.l.

Trenitalia S.p.a. propose appello principale avverso tale sentenza, mentre proposero appello incidentale So.ge.ster S.r.l., in relazione alla condanna a manlevare C.S.A., nonché la stessa C.S.A. in ordine all’esclusione di responsabilità nei limiti stabiliti dalla Convenzione di Bruxelles del 25.8.1924 in tema di polizza di carico) richiamata nelle clausole n. 2 e 25 di polizza.

La Corte d’Appello, con sentenza dell’8.5.2007, in parziale riforma della sentenza impugnata, rigettò la domanda di manleva proposta da So.ge.ster Italiana S.r.l. nei confronti di Trenitalia S.p.a., confermando, nel resto, la sentenza di primo grado.

So.ge.ster Italiana S.r.l. ha quindi proposto ricorso principale per Cassazione, a cui hanno resistito, con controricorso, Sharp Electronics Italia S.p.a, Trenitalia S.p.a. e C.S.A. Agenzia Marittima S.p.a. (queste ultime due proponendo altresì ricorso incidentale).

Premesso che i ricorsi sono stati preliminarmente riuniti ai sensi dell’art. 335 c.p.c., si rendono a questo punto necessarie alcune brevi considerazioni di carattere processuale, posto che detti ricorsi sono stati proposti per impugnare una sentenza pubblicata successivamente all’entrata in vigore del D.Lgs. 15 febbraio 2006, n. 40, recante modifiche al codice di procedura civile in materia di ricorso per Cassazione, e sono quindi soggetti all’applicazione delle disposizioni dettate nello stesso decreto al Capo 1 del Codice di Procedura Civile.





In questo senso, secondo l'art. 366-bis c.p.c. - introdotto appunto dall'art. 6 del summenzionato decreto - i motivi di ricorso devono essere formulati, a pena di inammissibilità, nel modo ivi descritto ed, in particolare, nei casi previsti dall'art. 360 c.p.c., nn. 1), 2), 3) e 4), l'illustrazione di ciascun motivo si deve concludere con la formulazione di un quesito di diritto, mentre, nel caso previsto dall'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 5), l'illustrazione di ciascun motivo deve contenere la chiara indicazione del fatto controverso in relazione al quale la motivazione si assume omessa o contraddittoria, ovvero le ragioni per le quali la dedotta insufficienza della motivazione la rende inidonea a giustificare la decisione, e, in quest'ultimo caso, la relativa censura deve contenere un momento di sintesi (omologo del quesito di diritto), che ne circoscriva puntualmente i limiti, in maniera da non ingenerare incertezze in sede di formulazione del ricorso e di valutazione della sua ammissibilità (S.U. 1.10.2007 n. 20603; Cass. 18.7.2007 n. 16002).

Inoltre, l'art. 366 bis c.p.c., nel prescrivere le modalità di formulazione dei motivi del ricorso in Cassazione, comporta, ai fini della declaratoria di inammissibilità del ricorso stesso, una diversa valutazione, da parte del giudice di legittimità, a seconda che si sia in presenza dei motivi previsti dall'art. 360 c.p.c., comma 1, nn. 1, 2, 3 e 4 ovvero del motivo previsto dal n. 5 della stessa disposizione.

Esaurito questo breve excursus di carattere processuale, per quanto concerne il ricorso principale proposto da So.ges.ter Italiana S.r.l., lo stesso consta di n. 6 sostanziali motivi, che saranno trattati singolarmente di seguito.

Con il primo motivo, la ricorrente principale denuncia violazione e falsa applicazione dell'art. 342 c.p.c. per omessa declaratoria d'inammissibilità dell'appello per mancata specificazione dei motivi dell'impugnazione.

La Corte ha ritenuto tale motivo non fondato, posto che quando con il ricorso per cassazione viene denunciato - come nel caso in esame - un vizio attinente all'applicazione dell'art. 342 c.p.c., in ordine alla specificità dei motivi di appello, il giudice di legittimità non deve limitare la propria cognizione all'esame della sufficienza e logicità della motivazione con cui il giudice di merito ha vagliato la questione, ma è investito del potere di esaminare direttamente gli atti e i documenti sui quali il ricorso si fonda.

In questo senso, il semplice esame dell'atto di appello rende evidente che, una volta esposto il "fatto e svolgimento del processo", le questioni in diritto sulle quali s'impennava l'impugnazione di Trenitalia S.p.a. erano rappresentate dall'erroneo "riferimento al regime presuntivo di responsabilità del vettore in relazione al caso di specie ove - per quanto attiene alla fase di stazionamento in porto del container sul carro ferroviario presso il terminalista Sech - si deve escludere alcuna disponibilità materiale e possibilità di vigilanza da parte di Trenitalia. Si deve infatti negare che in tale frangente lo stesso vettore ferroviario sia entrato nella "custodia" della merce de quibus, dovendosi rivedere nella fattispecie il concetto di "consegna" di cui all'art. 1.693 c.c. richiamato in motivazione della sentenza di 1 grado".

E delle ragioni di censura della sentenza di primo grado sul punto, Trenitalia aveva dato ampio conto nel proprio atto di appello, premettendo, oltretutto, che "Il G.U. del Tribunale





di Genova, ha ritenuto provata la responsabilità per gli ammanchi di merce de quibus ritenendo applicabile a tutte le parti convenute e terze chiamate il regime di responsabilità previsto dal codice civile, escludendo in ogni diverso rapporto intercorrente tra le parti le normative speciali richiamate singolarmente in ragione del tipo di trasporto effettuato e, sotto il profilo del danno risarcibile, l'applicabilità dei diversi limiti di responsabilità vettoriale di volta in volta invocati" e aggiungendo che "In particolare, per quanto attiene alla posizione Trenitalia, il primo giudice ha ritenuto determinante ai fini dell'individuazione della responsabilità la mera presa in consegna del container senza osservazioni di sorta alla partenza del terminal genovese Sech".

Contestava, quindi, Trenitalia spa la conclusione cui era pervenuto il primo giudice nel riconoscere la responsabilità del vettore ferroviario soltanto per avere preso in carico i beni senza nulla opporre sulla integrità del contenitore. La questione di diritto controversa sulla quale Trenitalia spa aveva fondato l'appello consisteva, pertanto, nel contestare - con puntuali particolari in fatto e con argomentazioni in diritto - l'affermazione per la quale, una volta accettata la merce senza sollevare eccezioni, la sua responsabilità sarebbe stata consequenziale.

La Corte di Cassazione ha ritenuto quindi che la questione fosse sufficientemente chiara e che la Corte di merito l'avesse puntualmente recepita, valutando quindi come correttamente ammissibile l'appello proposto da Trenitalia S.p.a.

Con il secondo e il terzo motivo si denunciavano rispettivamente la violazione e falsa applicazione dell'art. 1.693 c.c., commi 1 e 2 per mancata applicazione della presunzione di responsabilità gravante sul vettore nonché la violazione e falsa applicazione dell'art. 1.693 c.c. per omessa, insufficiente e contraddittoria motivazione circa un fatto controverso decisivo per il giudizio in relazione al capo della sentenza in cui la Corte d'Appello attribuiva la responsabilità per l'ammacco al mittente.

Anche tali motivi - al di là della loro sostanziale inammissibilità per riproporre questioni di merito già esaminate e puntualmente risolte dalla Corte di merito - non sono stati ritenuti fondati.

La Corte di merito, infatti, dopo aver rilevato che "è possibile, poiché nulla è positivamente provato circa l'integrità dei sigilli nelle varie fasi di scarico e movimentazione intercorse dal 17.5 al 23.5 dopo l'arrivo a Genova, che l'ammacco si sia verificato in una fase precedente alla consegna al vettore ferroviario" affermava che "dovendosi escludere, alla luce dei fatti positivamente come sopra accertati, che la sottrazione delle merci possa essersi verificata durante il trasporto e la custodia da parte del vettore ferroviario, si ritiene, quindi, provato che il fatto da cui derivò l'ammacco sia antecedente alla consegna al vettore ferroviario e sia attribuibile a fatto del mittente, in quanto soggetto contrattualmente responsabile della carica del container, e della sua custodia nelle fasi di carico (e scarico, essendo la So.ge.ster anche destinataria)".

La Corte di merito, quindi, sulla base delle risultanze probatorie in atti, ha escluso - perché individuato il momento di sparizione della merce in un arco temporale antecedente alla





consegna al vettore ferroviario - la responsabilità di Trenitalia S.p.a., affermando, viceversa, quella della ricorrente So.ges.ter Italiana S.r.l. quale soggetto mittente, contrattualmente responsabile.

La Suprema Corte ha poi ritenuto che nessun rilievo rivestissero le considerazioni svolte sui possibili accorgimenti adottabili nelle varie fasi del trasporto "paragonabili alla carica porta contro porta, atti ad impedire la sottrazione della merce", che, al di là della loro conferenza, si scontravano contro le risultanze di fatto accertate positivamente dalla Corte di merito, né era consentito in sede di ricorso per Cassazione trattare nuovamente, sotto l'apparente vizio di motivazione, il merito della vicenda, soprattutto a fronte di una congrua ed esauriente motivazione, come nel caso di specie.

Con il quarto motivo - che è quello che maggiormente interessa in questa sede - si denunciava violazione degli artt. 1.737, 1.741 e 2.697 c.c. per omessa e/o insufficiente motivazione su un fatto controverso decisivo per il giudizio e erronea qualificazione dell'obbligazione assunta dalla So.ges.ter.

Anche tale motivo è stato ritenuto dalla Suprema Corte non fondato posto che la Corte di merito avrebbe in realtà compiuto un'accurata e puntuale ricostruzione delle circostanze di fatto e delle risultanze processuali che l'avevano condotta a qualificare la So.ges.ter. Italiana S.r.l. quale spedizioniere-vettore, e non già mero spedizioniere, individuando "gli elementi sintomatici" nella "emissione della lettera di vettura, indicazione quale mittente nella lettera di vettura ferroviaria, organizzazione in autonomia del trasporto, pattuizione di un compenso unitario ed emissione di fattura per importo forfettario".

Sempre secondo la Suprema Corte di Cassazione, il giudice di merito avrebbe infatti dato una puntuale, corretta ed esauriente motivazione dell'inequivocità dei suddetti elementi sintomatici nel loro complesso, rigettando le censure proposte su detti elementi singolarmente considerati, rilevando altresì che "ciascuno di tali elementi viene singolarmente contestato escludendone la univocità nel caso specifico, ma non è contestabile che si tratti degli elementi fattuali usualmente considerati in giurisprudenza significativi ai fini di qualificare un soggetto quale spedizioniere-vettore, e che la compresenza di più elementi indicativi dell'assunzione diretta del trasporto porti ad integrare la prova in questione, al di là dei possibili elementi di equivocità di ciascuno degli elementi singolarmente considerato".

D'altra parte, è principio consolidato nella giurisprudenza di legittimità che affinché lo spedizioniere - che normalmente è obbligato a concludere il contratto di trasporto con terzi in nome proprio e per conto di colui che gli ha conferito l'incarico - acquisti la veste di spedizioniere-vettore a norma dell'art. 1.741 c.c., è necessario che egli assuma l'unitaria obbligazione dell'esecuzione, in piena autonomia, del trasporto della merce con mezzi propri o altrui, verso un corrispettivo commisurato al rischio normale inerente al risultato finale dell'operazione complessiva, e l'accertamento dell'avvenuta assunzione delle obbligazioni del vettore da parte dello spedizioniere si risolve in un'indagine circa il contenuto dell'intento negoziale, affidata esclusivamente al giudice di merito, ed incensurabile se sorretta da adeguata motivazione (ex multis, Cass. 14.2.2005 n. 2898; Cass. 6.8.2004 n. 15186), il che





è ciò che è avvenuto nel caso in esame.

Con il quinto motivo si denunciava violazione e/o falsa applicazione dell'art. 112 c.p.c. e dell'art. 1.963 c.c. e/o nullità della sentenza e/o del procedimento per omessa pronuncia su un motivo di appello, omessa e/o insufficiente e/o contraddittoria motivazione su un fatto controverso decisivo per il giudizio quale la sussistenza di responsabilità nei confronti di C.S.A. Anche tale motivo veniva ritenuto infondato, posto che la So.ges.ter. veniva ritenuta responsabile nei confronti della propria mandante per essersi assunta "l'incarico della complessiva gestione del trasporto e della custodia delle merci dal porto di Genova alla destinazione finale, tanto che risulta indicata non soltanto come mittente ma anche come destinataria nella lettera di vettura", con la conseguenza che "essa [...] risponde alla propria mandante anche dell'integrità della merce contenuta nel container alla caricazione su carro ferroviario, essendo prevista la caricazione (e scaricazione) in base alle condizioni di trasporto e cura e responsabilità del mittente (e del destinatario)", né poteva condividersi il profilo di censura proposto ai sensi dell'art. 1.693 c.c., con il riconoscimento della responsabilità di CSA quale mittente, per l'attività del terminal Sech, che era stato infatti efficacemente contrastato dalle risultanze probatorie da parte della Corte di merito, e come tali non più riproponibili in sede di legittimità.

Con il sesto motivo si denunciava omessa, contraddittoria ed insufficiente motivazione circa un fatto controverso decisivo per il giudizio per violazione e falsa applicazione dell'art. 1.696 c.c. e all'applicabilità della relativa limitazione di responsabilità.

Tale motivo veniva esaminato unitamente a quello contenuto nel ricorso incidentale di C.S.A. Ag.Mar. S.p.a., relativa all'applicazione del limite di responsabilità introdotto dall'art. 1.696 c.c., comma 2, viene esaminato congiuntamente al ricorso incidentale, ed entrambi venivano ritenuti non fondati.

La Suprema Corte rilevava infatti che il trasporto multimodale di cose per via marittima e terrestre, sebbene caratterizzato dall'assoluta prevalenza del tratto marittimo, non rientrava nell'ambito della normativa speciale prevista dalla convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico - e modificata dai Protocolli del 1968 e del 1979 (complesso normativo denominato comunemente Regole dell'Aja-Visby) - riguardante il solo contratto che si svolge esclusivamente per via marittima, ma rimaneva regolato dalla disciplina del codice civile (Cass. 6.6.2006 n. 13253; Cass. 14.2.2005 n. 2898; Cass. 2.9.1998 n. 8713; Cass. 8.7.1993 n. 7504; cfr., sulla prevalenza, in tal caso, del codice civile anche rispetto al codice della navigazione, Cass. 17.11.1978 n. 5363; e, per analogo principio affermato in tema di trasporto misto internazionale per via aerea e per terra, Cass. 14.2.1986 n. 887; successive conformi). Orbene, nel caso in esame, i fatti che avevano dato luogo al giudizio de quo si erano verificati sotto la vigenza dell'art. 1.696 c.c. nel suo testo originario, che non prevedeva alcuna limitazione di responsabilità, introdotta soltanto con il D.Lgs. 21 novembre 2005, n. 286, art. 10.

La norma così novellata, però, quale ius superveniens non poteva trovare applicazione con riferimento a fattispecie perfezionate nei loro elementi e consumate anche nella loro esecuzione anteriormente alla sua entrata in vigore giusto il disposto dell'art. 11 disp. gen.,





che prevede l'irretroattività della legge salvo casi eccezionali, principio peraltro più volte affermato dalla Corte Costituzionale (ex multis, Corte Cost. 209/2010, 93/2011, 41/2011 e 78/2012).

Orbene, la Suprema Corte ha ritenuto che nessuna particolare esigenza sussistesse nel caso in esame per l'affermazione della retroattività della norma di cui all'art. 1696 c.c., comma 2, inapplicabile quindi anche se intervenuta in corso di giudizio.

Con riguardo, poi, alla posizione della ricorrente incidentale C.S.A. S.p.a., la Corte di merito ha considerato nuovo, e quindi, giustamente, inammissibile, il motivo di appello "sollevato in comparsa conclusionale, in relazione all'applicabilità delle limitazioni di responsabilità previste dalla legislazione italiana con l'introduzione del D.Lgs. 21 novembre 2005, n. 286". Per quanto concerne infine il ricorso incidentale condizionato promosso da Trenitalia, che constava di un unico complesso motivo con cui venivano formulate censure circa il regime contrattuale ed il limite di responsabilità vettoriale ferroviario applicabile al caso di specie relativamente al sinistro occorso in data 25.5.2000 e con cui si invocava il diritto di Trenitalia ad usufruire della limitazione di responsabilità senza bisogno di specifica approvazione ex art. 1.341 c.c. da parte dell'utente, la Corte lo riteneva inammissibile per difetto di interesse, stante il rigetto del ricorso principale.

In conclusione, riuniti i ricorsi, la Suprema Corte rigettava il ricorso principale e quello incidentale, dichiarando quindi inammissibile il ricorso incidentale condizionato e, considerata la complessità delle questioni trattate e l'esito del giudizio (reciproca soccombenza), compensava le spese.

Al di là delle interessanti questioni processuali che vengono esaminate, con la sentenza in questione la Corte di Cassazione torna nuovamente a chiarire quelli che sono i cosiddetti "elementi sintomatici" idonei a distinguere, in concreto, la figura dello spedizioniere da quella, più complessa, dello spedizioniere-vettore.

In questo senso, riprendendo orientamenti giurisprudenziali ormai ampiamente consolidati, la Suprema Corte individua tra tali elementi i) quello forse più classico e relativo alla determinazione del compenso dello spedizioniere in una somma a forfait, comprensiva anche delle spese sostenute (si veda, inter alia, Cass. 28.3.1995, n. 3614), ii) così come il tenore letterale dei documenti di trasporto (Trib. Milano, 20.10.2004, Trib. Milano, 29.11.2007 e Trib. Milano, 4.4.2008), nonché, per finire, iii) quello dell'ampia discrezionalità in capo allo spedizioniere nella scelta delle modalità di organizzazione ed esecuzione del trasporto (Trib. Venezia, 12.3.2002 e Cass. 3.3.1997, n. 1867).





MATERIALI

di Greta Tellarini

INFORMAZIONE RELATIVA ALL'ENTRATA IN VIGORE DEL PROTOCOLLO RELATIVO ALLA PROTEZIONE DEL MARE MEDITERRANEO DALL'INQUINAMENTO DERIVANTE DALL'ESPLORAZIONE E DALLO SFRUTTAMENTO DELLA PIATTAFORMA CONTINENTALE, DEL FONDO DEL MARE E DEL SUO SOTTOSUOLO (Pubblicato in G.U.U.E. L 187 del 6 Luglio 2013)

Il Protocollo relativo alla protezione del mare Mediterraneo dall'inquinamento derivante dall'esplorazione e dallo sfruttamento della piattaforma continentale, del fondo del mare e del sottosuolo rappresenta uno dei sei protocolli costitutivi – più precisamente il c.d. Protocollo offshore – della Convenzione sulla protezione dell'ambiente marino e del litorale del Mediterraneo, detta anche Convenzione di Barcellona, adottata il 16 febbraio 1976 e ratificata dalle parti interessate nel 1978 al fine di proteggere il Mar Mediterraneo dall'inquinamento.

Alla luce dell'eccessiva vaghezza di detta Convenzione, tuttavia, nel 1995 la medesima fu oggetto di svariati emendamenti volti a garantire una tutela effettiva. A seguito di tali emendamenti, la Convenzione di Barcellona, di cui l'UE è parte contraente unitamente ad altri venti Paesi dell'area mediterranea, risulta costituita da sei protocolli volti a delineare in modo dettagliato le misure da adottare al fine di salvaguardare il Mar Mediterraneo dai rischi derivanti dalle varie fonti di inquinamento. Tra questi, il c.d. Protocollo offshore si occupa della regolamentazione delle attività di sfruttamento e di esplorazione della piattaforma continentale, dei fondali marini e del sottosuolo e, pur essendo stato adottato a Madrid il 14 ottobre 1994, è entrato in vigore soltanto il 29 marzo 2013.

LA DIMENSIONE MARITTIMA DELLA POLITICA DI SICUREZZA E DI DIFESA COMUNE (PSDC).

Con la Risoluzione del Parlamento europeo del 12 settembre 2013 (P7_TA(2013)0380) si è invitato il Consiglio europeo sulla difesa del dicembre 2013 ad approvare una strategia in materia di sicurezza marittima e ricorda agli Stati membri che il mondo odierno e, in particolare, le sfide e le minacce che esso presenta, richiedono un'azione coesa, coerente e convincente per proteggere i 500 milioni di cittadini dell'UE, dal momento che tali sfide richiedono che la politica estera dell'Unione si fondi sul riconoscimento della necessità e sulla promozione della pace e della sicurezza nel mondo.

Il Consiglio europeo del 19-20 dicembre 2013, che si è occupato prevalentemente di politica di sicurezza e difesa comune (PSDC), ha approvato l'adozione di una strategia per la sicurezza marittima dell'UE entro il giugno 2014.

L'UE ha un interesse vitale a garantire un ambiente marittimo sicuro, accessibile e pulito che consenta il libero transito del commercio e delle persone e l'uso pacifico, legale, equo e





sostenibile delle ricchezze degli oceani; ad assicurare che i flussi marittimi rappresentino la linfa vitale del commercio europeo e siano alla base della prosperità e dell'influenza europea; a far sì che la sicurezza dei cittadini europei e la promozione dei principi dell'articolo 21 del TFUE siano una responsabilità dell'UE e dello Stato membro; a garantire che il quadro istituzionale europeo, tanto civile quanto militare, sia ulteriormente sviluppato in modo da stabilire gli obiettivi, i mezzi e le capacità necessari per assumersi tale responsabilità.

L'Unione europea evidenzia la necessità di una strategia europea in materia di sicurezza marittima per assicurare un approccio integrato e globale, rivolto in particolare alle minacce, ai rischi, alle sfide e alle opportunità presenti in mare; che una strategia europea in materia di sicurezza marittima, fondata sui valori e i principi europei, deve sviluppare sinergie e trovare risposte comuni, mobilitando tutte le istituzioni e gli attori interessati, sia civili sia militari. La strategia europea in materia di sicurezza marittima deve identificare tutte le possibili minacce, da quelle convenzionali relative alla sicurezza alle minacce rappresentate dalle catastrofi naturali e dal cambiamento climatico, dalle minacce riguardanti la protezione delle risorse marine vitali alla sicurezza delle infrastrutture marittime e dei flussi commerciali, nonché individuare gli strumenti specifici e le capacità necessarie per fronteggiare tutte le sfide, inclusi i servizi di intelligence, le attività di sorveglianza e pattugliamento, la ricerca e il salvataggio, il trasporto marittimo, l'evacuazione dei cittadini dell'UE e di altri paesi dalle zone di crisi, l'attuazione di embarghi e il sostegno di eventuali missioni e operazioni in ambito PSDC.

Con la risoluzione predetta si invitano l'Alto rappresentante, la Commissione e il Consiglio ad elaborare una strategia europea in materia di sicurezza marittima che si fondi sulla connessione e sul coordinamento di tutti gli attori europei e gli Stati membri impegnati nella sicurezza marittima e si esortano la Commissione e l'Alto rappresentante/Vicepresidente a porre conseguentemente rimedio alle lacune della politica marittima integrata del 2007 che non include una dimensione di sicurezza, nonché ai limiti della strategia di sicurezza europea che non affronta le minacce e i rischi relativi alla sicurezza marittima

COMUNICAZIONE CONGIUNTA DELLA COMMISSIONE EUROPEA E DELL'ALTO RAPPRESENTANTE DELL'UE PER GLI AFFARI ESTERI E LA POLITICA DI SICUREZZA DEL 18 DICEMBRE 2013 SU ELEMENTI DELLA RISPOSTA STRATEGICA DELL'UE ALLE SFIDE NEL GOLFO DI GUINEA (Join(2013) 31 final)

Il recente aumento nell'ambito del Golfo di Guinea di minacce legate all'assenza di sorveglianza nelle acque costiere ed a uno scarso controllo delle coste in termini di accesso e sicurezza si presenta come un problema specifico dei Paesi della regione (compresi i numerosi Paesi senza sbocco sul mare il cui approvvigionamento dipende dalle attività economiche costiere), mentre il diffondersi di attività criminali e terroristiche costituisce a sua volta una crescente minaccia per l'Unione europea. La presente comunicazione congiunta esamina l'entità della





minaccia su scala mondiale, i rischi che questa comporta per gli Stati costieri e per l'Unione e le azioni che l'UE può intraprendere con la comunità internazionale per aiutare gli Stati interessati a affrontare il problema.

Le minacce, che vedono coinvolti i Paesi del Golfo di Guinea, possono suddividersi in tre diverse tipologie: a) minacce aventi una dimensione unicamente marittima, per esempio la pesca illegale, lo scarico illegale di rifiuti, la pirateria e la depredazione armata in mare; b) minacce provenienti dal mare ma che incidono sulla terraferma, legate essenzialmente al traffico di stupefacenti, armi e merci contraffatte e, spesso nell'altro senso, alla tratta di esseri umani; c) minacce ai danni di attività economiche della terraferma che si svolgono in mare, legate in particolare all'industria offshore degli idrocarburi, come il sequestro di ostaggi, i furti di greggio ("bunkering") e gli atti criminali nei porti.

L'Unione europea, che condivide con i Paesi della regione una serie di interessi economici, di sviluppo, ambientali, commerciali e di sicurezza, può ridurre questi rischi aiutando i Paesi del Golfo di Guinea a rafforzare lo Stato di diritto e a garantire in tutta la regione una governance efficace, per esempio attraverso un potenziamento dell'amministrazione marittima e dell'attività di contrasto da parte di polizia, marina, esercito, guardia costiera, dogane e servizi di immigrazione.

La presente comunicazione intende improntare l'azione dell'Unione europea, nello specifico le istituzioni, le delegazioni e gli Stati membri dell'UE in stretta collaborazione con le altre organizzazioni internazionali e con i partner locali, secondo un'impostazione globale incentrata su quattro obiettivi specifici: 1) lavorare ad una visione condivisa della portata delle minacce nel Golfo di Guinea e alla necessità di affrontarle tra i Paesi della regione e la comunità internazionale; 2) aiutare i governi della regione a potenziare le istituzioni e l'amministrazione marittima, ad acquisire consapevolezza della situazione in mare e a garantire la sicurezza e lo Stato di diritto lungo la fascia costiera; 3) in linea con le strategie di sviluppo nazionali e regionali, sostenere la prosperità economica della regione e la creazione di posti di lavoro e aiutare le comunità vulnerabili a diventare più resilienti e impermeabili alle attività criminose o violente; 4) rafforzare le strutture di cooperazione tra i Paesi della regione e le Organizzazioni regionali affinché venga fatto il necessario per scongiurare le minacce in mare e sulla terraferma.

Il vertice dei capi di Stato dei paesi del Golfo di Guinea, tenutosi a Yaoundé il 24-25 giugno 2013, ha deciso le seguenti misure: a) l'adozione di un Codice di condotta per la prevenzione e la repressione della pirateria, degli atti di depredazione armata a danno di imbarcazioni e delle attività marittime illegali in Africa occidentale e centrale, che verrà riesaminato tra 3 anni e che è ispirato al codice di condotta di Gibuti elaborato dall'OMI per l'Oceano Indiano occidentale; tale codice mette in particolare l'accento sul coordinamento e lo scambio di informazioni, facilitati da punti di contatto nazionali, designati da ciascuno Stato, e da una serie di centri di coordinamento della sicurezza marittima transnazionali e transregionali, e su un chiaro impegno da parte degli Stati a dichiarare le rispettive zone economiche esclusive e a far rispettare la normativa nazionale, anche in materia di pesca,





pirateria, depredazione armata in mare, tutela ambientale, sversamenti di rifiuti e sostanze minerarie, tra cui il petrolio; b) l'adozione di un Memorandum d'intesa tra le organizzazioni regionali (ECOWAS - Comunità economica degli Stati dell'Africa occidentale, CEEAC - Comunità economica degli Stati dell'Africa centrale, GGC - Commissione del Golfo di Guinea) sulla sicurezza marittima nell'Africa occidentale e centrale, che istituisce un gruppo preposto a elaborare un nuovo piano di azione per l'attuazione del codice di condotta; c) il Centro di coordinamento interregionale (previsto dal Memorandum d'intesa), ovvero il meccanismo che sorveglierà l'applicazione, sotto gli auspici dell'Unione africana, che avrà sede a Yaoundé.

Il vertice di Yaoundé ha suggellato un fermo impegno da parte dei singoli Stati e delle Organizzazioni regionali a collaborare, insieme ai partner internazionali, per rafforzare la sicurezza marittima regionale in senso lato, ed ha rappresentato un punto di partenza per individuare l'approccio dell'UE.

L'approccio dell'Unione dovrà fondarsi su tre elementi: a) il partenariato con i paesi del Golfo di Guinea, le rispettive organizzazioni regionali e le altre organizzazioni internazionali attive nella regione: ECOWAS, CEEAC, GGC, Organizzazione Marittima dell'Africa Occidentale e Centrale (MOWCA), Uffici delle Nazioni Unite per l'Africa occidentale, UNOCA e UNOWA, Organizzazioni internazionali quali l'UA, Agenzie delle Nazioni Unite come l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), Interpol, Organizzazione mondiale delle Dogane (OMD) e altre; b) un approccio globale ai problemi, che inglobi le questioni di sicurezza, sviluppo e governance in un quadro strategico unico; c) gli insegnamenti tratti dalle strategie dell'UE in altre regioni dell'Africa.

In questa prospettiva, l'approccio dell'UE si concentrerà su quattro obiettivi: 1) lavorare a una visione condivisa della portata delle minacce nel Golfo di Guinea e della necessità di affrontarle tra i Paesi della regione e la Comunità internazionale; 2) aiutare i Governi della regione a dotarsi delle istituzioni e delle capacità necessarie per garantire la sicurezza e lo Stato di diritto; 3) sostenere lo sviluppo di economie prospere nei Paesi costieri, che consenta loro di fornire servizi di base e opportunità di lavoro e di ridurre la povertà tra le popolazioni; 4) creare strutture di cooperazione tra i Paesi della regione per garantire l'efficacia dell'azione transfrontaliera in mare e sulla terraferma.

