



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

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

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

SOMMARIO

La recente normativa relativa alla formazione
delle guardie giurate addette ai servizi di sicurezza
in ambito marittimo e portuale p.2
di Doriano Ricciutelli

Osservatorio legislativo p.8
a cura di Paolo Malaguti

Rassegna giurisprudenziale p.23
a cura di Nicola Ridolfi



La recente normativa relativa alla formazione delle guardie giurate addette ai servizi di sicurezza in ambito marittimo e portuale*

di Dorianò Ricciutelli

Nel quadro delle iniziative volte a rendere più estesa ed efficace l'attività di contrasto al fenomeno terroristico internazionale, l'art. 18 del Decreto legge n. 144/2005 ha stabilito che, ferme restando le attribuzioni ed i compiti delle autorità di Pubblica Sicurezza, degli organi di polizia e delle autorità eventualmente competenti, è consentito l'affidamento a guardie giurate dipendenti o ad istituti di vigilanza dei servizi di sicurezza sussidiaria in diversi ambiti territoriali ed, *inter alia*, nei porti¹.

Il relativo Decreto (attuativo) del Ministro dell'interno n. 154 del 15 settembre 2009, oltre a determinare la tipologia dei servizi stessi, ha dettato le disposizioni generali sulla formazione del personale privato di *security* che opera presso gli scali marittimi nazionali. Qui appare preliminarmente utile sottolineare che il provvedimento ministeriale riveste un'assoluta rilevanza nella misura in cui, richiamando alcune norme del Regolamento (CE) n. 725 del 31 marzo 2004 e della Direttiva 65/05/CE, (esecutiva con Decreto legislativo n. 203/2007) in materia di miglioramento della *security* delle navi, degli impianti portuali e dei porti, prescrive che i citati servizi siano espletati da personale specialistico, numericamente adeguato alle particolari esigenze e in possesso di requisiti addestrativi, accertati da una commissione prefettizia attraverso un esame *ad hoc*. Orbene, il Decreto ministeriale n. 154/2009 prevede all'art. 6 che i soggetti autorizzati allo svolgimento della surrichiamata attività, *i.e.* gli enti o società di gestione portuale, provvedano ad erogare nei riguardi delle guardie giurate un addestramento approfondito, anche per il tramite di organizzazioni esterne (*outsourcing*)², predisponendo appositi corsi teorico-pratici, la cui durata deve essere commisurata alle mansioni assegnate al personale e con programmi didattici modulati in ragione del relativo impiego.

Vero quel che precede, va detto che il Dipartimento della Pubblica Sicurezza definirà attraverso un autonomo atto ("disciplinare"), di prossima emissione, i suddetti programmi che dovranno comprendere nei contenuti gli argomenti puntualmente elencati dal Decreto ministeriale n. 154/2009, con l'integrazione delle tematiche attinenti al settore marittimo-portuale già tracciate dalla citata legislazione comunitaria e dalla scheda n. 6 del Programma Nazionale di Sicurezza – PNS (Circolare del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto n. 27/2009). Sebbene non sia enunciato dal Decreto ministeriale n. 154/2009, riteniamo auspicabile che il suddetto "disciplinare" possa contemplare la possibilità di assicurare alle guardie giurate dei porti il diritto al rilascio, previo esito favorevole dell'esame, di un

* Estratto dell'intervento tenuto in occasione del Convegno di Assosecurport (Associazione Nazionale Istruttori Certificati, PFSO e Operatori di Security delle Strutture Portuali), svolto a Napoli il 16 maggio 2013 sul tema "La Port Security: una sicurezza partecipata tra pubblico e privato"; per *info* Website: www.portsecurity.org.

¹ Convertito con modificazioni dalla Legge 31 luglio 2005, n. 155.

² Vedi l'analoga previsione nel Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e del Ministro dell'interno n. 12T del 23 febbraio 2000 relativo al personale di *security* degli aeroporti.





apposito certificato attestante l' idoneità allo svolgimento dei compiti cui le stesse verranno adibite ed all' utilizzo delle apparecchiature per le quali sono state selezionate, come praticato, *mutatis mutandis*, nei confronti degli addetti della *security* aeroportuale (in base all' art. 4 del Decreto 23 febbraio 2000, n. 12T del Ministro dei trasporti e della navigazione e del Ministro dell' interno). Al riguardo, è opportuno, altresì, precisare che gli agenti privati destinatari della suddetta formazione appartengono alla categoria di personale dell' impianto portuale (*security team*) "investito di specifici compiti e responsabilità in materia di sicurezza" e specificatamente indicato dalla parte A e B del Codice ISPS (p. 18.2), dal p. 3.2.3 della predetta scheda 6 del PNS e dalla Circolare dell' IMO- MSC.1/ Circ.1341 del 27 maggio 2010 p. 5.1. Conviene chiarire che quest' ultimo documento punta a facilitare, attraverso una serie di utili *guidelines*, l' implementazione, coerente ed armonizzata, della normativa sul " *training and familiarization for port facility personnel*", di cui al Capitolo XI-2 della SOLAS, del prefato Codice ISPS, nonché delle corrispettive previsioni del *Code of Practice on security in ports* e del Codice IMDG. In merito, rimane da segnalare che l' Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha fornito un ulteriore, prezioso contributo didattico attraverso la divulgazione del manuale " *Model Course 3.24*" (edizione 2011), che verte sulla " *Security awareness training for port facility personnel with designated security duties*", richiamato nel Catalogo delle Pubblicazioni IMO relativo al mese di gennaio 2013³. Un cenno meritano gli analoghi supporti di natura, *soi-disant*, didattico-operativa, richiamati dalla Circolare n. 25 del Comando Generale delle capitanerie di porto del 16 gennaio 2013. In particolare, ci si riferisce alla distribuzione di un manuale, in formato digitale, della Commissione " *European handbook of maritime security-exercises and drills*", che costituisce un valido contributo per la corretta esecuzione presso gli impianti portuali dell' addestramento e delle esercitazioni del personale (*a fortiori*, degli addetti alla sicurezza sussidiaria) "nelle modalità e cadenze", secondo le norme dell' I-SPS Code ed, in particolare, nella Parte B/18.5 e B/18.6 riguardante la formazione.

Nel riportare l' attenzione sul decreto in questione, si possono distinguere tre macro-aree pertinenti alla sicurezza sussidiaria nei porti e nell' ambito del trasporto via mare, verso le quali è indirizzato non soltanto l' impiego delle guardie giurate, ma anche il corrispondente addestramento. Nello specifico, la prima concerne i servizi di controllo, scorta e vigilanza di beni presenti nei porti o a bordo di navi, la seconda è relativa a servizi più complessi ricompresi nell' ambito del *port security plan* (e.g., *check* dei bagagli, controllo dei varchi, vigilanza ai terminal passeggeri e merci) e l' ultima è connessa alla collaborazione al personale addetto all' esercizio della custodia ed alla manutenzione dei servizi di bordo, con esclusione delle attività di polizia della navigazione.

Ai fini della nostra indagine, non sembra fuori luogo aggiungere che nel novero dei requisiti personali e professionali degli addetti ai controlli di sicurezza, specificati nell' Allegato A del Decreto n. 154/2009, rilevano anzitutto gli aspetti giuridici di *status* inerenti alla qualifica di guardia giurata enumerati nell' art. 138 del Testo Unico di Pubblica Sicurezza (TULPS)

³ Vedi anche MSC. 90/15/1 del 26 gennaio 2012 (periodico) relativo ai *Model Courses* editi dall' IMO.





(Regio decreto 18 giugno 1931, n. 773). Ebbene, si osserva che la norma in parola, come modificata dal Decreto legge n. 59 dell'8 aprile 2008, demanda ad un ulteriore decreto (non ancora diramato, *hélas!*) mediante il quale Ministro dell'interno, sentite le Regioni, dovrà individuare i requisiti minimi professionali e di formazione di tutto il personale privato di cui trattasi. Pertanto, nelle more dell'emanazione di detto provvedimento e con riferimento alle imprescindibili esigenze formative, trovano piena esecuzione le norme di cui al Decreto n. 269/2010⁴, pienamente esecutivo dal 15 settembre 2012⁵, che introduce una riforma generale della disciplina sulla organizzazione degli istituti e dei servizi di cui agli articoli 256-*bis* e 257-*bis* del Regolamento di esecuzione del TULPS (Regio decreto 6 maggio 1940, n. 635). Senonché, il combinato disposto dell'art. 6 e dell'allegato D del Decreto n. 269/2010 dispone che, da parte degli istituti di vigilanza, nel periodo transitorio sia assunto comunque l'obbligo di garantire a tutte le guardie giurate un addestramento iniziale, basato su lezioni teorico-pratiche, ed un *recurrent training* annuale, prevedendo, inoltre, il monitoraggio costante delle competenti autorità di Pubblica Sicurezza sull'esatto adempimento dei compiti, nonché l'applicazione delle sanzioni prestabilite per abuso in caso di infrazione.

Ciò detto, è di certo significativa del disegno riformatore la previsione d'ordine pratico, secondo la quale al termine della preparazione didattica le guardie giurate di nuova nomina, che abbiano frequentato i corsi con profitto, siano affiancate, per almeno una settimana, nell'espletamento dei servizi cui saranno destinate (*training on the job*), dal personale che abbia maturato specifica esperienza nel settore. Di conseguenza, dal panorama normativo sinora illustrato emerge il palese, riuscito intento di aver voluto "costruire", sulla scorta di un articolato processo evolutivo, una figura *sui generis* di operatore privato della *security* portuale, che possa vantare una indubbia iper-qualificazione non affatto comparabile agli *standard* professionali tipici della guardia giurata addetta ai generici compiti di vigilanza e custodia (*ex art. 133 e seguenti del TULPS*) o di sicurezza complementare (*ex cit. art. 256-bis del Regolamento del TULPS*)⁶.

A ben guardare, per molti decenni, il "saper leggere e scrivere" evocato (ancora oggi, *sic!*) dal predetto art. 138 del TULPS ha costituito l'unica *conditio sine qua non* di carattere culturale per ottenere l'approvazione della nomina a guardia giurata, mentre la *novella* di cui si discute, che ha rivisitato l'intero assetto della realtà portuale, istituisce formalmente un percorso d'istruzione individuale di alto profilo, in termini di specializzazione lungo l'intero ciclo lavorativo di ciascun agente privato. Certamente non può sottacersi che il predetto Decreto n. 154/2009, in relazione alla verifica dei requisiti "coerenti con i servizi da espletare" richiamati (art. 4, comma 1) le procedure adottate nel campo degli analoghi servizi aeroportuali in virtù del Decreto ministeriale 29 gennaio 1999, n. 85 che, nella parte relativa ai requisiti scolastici degli addetti ai controlli di sicurezza (Allegato B), prescrivendo l'obbligo del "diploma di scuola media superiore a seconda delle mansioni", ha positivamente avviato il processo di

⁴ Decreto del Ministro dell'interno dell'1 dicembre 2010 (G.U. n. 36 del 14 febbraio 2011) attuativo dell'art. 4 del D.P.R. n. 153/2008; vedi anche "*Vademecum*" operativo, Circolare (esplicativa) del Ministero dell'interno del 24 marzo 2011.

⁵ Come stabilito dall'art. 8 dello stesso decreto.

⁶ Vedi per sicurezza complementare e sussidiaria, *ex pluribus*, Consiglio di Stato, Sez. I, Adunanza del 4 febbraio 2009.



innalzamento della condizione educativa in favore della categoria in parola⁷. In tale cornice, è agevole accorgersi come l'impianto strategico della riforma sin qui esaminata sia permeato dal proposito di far risaltare la centralità del fattore umano, mediante l'apporto di concrete innovazioni al precedente sistema di istruzione delle guardie giurate, quali l'istituzionalizzazione di appositi piani di formazione e di riqualificazione, l'aggiornamento periodico mirato agli sviluppi della tecnologia applicata nel settore dei trasporti marittimi, la conoscenza delle lingue e dell'ambiente portuale nel suo complesso.

Del resto, la conferma alla validità di una rivisitazione così incisiva alla normativa *de qua*, si desume, peraltro, dal commento del Ministero dell'interno acutamente formulato nella nota del 9 gennaio 2013, ove si riconosce lo stretto rapporto concettuale che collega la rinnovata "formazione professionale" delle guardie giurate con l'"estrema delicatezza dei servizi svolti dagli operatori della vigilanza" che, come ha osservato il Consiglio di Stato, in precedenza erano riservati alla forza pubblica⁸.

Su questi aspetti ci preme, inoltre, richiamare l'importanza attribuita oggi dal legislatore europeo alla conformità dei requisiti minimi di "sicurezza marittima" e "del porto", al suo "accesso", ai suoi "impianti", alle "attrezzature" e alle "persone" e, quindi, evidentemente, a coloro che ne assicurano i servizi, nell'ambito della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 maggio 2013 (COM (2013) 296 *final*), che rivisita l'intero sistema portuale, e della Comunicazione della Commissione, emanata in pari data (COM(2013) 295 *final*), ove viene ribadito che, *in subjecta materia*, le "preoccupazioni dovranno essere affrontate costantemente in modo appropriato". In relazione al suesposto contesto normativo di riforma della futura *policy* europea dei porti UE, risulta del tutto paradigmatica, sul fronte dell'impegno per la qualificazione professionale *tout court*, l'istituzione, a decorrere dal 19 giugno 2013, del Comitato per il "dialogo sociale", al quale partecipano le autorità, i terminalisti, gli operatori e le maggiori organizzazioni dei lavoratori orientati a promuovere la crescita del settore attraverso anche una prospettiva di formazione adeguata, soprattutto rispetto agli sviluppi tecnologici, alla sicurezza delle persone e dei posti di lavoro (rif. IP/13/562, *Europe press* del 19/6/2013).

Occupiamoci ora delle linee di disciplina riguardanti la formazione del personale privato in servizio di protezione delle merci e dei valori a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio pirateria previsti dal Decreto legge n. 107/2011 (convertito con modificazioni dalla Legge n. 130/2011) e dal Decreto n. 266 del 29 marzo 2013 del Ministero dell'interno di concerto con il Ministero delle infrastrutture e trasporti e il Ministero della difesa⁹. In sostanza, l'art. 3 del predetto Decreto interministeriale, richiamando le previsioni dell'art. 5, comma 5, del Decreto legge 107/2011, ha fissato in modo tassativo i requisiti che le guardie giurate impiegate nella predetta attività di tutela debbono possedere, in aggiunta a quanto già prestabilito dal summenzionato art.

⁷ Il Decreto n. 85/1999 del Ministro dei trasporti e della navigazione e di concerto con il Ministro dell'interno è allo stato in corso di completa rivisitazione.

⁸ Ministero dell'interno, Ufficio per gli Affari di Polizia Amministrativa e Sociale, Prot. n. 557/PAS/U/000089/10089.D.GG(1).

⁹ Il Decreto ministeriale è entrato in vigore in data 13 aprile 2013.





138 del TULPS e, come appare facilmente immaginabile, la disposizione inserisce, *in primis*, la pregressa prestazione del servizio nelle forze armate, “anche come volontari”, con esclusione della leva militare, considerando, secondo una logica di coerenza, che i servizi di protezione sono giustappunto svolti in via principale dai Nuclei di Protezione Militare della Marina Militare.

Riesce a suscitare una certa perplessità il fatto che le guardie giurate (antipirateria) dovranno rivestire la qualità di addetti ai controlli di sicurezza portuale, visto che a tale personale si richiede, altresì, di superare i corsi teorico-pratici (*ex all’art. 6 del summenzionato Decreto n. 154/2009*)¹⁰ i cui programmi didattici – riteniamo, comunque, nel silenzio della legge – dovrebbero *de rigueur* conformarsi alle precipue necessità conoscitive legate ad attività che verranno svolte prevalentemente in navigazione¹¹. Invero, non si arresta qui l’impegno formativo di questi operatori, i quali sono, infatti, chiamati a seguire un ulteriore corso di addestramento specifico coordinato dal Ministero dell’interno, che si avvale della collaborazione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, nonché del Ministero della difesa che, segnatamente, curerà *ratione materiae* l’addestramento nelle procedure di sicurezza a bordo della nave e di comunicazione, necessarie per intervenire nello specifico contesto marittimo, rilasciando l’attestato di superamento del corso. Degna, altresì, di rilievo la circostanza che ciascun agente privato dovrà essere in possesso dell’abilitazione del porto di arma lunga per difesa personale – connessa, intuibilmente, alle peculiari esigenze di servizio – e, nelle more dell’attuazione delle disposizioni del predetto art. 138 del TULPS (comma 2), aver frequentato i summenzionati corsi di formazione previsti dall’art. 6 e dall’allegato D del surrichiamato Decreto n. 269/2010.

Va, da ultimo, segnalato che il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (CGCCP) con il Decreto dirigenziale n. 349 del 3 aprile 2013 (art. 8) ha stabilito che le guardie giurate ricevano all’imbarco un’adeguata “familiarizzazione”, che includa almeno gli argomenti relativi al protocollo delle “comunicazioni di *routine*, le caratteristiche specifiche dell’unità e le pericolosità intrinseche e le dotazioni di sicurezza e delle procedure di emergenza” e che lo stesso personale partecipi entro 24 ore dalla partenza almeno ad una esercitazione di “abbandono nave”¹².

In effetti, in precedenti numeri di questo *Journal*¹³, trattando le questioni riguardanti le misure introdotte dalla legislazione in parola, ferma la problematicità di taluni relativi risvolti applicativi, si è avuto modo di evidenziare il consistente grado di proficua pervasività con il quale il legislatore è intervenuto in materia di formazione a favore della prefata categoria di personale privato. In sintesi, dalla nuova disciplina, come si è già appunto affermato nella

¹⁰ Salva la deroga prevista dalla Legge di Stabilità per il 2013 (Tabella 2, n. 31 e valida fino al 30 giugno 2013) circa l’impiego, in via transitoria, di guardie giurate che non abbiano frequentato (per il Decreto legge n. 107/2011, *rectius* “superato”) (neanche) i corsi teorico-pratici di cui al Decreto n. 154/2009.

¹¹ I programmi didattici formeranno oggetto di apposita regolamentazione attraverso l’emanando decreto dipartimentale (vedi *infra*).

¹² La formazione riguarda anche i componenti dei NPM.

¹³ Si vedano il n. 1, gennaio – marzo 2013, pag.6 e segg. Ed il n. 3, luglio – settembre 2011, pag. 2 e segg., cui si rinvia per gli eventuali approfondimenti.





suddetta rivista, traspare un profilo di “operatore per la sicurezza marittima del tutto inedito”, simile alla figura del *contractor*, codificata dalla *soft law* emanata dall’IMO¹⁴; il citato Decreto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto n. 349/2013, a sostegno di tale assunto, ha appropriatamente qualificato, *expressis verbis*, le “guardie giurate” quali “*Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP)*”¹⁵.

A conclusione delle nostre riflessioni, ci sembra oramai opportuno riconoscere l’imprescindibile esigenza che siano urgentemente intraprese le iniziative volte a finalizzare l’ampia gamma degli accennati provvedimenti, da tempo predisposti dal legislatore, ma non compiutamente attuati, al fine del miglioramento della formazione delle guardie giurate e della possibilità di garantire il futuro sviluppo della *security* nel settore marittimo-portuale in funzione di contrasto del terrorismo e della pirateria marittima.

14 Vedi la 89a e la 90a Sessione del MSC, rispettivamente, dall’11 al 20 maggio 2011 e dal 13 al 15 settembre 2012; MSC.1/Circ.1403; MSC.1/Circ.1405 Rev 2 on interim guidance; MSC.1/Circ.1406 Rev2 on interim recommendations; MSC.1/Circ.1408/Rev.1 Revised interim recommendations; MSC.1/Circ.1337 del 4 agosto 2010; il tema della *piracy* è stato discusso in occasione della 92a Sessione del MSC del 21 giugno 2013 ed in particolare allo sviluppo del *Code of Conduct* per la prevenzione della pirateria (Agenda 92/1 del 20 dicembre 2012 e IMO Briefing 25 dell’1 luglio 2013).

15 Con rinvio agli artt. 2 e 3.





Osservatorio Legislativo

a cura di Paolo Malaguti

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE(UE) N. 323/2013 DELLA COMMISSIONE DEL 9 APRILE 2013 CHE AGGIUNGE AI CONTINGENTI DI PESCA PER IL 2013 ALCUNI QUANTITATIVI RIPORTATI NEL 2012 A NORMA DELL'ART. 4, PARAGRAFO 2, DEL REGOLAMENTO (CE) N. 847/96 DEL CONSIGLIO

(Pubblicato in G.U.U.E. L 101 del 10 aprile 2013)

Attraverso il Regolamento di esecuzione (UE) n. 323/2013, la Commissione Europea ha disposto la maggiorazione dei contingenti di pesca assegnati a quegli Stati membri che, entro il 31 ottobre 2012, avevano provveduto a chiedere, ai sensi dell'art. 4, par. 2, Regolamento (CE) n. 847/1996, di riportare al 2013 una parte, fino ad un massimo del 10%, del contingente annuale di pesca ad essi assegnato per il 2012. Più in particolare, la Commissione Europea ha disposto la maggiorazione, secondo le modalità specificamente indicate per ciascuno Stato membro richiedente in relazione a ciascuna specie ittica, dei contingenti di pesca fissati per il 2013 dai seguenti regolamenti: il Regolamento (UE) n. 1262/2012, che fissa i TAC (totali ammissibili di cattura) delle navi UE per determinati stock ittici di acque profonde; il Regolamento (UE) 1088/2012 che stabilisce i contingenti di pesca per alcuni stock e gruppi di stock ittici applicabili nel Mar Baltico; il Regolamento (UE) n. 1261/2012, che individua i contingenti di pesca per alcuni stock e gruppi di stock ittici applicabili nel Mar Nero; il Regolamento (UE) n. 39/2013, che stabilisce le possibilità di pesca concesse alle navi UE per alcuni stock e gruppi di stock ittici che non sono oggetto di negoziati o accordi internazionali; ed, infine, il Regolamento (UE) n. 40/2013, che definisce le possibilità di pesca concesse nelle acque UE e, per le navi UE, in determinate acque non appartenenti all'UE, per alcuni stock ittici che sono oggetto di negoziati o accordi internazionali.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 336/2013 DELLA COMMISSIONE DEL 12 APRILE 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

(Pubblicato in G.U.U.E. L 105 del 13 aprile 2013)

Il Regolamento di esecuzione (UE) n. 336/2013 ha provveduto a modificare l'Allegato IX del Regolamento (CE) n. 1010/2009 nel quale sono elencate le procedure amministrative concordate con i Paesi terzi in merito ai certificati di cattura per i prodotti della pesca. Dette procedure amministrative, che rientrano tra le modalità di applicazione del Regolamento (CE) n. 1005/2008 istitutivo del regime comunitario volto a prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, comprendono i modelli dei certificati di cattura convalidati dalle autorità competenti dei Paesi terzi interessati. Posto che, a decor-





rere dal 1 marzo 2013, è mutato il nome dell'autorità neozelandese figurante sul modello di certificato di cattura previsto dall'Allegato IX del Regolamento (CE) n. 1010/2009, si è resa necessaria la modifica di detto modello così come indicato dall'Allegato del Regolamento di esecuzione (UE) n. 336/2013.

DECISIONE 2013/267/UE – DECISIONE DEL CONSIGLIO DEL 13 MAGGIO 2013 RELATIVA ALLA POSIZIONE CHE DEVE ESSERE ADOTTATA A NOME DELL'UNIONE EUROPEA NELLA 65ª SESSIONE DEL COMITATO PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE MARINO CIRCA LE MODIFICHE DEL REGIME DI VALUTAZIONE DELLE CONDIZIONI DELLE NAVI, E NELLA 92ª SESSIONE DEL COMITATO DELLA SICUREZZA MARITTIMA, CIRCA GLI EMENDAMENTI DEL CODICE INTERNAZIONALE DI GESTIONE DELLA SICUREZZA MARITTIMA E CIRCA GLI EMENDAMENTI AL CAPITOLO III DELLA CONVENZIONE SOLAS E DEI CODICI PER LE UNITÀ VELOCI 1994 E 2000, INERENTI ALLE ESERCITAZIONI DI INGRESSO E SOCCORSO IN SPAZIO CHIUSO

(Pubblicata in G.U.U.E. L 155 del 7 giugno 2013)

Attraverso la Decisione 2013/267/UE, il Consiglio ha autorizzato gli Stati membri ad accettare, nell'interesse dell'Unione, gli obblighi derivanti dalle modifiche e dagli emendamenti da adottarsi in occasione della 65ª sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) e della 92ª sessione del Comitato della Sicurezza Marittima (MSC) dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO). Più in particolare, il Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha approvato, in occasione della sua 64ª sessione tenutasi nell'ottobre del 2012, alcune modifiche al regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) resesi necessarie a seguito dell'adozione del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere. Il Comitato della Sicurezza Marittima (MSC) dell'Organizzazione Marittima Internazionale, in occasione della sua 91ª sessione, ha invece approvato alcuni emendamenti al Codice Internazionale di Gestione della Sicurezza (ISM) relativi a precisazioni riguardo alla composizione adeguata dell'equipaggio e alle responsabilità inerenti alla delega dei compiti di cui al codice in parola, nonché alcuni emendamenti al capitolo III della Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS), dei codici per le unità veloci 1994 e 2000 e del codice di sicurezza per i natanti a sustentazione dinamica volti ad introdurre l'obbligo di addestramento al soccorso per i membri dell'equipaggio incaricati di operazioni in spazi chiusi. Posto che l'Unione non è membro dell'IMO, né parte contraente dei succitati codici e convenzioni interessate dalle predette modifiche ed emendamenti, si è resa necessaria la decisione in parola, mediante la quale il Consiglio ha espresso la posizione favorevole dell'Unione all'adozione delle suddescritte modifiche ed emendamenti autorizzando gli Stati membri ad accettare, nell'interesse dell'Unione Europea, ad essere vincolati dalle modifiche ed emendamenti medesimi adottati in occasione della 65ª sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC), tenutasi dal 13 al 17 maggio 2013, nonché della 92ª sessione del Comitato della Sicurezza Marittima (MSC), tenutasi nel giugno 2013.





DECISIONE DEL CONSIGLIO DEL 13 MAGGIO 2013 RELATIVA ALLA POSIZIONE CHE DEVE ESSERE ADOTTATA A NOME DELL'UNIONE EUROPEA IN SENO ALL'ORGANIZZAZIONE MARITTIMA INTERNAZIONALE (IMO) PER QUANTO RIGUARDA L'ADOZIONE DI DETERMINATI CODICI E DELLE MODIFICHE ALLE CONVENZIONI RELATIVE A TALUNI PROTOCOLLI O CONVENZIONI (2013/268/UE)

(Pubblicata in G.U.U.E. L 155 del 7 maggio 2013)

Attraverso la Decisione 2013/268/UE, il Consiglio ha deliberato di sostenere il progetto di codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO, quale approvato dal Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino dell'IMO nella 91ª sessione, nonché di modificare la Convenzione internazionale sulla linea di carico del 1966 e la Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi mercantili del 1969 inserendo in entrambe l'obbligatorietà del codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO.

DECISIONE 2013/305/UE – DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE DEL 21 GIUGNO 2013 CHE ISTITUISCE UN PROGRAMMA SPECIFICO DI CONTROLLO ED ISPEZIONE PER LE ATTIVITÀ DI PESCA CHE SFRUTTANO IL MERLUZZO BIANCO, L'ARINGA, IL SALMONE E LO SPRATTO NEL MAR BALTICO

(Pubblicata in G.U.U.E. L 171 del 22 giugno 2013)

La Decisione 2013/305/UE istituisce un programma specifico di controllo ed ispezione in conformità all'art. 95 del Regolamento (CE) n. 1224/2009, a norma del quale la Commissione può determinare, di concerto con gli Stati membri interessati, le attività di pesca che saranno soggette a programmi specifici di controllo ed ispezione, i quali devono definire gli obiettivi, le priorità, le procedure ed i parametri di riferimento per le attività di ispezione. In particolare, la decisione in parola istituisce un programma specifico di controllo ed ispezione relativo alle attività di pesca che sfruttano il merluzzo bianco, l'aringa, il salmone e lo spratto nel Mar Baltico al fine di armonizzare le procedure di controllo ed ispezione delle attività di pesca dei predetti stock ittici, nonché di garantire il rispetto del piano pluriennale per lo stock di merluzzo bianco del Mar Baltico stabilito dal Regolamento (CE) n. 1098/2007. Infatti, oggetto del predetto programma specifico di controllo ed ispezione sono le attività di pesca e le attività ad essa inerenti, quali la pesatura, la trasformazione, la commercializzazione, il trasporto ed il magazzinaggio dei prodotti della pesca, relative agli stock ittici del merluzzo bianco, dell'aringa, del salmone e dello spratto nella zona del Mar Baltico. Esso si applica fino al 31 dicembre 2018 ed è attuato dalla Danimarca, dalla Germania, dall'Estonia, dalla Lettonia, dalla Lituania, dalla Polonia, dalla Finlandia e dalla Svezia. Gli obiettivi del programma specifico di controllo e di ispezione istituito con la Decisione in parola sono quelli di garantire l'attuazione armonizzata ed efficace delle misure di conservazione e di controllo applicabili ai suddetti stock ittici, con particolare riguardo alle possibilità di pesca stabilite per detti stock ittici ed alle condizioni specifiche ad esse eventualmente associate,





nonché agli obblighi ed ai divieti applicabili, quali, ad esempio, il divieto di selezione qualitativa e l'obbligo di sbarcare tutte le catture soggette ad un contingente. Gli Stati membri interessati – vale a dire Danimarca, Germania, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Finlandia e Svezia – devono svolgere le attività di controllo e di ispezione sulle attività di pesca praticate dai pescherecci e sulle attività inerenti alla pesca praticate da altri operatori sulla base di una strategia di gestione del rischio. Gli artt. 5 e 6 della decisione in parola stabiliscono, infatti, l'obbligo per ciascuno Stato membro interessato di procedere, innanzitutto, ad una valutazione del rischio consistente nell'esame, alla luce dell'esperienza acquisita e di tutte le informazioni disponibili, della probabilità che una determinata infrazione venga commessa e delle possibili conseguenze al fine di stabilire un livello di rischio per ciascuna categoria di ispezione (peschereccio o gruppo di pescherecci, operatore e/o attività inerente alla pesca, stock ittico) assegnando a ciascuna un livello di priorità in funzione del quale la medesima sarà assoggetta a controlli ed ispezioni. Sulla base di detta valutazione del rischio, ciascuno Stato membro interessato provvederà poi a definire una strategia di gestione del rischio consistente nell'individuazione ed assegnazione di strumenti di controllo e mezzi di ispezione adeguati ed efficaci. Ai fini dell'attuazione del programma specifico di controllo ed ispezione, ogni Stato membro interessato coopera con gli altri Stati membri interessati, anche dando vita ad attività congiunte di ispezione e sorveglianza, nonché, se necessario, con le autorità competenti degli altri Stati membri e dei paesi terzi. Ciascuno Stato membro interessato, inoltre, provvede ad inviare alla Commissione e all'EFCA (*Agenzia europea di controllo della pesca istituita dal Regolamento (CE) n. 768/2005 del Consiglio, pubblicato in G.U.U.E. L 128 del 21.05.2005*), entro il 31 gennaio di ogni anno, una relazione contenente l'identificazione, la data ed il tipo di ciascuna operazione di controllo e/o di ispezione eseguita nell'anno precedente; l'identificazione di ciascun peschereccio e/o operatore assoggettato a controllo e/o ad ispezione; il tipo o i tipi di infrazione grave constatati, lo stato del relativo procedimento e la sanzione o le sanzioni comminate per ciascuna infrazione grave; nonché, entro il 31 marzo di ogni anno, una relazione di valutazione relativa all'efficacia delle attività di controllo ed ispezione svolte nell'ambito del programma specifico di controllo ed ispezione istituito con la Direttiva 2013/305/UE.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 619/2013 DELLA COMMISSIONE DEL 26 GIUGNO 2013 RELATIVO AL DIVIETO DI PESCA DEL TONNO ROSSO DELL'ATLANTICO, AD EST DI 45° DI LONGITUDINE OVEST, E NEL MAR MEDITERRANEO PER I PESCHERECCI CON RETI A CIRCUZIONE BATTENTI BANDIERA DELLA FRANCIA, DELLA GRECIA, DELL'ITALIA, DI MALTA E DELLA SPAGNA O IMMATRICOLATI IN TALI PAESI

(Pubblicato in G.U.U.E. L 175 del 27 giugno 2013)

Attraverso il Regolamento di esecuzione (UE) n. 619/2013, la Commissione ha sancito il divieto di pesca del tonno rosso nella zona dell'Atlantico orientale e del Mar Mediterraneo per tutti i pescherecci e le tonnare battenti bandiera della Francia, della Spagna, dell'Italia, della





Grecia e di Malta ovvero immatricolati in detti Stati membri, atteso che risultano esauriti i contingenti di pesca del tonno rosso, nell'ambito delle suindicate aree, assegnati dal Regolamento (UE) n. 40/2013 ai predetti Stati membri, i quali, infatti, hanno provveduto ad informare la Commissione di aver imposto un fermo di pesca del tonno rosso a decorrere dal 17 giugno 2013, per quanto concerne Francia e Spagna, dal 3 giugno 2013, per quanto concerne la Grecia, dall'8 giugno 2013, per quanto concerne Malta, e dal 13 giugno 2013, per quanto riguarda l'Italia. Posto che, a norma dell'art. 36, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1224/2009, la Commissione, qualora constati l'esaurimento dei contingenti di pesca assegnati ad uno o più Stati membri, deve informare lo Stato membro o gli Stati membri interessati e vietare le relative attività di pesca, con il regolamento di esecuzione in parola è stato disposto il divieto di pesca del tonno rosso nelle aree dell'Atlantico orientale e del Mar Mediterraneo per tutti i pescherecci battenti bandiera o immatricolati in Francia, Spagna, Grecia, Malta ed Italia, la cui decorrenza coincide con quella del fermo di pesca imposto da ciascuno dei predetti Stati membri. Anche in tal caso, il divieto di pesca comprende, altresì, il divieto di conservare a bordo, trasferire, trasbordare e sbarcare le catture di tonno rosso effettuate dai pescherecci battenti bandiera della Francia, della Spagna, dell'Italia, di Malta e della Grecia ovvero immatricolati nei medesimi Stati membri, successivamente alla data di decorrenza del fermo di pesca sancito da ciascuno dei suddetti Stati membri e del corrispondente divieto di pesca sancito dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 619/2013.

DECISIONE 2013/328/UE – DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE DEL 25 GIUGNO 2013 CHE ISTITUISCE UN PROGRAMMA SPECIFICO DI CONTROLLO ED ISPEZIONE RELATIVO ALLE ATTIVITÀ DI PESCA CHE SFRUTTANO IL MERLUZZO BIANCO, LA PASSERA DI MARE E LA SOGLIOLA NEL KATTEGAT, NEL MARE DEL NORD, NELLO SKAGERRAK, NELLA MANICA ORIENTALE, NELLE ACQUE AD OVEST DELLA SCOZIA E NEL MARE D'IRLANDA

(Pubblicata in G.U.U.E. L 175 del 27 giugno 2013)

La Decisione 2013/328/UE istituisce un programma specifico di controllo ed ispezione in conformità all'art. 95 del Regolamento (CE) n. 1224/2009, a norma del quale la Commissione può determinare, di concerto con gli Stati membri interessati, le attività di pesca che saranno soggette a programmi specifici di controllo ed ispezione, i quali devono definire gli obiettivi, le priorità, le procedure ed i parametri di riferimento per le attività di ispezione. Più in particolare, con la decisione in parola è stato istituito un programma specifico di controllo ed ispezione relativo alle attività di pesca che sfruttano il merluzzo bianco nelle zone geografiche del Kattegat, del Mare del Nord, dello Skagerrak, della Manica orientale, delle acque ad ovest della Scozia e del Mare d'Irlanda, nonché la passera di mare e la sogliola nella zona geografica del mare del Nord, atteso che le attività di pesca concernenti i suindicati stock ittici nelle zone succitate sono soggette alle specifiche condizioni stabilite, rispettivamente, dal Regolamento (CE) n. 1324/2008 (che istituisce un piano a lungo termine per gli stock di merluzzo bianco e le attività di pesca che sfruttano tali stock e che abroga il Regolamento





(CE) n. 423/2004 e stabilisce le condizioni per lo sfruttamento sostenibile del merluzzo bianco nel Kattegat, nel Mare del Nord, nello Skagerrak, nella Manica orientale, nelle acque ad ovest della Scozia e nel Mare d'Irlanda) e dal Regolamento (CE) n. 676/2007. Infatti, oggetto del predetto programma specifico di controllo ed ispezione sono le attività di pesca e le attività ad essa inerenti, quali la pesatura, la trasformazione, la commercializzazione, il trasporto ed il magazzinaggio dei prodotti della pesca, relative agli stock ittici del merluzzo bianco, della passera di mare e della sogliola nelle zone suindicate. Esso si applica fino al 31 dicembre 2018 ed è attuato dal Belgio, dalla Danimarca, dalla Germania, dall'Irlanda, dalla Francia, dai Paesi Bassi, dalla Svezia e dal Regno Unito. Gli obiettivi del programma specifico di controllo e di ispezione istituito con la decisione in parola sono quelli di garantire l'attuazione armonizzata ed efficace delle misure di conservazione e di controllo applicabili ai suddetti stock ittici, con particolare riguardo alle possibilità di pesca stabilite per detti stock ittici ed alle condizioni specifiche ad esse eventualmente associate, nonché agli obblighi ed ai divieti applicabili, quali, ad esempio, il divieto di selezione qualitativa e l'obbligo di sbarcare tutte le catture soggette ad un contingente. Gli Stati membri interessati – vale a dire Belgio, Danimarca, Germania, Irlanda, Francia, Paesi Bassi, Svezia e Regno Unito – devono svolgere le attività di controllo e di ispezione sulle attività di pesca praticate dai pescherecci e sulle attività inerenti alla pesca praticate da altri operatori sulla base di una strategia di gestione del rischio. A norma degli artt. 5 e 6 della decisione in parola, infatti, ciascuno Stato membro interessato deve procedere, innanzitutto, ad una valutazione del rischio consistente nell'esame, alla luce dell'esperienza acquisita e di tutte le informazioni disponibili, della probabilità che una determinata infrazione venga commessa e delle possibili conseguenze al fine di stabilire un livello di rischio per ciascuna categoria di ispezione (peschereccio o gruppo di pescherecci, operatore e/o attività inerente alla pesca, stock ittico) assegnando a ciascuna un livello di priorità in funzione del quale sarà assoggettata a controlli ed ispezioni. Sulla base della valutazione del rischio, ciascuno Stato membro interessato dovrà definire una strategia di gestione del rischio che consiste nell'individuazione ed assegnazione di strumenti di controllo e mezzi di ispezione adeguati ed efficaci. Ai fini dell'attuazione del programma specifico di controllo ed ispezione, ogni Stato membro interessato coopera con gli altri Stati membri interessati, anche dando vita ad attività congiunte di ispezione e sorveglianza, nonché, se necessario, con le autorità competenti degli altri Stati membri e dei paesi terzi. Ciascuno Stato membro interessato, inoltre, provvede ad inviare alla Commissione e all'EFCA, entro il 31 gennaio di ogni anno, una relazione contenente l'identificazione, la data ed il tipo di ciascuna operazione di controllo e/o di ispezione eseguita nell'anno precedente; l'identificazione di ciascun peschereccio e/o operatore assoggettato a controllo e/o ad ispezione; il tipo o i tipi di infrazione grave constatati, lo stato del relativo procedimento e la sanzione o le sanzioni comminate per ciascuna infrazione grave; nonché, entro il 31 marzo di ogni anno, una relazione di valutazione relativa all'efficacia delle attività di controllo ed ispezione svolte nell'ambito del programma specifico di controllo ed ispezione istituito con la Direttiva 2013/328/UE.





DIRETTIVA 2013/30/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 12 GIUGNO 2013 SULLA SICUREZZA DELLE OPERAZIONI IN MARE NEL SETTORE DEGLI IDROCARBURI E CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2004/35/CE

(Pubblicata in G.U.U.E. L 178 del 28 giugno 2013)

L'obiettivo della Direttiva 2013/30/UE è, come espressamente previsto dal secondo considerando, nonché dall'art. 1 della medesima, stabilire i requisiti minimi per prevenire gli incidenti gravi nelle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi e limitare le conseguenze di tali incidenti al fine aumentare la protezione dell'ambiente marino e delle economie costiere dall'inquinamento, fissando contemporaneamente le condizioni minime di sicurezza per la ricerca e lo sfruttamento in mare nel settore degli idrocarburi, la cui produzione costituisce un elemento significativo per la sicurezza dell'approvvigionamento energetico dell'Unione. Il Parlamento Europeo e il Consiglio dell'Unione Europea hanno ritenuto, infatti, che, nonostante la vigenza di normative volte alla tutela dell'ambiente marino e alla disciplina delle operazioni nel settore degli idrocarburi – quali, ad esempio, quelle di cui alla Direttiva 94/22/CE relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi, alla Direttiva 2004/35/CE relativa alla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale, e alla Direttiva 2008/56/CE, direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino – sia necessaria una normativa specifica che affronti i rischi "attinenti al settore degli idrocarburi in mare, nella fattispecie in materia di sicurezza del processo, contenimento sicuro degli idrocarburi, integrità strutturale, prevenzione di incendi ed esplosioni, evacuazione e soccorso nonché limitazione dell'impatto ambientale a seguito di un incidente grave".

Come si è detto, il fine perseguito attraverso la direttiva in parola è quello di stabilire dei requisiti minimi per prevenire e limitare le conseguenze degli incidenti gravi nelle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, intendendosi per incidenti gravi, ai sensi dell'art. 2, n. 1, della Direttiva 2013/30/UE, quelli comportano un'esplosione, un incendio o la perdita di controllo di un pozzo, la fuoriuscita di idrocarburi o di sostanze pericolose, altri danni gravi ad un impianto utilizzato per attività in mare nel settore degli idrocarburi o ad un'infrastruttura connessa che comportano o possono comportare decessi o lesioni personali gravi o, infine, quelli che comportano la morte o lesioni personali gravi a cinque o più persone presenti sull'impianto da cui ha avuto origine il pericolo.

Per perseguire il suindicato fine generale di prevenzione e limitazione delle conseguenze degli incidenti gravi nell'ambito delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, l'art. 4 della direttiva in parola sancisce, innanzitutto, l'obbligo degli Stati membri di provvedere affinché l'autorità competente subordini l'autorizzazione al rilascio o al trasferimento delle licenze per effettuare operazioni in mare nel settore degli idrocarburi ad un'attenta valutazione delle capacità tecniche e finanziarie del richiedente, tenendo conto, in particolare, dei rischi e dei pericoli connaturati alle caratteristiche della zona marina e/o costiera interessata e delle informazioni disponibili circa le prestazioni del richiedente in materia di sicurezza ed





ambiente ed eventuali precedenti incidenti gravi in cui quest'ultimo sia rimasto coinvolto, nonché alla prova dell'adozione, ad opera del richiedente stesso, delle misure adeguate a coprire le potenziali responsabilità derivanti dalle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi. Conseguentemente, a norma dell'art. 6 della Direttiva 2013/30/UE, gli Stati membri devono adottare le misure necessarie a garantire che le operazioni in mare nel settore degli idrocarburi siano esercitate solo nelle aree autorizzate, provvedendo ad istituire una zona di sicurezza circostante l'impianto nell'ambito della quale sia vietato il transito e/o la sosta delle navi (ad eccezione solo delle navi che devono provvedere alla posa, all'ispezione, alla riparazione, alla manutenzione e/o alla rimozione di cavi, oleodotti o gasdotti nella zona di sicurezza o nelle adiacenze oppure destinate a fornire servizi o trasportare persone o merci verso o dall'impianto situato nella zona di sicurezza ovvero che entrano nella zona di sicurezza, sotto l'autorità dello Stato membro, al fine di provvedere all'ispezione dell'impianto o di un'infrastruttura connessa o al fine di provvedere al salvataggio di vite umane e/o beni, o, ancora, a causa di intemperie, in situazioni di emergenza o con il consenso del proprietario o dello Stato membro nel quale è situata la zona di sicurezza) ed esclusivamente dagli operatori autorizzati. Qualora l'operatore non risulti più in grado di soddisfare i requisiti imposti dalla direttiva in parola, l'autorità competente deve esserne immediatamente informata ed il licenziatario assume la responsabilità per l'esecuzione delle operazioni e propone, senza indugio, all'autorità competente un operatore sostitutivo. In ogni caso, l'art. 7 prevede espressamente che, fatta salva la responsabilità relativa alla prevenzione e alla riparazione del danno ambientale ai sensi della Direttiva 2004/35/CE, gli Stati membri devono provvedere affinché sia garantita la responsabilità finanziaria del licenziatario per la prevenzione e la riparazione del danno ambientale causato da operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, a prescindere dalla circostanza che dette operazioni siano svolte direttamente dal licenziatario medesimo ovvero da un operatore per suo conto.

Gli artt. 8 e 9 della Direttiva 2013/30/UE impongono poi agli Stati membri di designare un'autorità competente a cui siano demandate le funzioni: di valutazione delle relazioni sui grandi rischi e di tutti gli altri documenti che devono essere presentati, a norma della medesima direttiva, dai richiedenti l'autorizzazione allo svolgimento di operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, dai proprietari e/o dagli operatori; di vigilanza sul rispetto di detta direttiva da parte degli operatori, anche mediante ispezioni ed indagini; fornire consulenza ad altre autorità o organismi, compresa l'autorità competente per il rilascio delle licenze; di elaborazione di piani annuali volti a garantire un controllo efficace dei grandi rischi; di elaborazione di relazioni, nonché di cooperazione con le autorità competenti. Al fine di garantire lo svolgimento di dette funzioni, gli Stati membri devono garantire l'indipendenza dell'autorità competente, la disponibilità da parte della medesima di tutte le risorse umane e finanziarie necessarie allo svolgimento delle suindicate funzioni, provvedere affinché l'autorità competente istituisca una politica, processi e procedure per la valutazione approfondita delle relazioni sui grandi rischi e di tutti gli altri documenti presentati dai richiedenti l'autorizzazione allo svolgimento delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, dai





proprietari e/o dagli operatori, nonché per garantire il rispetto delle norme di cui alla direttiva in parola nell'ambito della giurisdizione dello Stato membro, anche mediante ispezioni, indagini ed azioni esecutive.

Gli artt. 11 e ss. della Direttiva 2013/30/UE obbligano gli Stati membri a provvedere affinché sia garantita la presentazione, ad opera dei proprietari e degli operatori degli impianti e/o delle infrastrutture connesse, di una serie di documenti necessari al fine di garantire la prevenzione di gravi incidenti nell'ambito delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi e di limitarne le conseguenze. In particolare, la direttiva prevede che i proprietari e gli operatori degli impianti e/o delle infrastrutture connesse provvedano alla presentazione all'autorità competente dei seguenti documenti: 1) un documento volto a presentare la politica aziendale di prevenzione degli incidenti gravi, il quale, ai sensi dell'art. 19, comma 5, della direttiva in parola, deve essere redatto per iscritto e deve stabilire gli obiettivi generali e gli accordi per controllare il rischio di un incidente grave, nonché le modalità per conseguire tali obiettivi ed attuare tali accordi a livello nazionale; 2) un documento volto alla presentazione del sistema di gestione della sicurezza e dell'ambiente concernente la struttura organizzativa, la responsabilità, le pratiche, le procedure, i procedimenti e le risorse per la determinazione e l'attuazione della politica aziendale di prevenzione degli incidenti gravi; 3) una descrizione del sistema di verifica indipendente da istituirsi al fine di garantire l'adeguatezza del programma di esami e collaudi e delle misure di controllo predisposte, sebbene l'art. 17, comma 2, preveda espressamente che "i risultati della verifica indipendente lasciano impregiudicata la responsabilità dell'operatore o del proprietario per il funzionamento corretto e sicuro delle attrezzature e dei sistemi sottoposti a verifica"; 4) una relazione sui grandi rischi, la quale deve contenere tutte le indicazioni specificamente indicate nell'Allegato I, n. 2 – quali, ad esempio, la descrizione dei grandi rischi individuati con la valutazione circa le probabilità e le conseguenze del loro verificarsi, la descrizione delle operazioni che presentano un potenziale di grande rischio, una descrizione delle attrezzature e delle misure atte a garantire il controllo dei pozzi, il contenimento di sostanze pericolose, la prevenzione di incendi ed esplosioni, la protezione dei lavoratori e la protezione dell'ambiente da un grave incidente in fase iniziale – deve essere integrata e/o modificata, su richiesta dell'autorità procedente, ai fini dell'accettazione della medesima, e deve essere assoggettata a riesame periodico approfondito almeno ogni 5 anni ovvero quando sia richiesto dall'autorità competente; 5) il piano interno di risposta alle emergenze, il quale deve contenere tutti gli elementi specificamente individuati dall'Allegato I, n. 10 – quali, ad esempio, la descrizione di tutte le condizioni o gli eventi prevedibili che possono causare un incidente grave, la descrizione delle procedure di risposta alle emergenze che saranno attivate, nonché delle attrezzature disponibili e delle misure volte a limitare i pericoli per le persone presenti sull'impianto e per l'ambiente – e deve essere in linea con il piano esterno di risposta alle emergenze che, ai sensi dell'art. 29, ciascuno Stato membro ha l'obbligo di predisporre in collaborazione con i proprietari e gli operatori interessati, al fine di individuare le procedure da attivare e le misure da applicare in caso di emergenza, le quali devono essere idonee a coprire tutti





gli impianti in mare nel settore degli idrocarburi collocati in tutte le zone potenzialmente interessate nell'ambito della propria giurisdizione.

I proprietari e gli operatori degli impianti e/o delle infrastrutture connesse devono inoltre predisporre un inventario completo delle attrezzature per gli interventi di emergenza pertinenti alle loro attività in mare nel settore degli idrocarburi.

Al fine di garantire la prevenzione di incidenti gravi nelle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, la Direttiva 2013/30/UE dispone l'obbligo per gli Stati membri di provvedere affinché: a) qualora l'attività svolta in un impianto o in una infrastruttura connessa comporti un pericolo immediato per la salute umana o accresca notevolmente il rischio di un incidente grave, siano adottate misure adeguate – ivi compresa, se necessario, la sospensione dell'attività in questione finché il pericolo o il rischio tornino sotto controllo – che dovranno essere comunicate senza indugio e, comunque, entro 24 ore dal proprietario o dall'operatore interessato all'autorità competente; b) l'autorità competente vieti l'avvio di operazioni nell'ambito di qualsiasi impianto o infrastruttura connessa qualora ritenga che le misure proposte nella relazione sui grandi rischi per la prevenzione o la limitazione delle conseguenze degli incidenti gravi siano insufficienti ovvero sia autorizzata a chiedere miglioramenti e, se necessario, a vietare la prosecuzione del funzionamento di qualsiasi impianto o infrastruttura connessa qualora, alla luce dell'esito di un'ispezione o di un riesame periodico della relazione sui grandi rischi, sussistano ragionevoli dubbi circa la sicurezza delle operazioni svolte nell'impianto o nell'infrastruttura connessa interessata.

Diversamente, al fine di limitare le conseguenze di un incidente grave, l'art. 30 della Direttiva 2013/30/UE prevede che l'operatore o il proprietario dell'impianto o dell'infrastruttura connessa interessata provvedano a comunicare senza indugio alle autorità competenti il verificarsi di un incidente grave ovvero di una situazione che implica il rischio immediato di incidente grave affinché queste ultime possano assistere l'operatore o il proprietario nell'adozione di tutte le misure adeguate a prevenire l'aggravarsi delle conseguenze, nonché avviare un'indagine approfondita i cui risultati, a norma dell'art. 26, dovranno essere resi pubblici e comunicati alla Commissione.

La direttiva in parola, inoltre, è volta a garantire la cooperazione tra gli Stati in materia di prevenzione e limitazione delle conseguenze di incidenti gravi nelle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi. In proposito, l'art. 27 sancisce l'obbligo di ciascuno Stato membro di provvedere affinché la propria autorità competente provveda allo scambio periodico con le altre autorità competenti di conoscenze, informazioni ed esperienze in merito al funzionamento delle misure per la gestione del rischio, alla prevenzione degli incidenti gravi, alla verifica di conformità e alla risposta alle emergenze in relazione alle attività in mare nel settore degli idrocarburi all'interno dell'Unione, nonché, se del caso, all'esterno dell'Unione. L'art. 31 disciplina, invece, la cooperazione tra gli Stati membri al fine di garantire un'adequata risposta alle emergenze a livello transfrontaliero prevedendo che, qualora uno Stato membro ritenga che un grande rischio connesso ad operazioni in mare nel settore degli idrocarburi svolte nell'ambito della propria giurisdizione possa avere gravi ripercussioni anche





sull'ambiente rientrante nella giurisdizione di un altro Stato membro, prima di autorizzare l'inizio delle operazioni dovrà trasmettere tutte le informazioni pertinenti allo Stato membro potenzialmente interessato e dovrà collaborare con il medesimo ai fini dell'adozione di misure idonee a prevenire i danni. Infine, l'art. 33 prevede espressamente che la Commissione promuove la cooperazione non solo tra gli Stati membri ma anche con Paesi terzi che svolgano operazioni in mare nel settore degli idrocarburi nell'ambito delle stesse regioni marine ove dette operazioni sono svolte dagli Stati membri.

La direttiva in parola mira, inoltre, a garantire la partecipazione del pubblico – vale a dire, ai sensi dell'art. 2, n. 18, degli enti, delle associazioni, organizzazioni o gruppi interessati – ai processi decisionali che concernono le operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, conformemente a quanto previsto da alcuni accordi internazionali, quali la Convenzione UE/ECE sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (Convenzione di Aarhus), nonché da alcuni atti giuridici dell'Unione. A tal fine, l'art. 5 della Direttiva 2013/30/UE prevede l'obbligo per gli Stati membri di garantire una tempestiva ed effettiva partecipazione del pubblico riguardo ai possibili effetti sull'ambiente delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi programmate; conseguentemente, dovranno essere fissate delle scadenze che consentano un tempo sufficiente per ciascuna delle varie fasi della partecipazione del pubblico.

Gli Stati membri dovranno provvedere al recepimento della Direttiva 2013/30/UE entro il 19 luglio 2015 provvedendo ad adottare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva in parola, nonché, ai sensi dell'art. 34, le norme volte a stabilire le sanzioni applicabili in caso di violazione delle predette disposizioni nazionali adottate da ciascuno Stato membro al fine di conformarsi alla direttiva in questione.

DECRETO DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO DEL MARE DEL 13 MARZO 2013 – MODIFICA DEL DECRETO 31 MARZO 2009 RELATIVO ALL'IMPIEGABILITÀ IN MARE DI PRODOTTI COMPOSTI DA MATERIALI INERTI DI ORIGINE NATURALE O SINTETICA, AD AZIONE ASSORBENTE, PER LA BONIFICA DALLA CONTAMINAZIONE DA IDROCARBURI PETROLIFERI

(Pubblicato in G.U.R.I. – Serie Generale n. 84 del 10 aprile 2013)

Attraverso il decreto in parola, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del mare ha provveduto a modificare il Decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del mare del 31 marzo 2009 (Pubblicato in G.U.R.I. – Serie Generale n. 114 del 19.05.2009), che ha riconosciuto l'impiegabilità dei prodotti inerti di origine naturale o sintetica, ad azione assorbente, per la bonifica dalla contaminazione da idrocarburi petroliferi, nonché ad integrare l'elenco dei predetti materiali di cui all'Allegato 1 del medesimo decreto.

Sotto il primo profilo, l'art. 1 del decreto ministeriale in commento ha modificato l'art. 2, comma 1, del succitato Decreto ministeriale del 31 marzo 2009 specificando che i prodotti in parola non devono contenere sostanze chimiche additive né "derivanti da processi di lavora-





zione”, ad eccezione dell’involucro esterno, il quale oltre a dover essere esso stesso inerte, deve “avere caratteristiche tali da evitare dispersioni del materiale stesso”.

Per quanto concerne, invece, l’aggiornamento dell’elenco dei materiali di cui all’Allegato 1 del predetto Decreto ministeriale del 31 marzo 2009, da effettuarsi, ai sensi dell’art. 3 del medesimo decreto, con frequenza non inferiore a 6 mesi, l’art. 2 del Decreto ministeriale del 13 marzo 2013 ha provveduto all’integrazione dell’elenco in parola individuando specificamente una serie di materiali assorbenti di origine vegetale o animale, minerale, nonché sintetica.

DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DEL 26 FEBBRAIO 2013 – DEFINIZIONE DELLE MODALITÀ DI COMUNICAZIONI TELEMATICHE NECESSARIE PER LO SVOLGIMENTO DELL’ATTIVITÀ DI NOLEGGIO OCCASIONALE DI UNITÀ DA DIPORTO
(Pubblicato in G.U.R.I. – Serie Generale n. 88 del 15 aprile 2013)

Il decreto in parola, adottato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell’economia e delle finanze ed il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, definisce le modalità con cui devono essere eseguite le comunicazioni telematiche necessarie ai fini dello svolgimento dell’attività di noleggio occasionale di unità da diporto, ai sensi dell’art. 49-*bis*, comma 3, Decreto legislativo n. 171/2005 (recante il “Codice della nautica da diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE, a norma dell’art. 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172”, pubblicato in G.U.R.I. - Serie Generale n. 202 del 31 agosto 2005), in attuazione della Direttiva 2003/44/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto (pubblicata in G.U.U.E. L 214 del 26 agosto 2003). Infatti, l’art. 49-*bis* del Decreto legislativo n. 171/2005, introdotto con il Decreto legge n. 1/2012 (“Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”, pubblicato in G.U.R.I. - Serie Generale n. 19 del 24 gennaio 2012), al fine di incentivare la nautica da diporto ed il turismo nautico, consente il noleggio in forma occasionale di imbarcazioni e navi da diporto, previa comunicazione alla Capitaneria di porto territorialmente competente e all’Agenzia delle Entrate, nonché all’Inps e all’Inail in caso di impiego di personale, diverso dal titolare o dall’utilizzatore munito di patente nautica, ai fini di prestazioni occasionali di tipo accessorio.

Il Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 26 febbraio 2013 specifica le modalità di attuazione delle predette comunicazioni stabilendo che la comunicazione di noleggio occasionale di imbarcazioni e navi da diporto ex art. 49-*bis* del Decreto legislativo n. 171/2005 deve essere resa in conformità al modello di cui all’Allegato I del Decreto ministeriale in commento. Più in particolare, il titolare persona fisica ovvero l’utilizzatore a titolo di locazione finanziaria di imbarcazioni e navi da diporto deve provvedere, prima dell’inizio di ciascuna attività di noleggio occasionale, alla compilazione e sottoscrizione del predetto modello di comunicazione contenuto nel sito istituzionale della Capitaneria di Porto – Guardia Costiera, nonché alla trasmissione del medesimo, a mezzo posta elettronica, alla Capitaneria di porto territorialmente competente, nonché all’Agenzia delle Entrate. Inoltre, qualora





l'attività di noleggio occasionale implichi l'impiego di personale ai fini dello svolgimento di prestazioni occasionali di carattere accessorio, il titolare persona fisica ovvero l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'imbarcazione o della nave da diporto dovrà provvedere, altresì, alla trasmissione della comunicazione all'Inps e all'Inail secondo le modalità operative già previste dai medesimi enti in materia di comunicazione preventiva per l'inizio di attività di lavoro occasionale accessorio. Quest'ultima comunicazione dovrà contenere l'indicazione: 1) dei dati anagrafici e del codice fiscale del titolare persona fisica ovvero dell'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'imbarcazione o nave da diporto adibita al noleggio; 2) degli estremi identificativi dell'imbarcazione o nave da diporto adibita al noleggio; 3) dei dati anagrafici e del codice fiscale del soggetto prestatore di lavoro occasionale; 4) del tipo di attività prestata in forma occasionale, nonché della data di inizio e fine della prestazione. Infine, il decreto ministeriale in parola sancisce l'obbligo di conservare a bordo copia delle predette comunicazioni, delle ricevute delle avvenute trasmissioni delle medesime ai suindicati uffici, nonché del contratto di noleggio, a disposizione delle autorità di controllo.

DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DEL 3 APRILE 2013 – DISCIPLINA DELLE PROCEDURE TECNICO AMMINISTRATIVE AFFERENTI LA MATERIA DELLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE (SAFETY) E LA SICUREZZA MARITTIMA (MARITIME SAFETY) IN RELAZIONE ALLE MISURE URGENTI ANTI PIRATERIA

(Pubblicato in G.U.R.I. - Serie Generale n. 96 del 24 aprile 2013)

Attraverso il decreto in parola sono state introdotte le procedure tecnico-amministrative finalizzate a garantire la sicurezza della navigazione e della sicurezza marittima in relazione all'imbarco dei Nuclei militari di protezione (NMP) ed all'impiego delle guardie giurate, ai sensi del Decreto interministeriale n. 266 del 28 dicembre 2012, a bordo delle navi battenti bandiera nazionale in navigazione negli spazi internazionali a rischio pirateria, come individuati dal Decreto del Ministero della difesa dell'1 settembre 2011.

Il decreto in commento stabilisce, in primo luogo, che i componenti dei Nuclei militari di protezione e le guardie giurate imbarcati a bordo di unità di bandiera nazionale in navigazione in acque internazionali a rischio pirateria assumono la qualità di "personale diverso dall'equipaggio e dai passeggeri", conformemente a quanto previsto dalla Convenzione SOLAS 74 (Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare dell'1 novembre 1974). Più precisamente, il comandante della nave, prima dell'imbarco di detto personale, deve redigere un'apposita lista contenente le generalità dei singoli componenti il Nucleo militare di protezione, ai quali deve essere attribuita la qualifica di personale governativo militare, ovvero le generalità delle guardie giurate, alle quali deve attribuirsi la qualifica di personale di sicurezza privato di protezione. A norma dell'art. 7 del decreto ministeriale in parola, l'imbarco dei Nuclei militari di protezione ovvero delle guardie giurate a bordo delle navi battenti bandiera nazionale naviganti in acque internazionali a rischio pirateria, è ammesso nel rispetto del limite massimo indicato nei certificati di sicurezza statuari in





possesso della nave interessata, salva la possibilità di ottenere specifiche deroghe dall'amministrazione competente (Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera - 6° reparto Sicurezza della navigazione) concedibili, di volta in volta, per eccezionali e comprovate motivazioni ma limitatamente al solo impiego dei Nuclei militari di protezione. In ogni caso, all'imbarco dei Nuclei militari di protezione ovvero delle guardie giurate, deve essere garantita la familiarizzazione dei medesimi almeno per quanto concerne il protocollo delle comunicazioni di routine, le caratteristiche specifiche dell'unità navale e le pericolosità intrinseche della medesima, le dotazioni di sicurezza e le procedure di emergenza. Inoltre, entro le 24 ore successive alla partenza, i componenti del nucleo militare di protezione ovvero le guardie giurate devono partecipare ad almeno una esercitazione di abbandono della nave.

Il Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 3 aprile 2013 detta, altresì, alcune disposizioni inerenti al locale per il deposito e trasporto munizioni di cui le navi che richiedono l'imbarco di Nuclei militari di protezione o di guardie giurate devono necessariamente essere dotate. Detto locale deve risultare idoneo per il deposito ed il trasporto di munizioni classificate almeno come "esplosivi", ai sensi del Codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose (Codice IMDG adottato dall'Organizzazione Marittima Internazionale il 27 settembre 1965), sulla base di una specifica attestazione rilasciata dagli enti preposti.

Il Decreto ministeriale in commento impone, inoltre, alcuni obblighi in capo alla "company", da intendersi, ai sensi dell'art. 2, lett. d), del medesimo decreto, come "l'armatore della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore oppure il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave e che, nell'assumere tale responsabilità, ha convenuto di assolvere a tutti i compiti e le responsabilità imposti dal codice ISM" (Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento). In particolare, ai sensi degli artt. 5 e 6 del summenzionato decreto, la *company* deve sviluppare una valutazione dei rischi connessa all'imbarco dei Nuclei militari di protezione ovvero delle guardie giurate a bordo della nave, provvedendo ad inserire apposite procedure e misure aggiuntive allo *Ship Security Plan* della nave interessata. Ancora, l'art. 12 del decreto ministeriale in parola sancisce l'obbligo della *company* di assicurare che: 1) il comandante della nave sia edotto sull'obbligo di registrare gli eventi ed ogni circostanza relativa alla presenza a bordo dei Nuclei militari di protezione ovvero delle guardie giurate; 2) in caso di incidente, il capo nucleo delle guardie giurate sia edotto sull'obbligo di redigere un rapporto completo, nonché supportato, se possibile, da materiale fotografico e/o video; 3) il team, al termine di ogni turno di servizio, rediga un rapporto dettagliato delle attività esperite; 4) il comandante della nave dichiari alle autorità militari l'intenzione di transitare o il transito nell'area a rischio con a bordo le guardie giurate. Infine, l'art. 13 del medesimo decreto impone alla *company* ovvero all'armatore l'obbligo di provvedere, almeno 96 ore prima dell'imbarco dei Nuclei militari di protezione ovvero delle guardie giurate, ad inoltrare all'amministrazione competente





(Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera - 6° reparto Sicurezza della navigazione) una dichiarazione di conformità alle disposizioni di cui al decreto in commento, sulla base del modello di cui all'Allegato del decreto medesimo.

DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DEL 22 MAGGIO 2013 – DEFINIZIONE DELL'AREA DI CONTROLLO DEL TRAFFICO MARITTIMO DI TRIESTE ED ATTIVAZIONE DEL RELATIVO CENTRO DI CONTROLLO PRESSO LA CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE

(Pubblicato in G.U.R.I. - Serie Generale n. 128 del 3 giugno 2013)

Il decreto ministeriale in commento ha sancito, in attuazione all'art. 5 della Legge n. 51/2001 concernente l'istituzione di un sistema nazionale di controllo del traffico marittimo denominato *Vessel Traffic Services (VTS)*, l'attivazione del Centro VTS (*Vessel Traffic Services*) di Trieste con sede presso la Capitaneria di porto di Trieste, la quale è espressamente riconosciuta come Autorità locale competente (o Autorità VTS).

Il decreto in commento, dopo aver individuato le coordinate geografiche all'interno delle quali si estende l'area VTS di Trieste, stabilisce una serie di obblighi per le navi transitanti nelle acque della predetta area e descrive i servizi garantiti dal Centro VTS in questione. Sotto il primo profilo, l'art. 3 del decreto ministeriale in parola sancisce, innanzitutto, l'obbligo di rapportazione per tutte le navi che intendano transitare nella suddescritta area, vale a dire l'obbligo di inoltrare, senza ritardo, una preventiva comunicazione all'Autorità VTS di Trieste. Inoltre, ai sensi dell'art. 5 del medesimo decreto, fatta salva l'osservanza di tutti gli altri obblighi previsti dalla legge, le navi che transitano nell'area VTS di Trieste sono tenute ad osservare un'altra serie di prescrizioni, quali, ad esempio, l'obbligo di navigare con particolare cautela, l'obbligo di garantire l'ascolto continuo del canale dedicato alle comunicazioni da parte dell'Autorità locale competente, l'obbligo di controllare costantemente la propria posizione, nonché l'obbligo tempestivamente all'Autorità VTS competente ogni eventuale avaria, sinistro, perdita di carico o altro inquinante presente a bordo. Per quanto concerne, invece, i servizi garantiti dal Centro VTS di Trieste, l'art. 4 del decreto in commento stabilisce che l'Autorità VTS di Trieste esercita tutte le attribuzioni di cui all'art. 8 del Decreto legislativo n. 196/2005 e garantisce i servizi di informazione, di assistenza alla navigazione, nonché di organizzazione del traffico.





Rassegna Giurisprudenziale

a cura di Nicola Ridolfi

Obbligo di gara per l'affidamento di concessioni demaniali e non configurabilità di un diritto di insistenza

T.A.R. Genova (Liguria), Sezione I, Sentenza n. 718 del 24 aprile 2013

Attraverso la pronuncia in oggetto, il T.A.R. della Liguria ribadisce due principi fondamentali che devono guidare il giudice amministrativo nell'esame di ogni ricorso.

In primo luogo, si sottolinea come, in caso di diniego di autorizzazione sorretto da più ragioni giustificatrici fra loro autonome, è sufficiente a sorreggere la legittimità dell'atto impugnato la conformità a legge anche di una sola di esse.

In secondo luogo, il T.A.R. ligure ribadisce che anche per le fattispecie anteriori all'abrogazione espressa del diritto di insistenza, di cui all'art. 1 comma 18, del Decreto legge n. 194 del 2009, in sede di rinnovo di una concessione demaniale marittima il concessionario non vanta comunque alcuna aspettativa al rinnovo del rapporto, posto che il principio sancito dall'art. 37, comma 2, cod. nav. secondo cui deve essere data la preferenza al precedente concessionario (c.d. diritto di insistenza), ha carattere sussidiario rispetto al criterio generale e principale sancito dal comma 1 dello stesso art. 37 e in base al quale sono da perseguirsi la più proficua utilizzazione della concessione demaniale e il migliore uso della stessa nel pubblico interesse, cosicché il rinnovo non poteva considerarsi in alcun modo automatico, presupponendo il rilascio del titolo da parte dell'amministrazione competente. Venendo alla dinamica fattuale che ha portato alla pronuncia in questione, con il ricorso NRG 1255/1997, la ricorrente Fo. St. impugnava il provvedimento di diniego di concessione demaniale e contestuale ordine di rimozione degli arredi collocati nel locale, emesso dall'Autorità Portuale di Savona, sulla base le seguenti censure: i) relativamente al diniego di rinnovo di concessione: violazione dell'art. 36 cod. nav., illogicità, contraddittorietà, difetto di presupposto per genericità della motivazione; difetto di motivazione circa il piano ostativo; violazione degli artt. 37 cod. nav. e 18 reg. cod. nav., circa il presunto obbligo di gara e stante la sussistenza del diritto al rinnovo della concessione; ii) relativamente all'ordine di rimozione: illegittimità derivata, violazione dell'art. 7 della Legge n. 241/1990 e dell'art. 54 cod. nav.

L'amministrazione intimata si costituiva in giudizio chiedendo il rigetto del gravame.

Con ordinanza n. 485/1997 veniva respinta la domanda cautelare e, dopo aver espletato un lungo iter processuale, all'udienza del 18 aprile 2013 la causa veniva trattenuta in decisione. Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria (Sezione Prima), attraverso la sentenza in oggetto, definitivamente pronunciando sul ricorso, lo respingeva giusto il disposto dell'art. 74 del cod. proc. amm., essendo il suddetto ricorso *prima facie* manifestamente destituito di fondamento e condannando altresì parte ricorrente al pagamento delle spese di lite in favore di parte resistente.





Per quanto concerne le ragioni della decisione, posto che il provvedimento impugnato aveva negato il rinnovo della concessione demaniale sulla scorta di una pluralità di argomentazioni (attività pianificatoria ed obbligo di gara in specie), il T.A.R. Liguria ha giustamente ritenuto innanzitutto di seguire il noto principio secondo cui, in caso di diniego sorretto da più ragioni giustificatrici fra loro autonome, è sufficiente a sorreggere la legittimità dell'atto impugnato la conformità a legge anche di una sola di esse (cfr. *ex multis* Tar Liguria n. 1123\2012).

E in questo senso il caso di specie presentava un motivo pacificamente (e gravemente, stante la nota origine comunitaria dei principi sottesi allo stesso) ostativo, relativo all'obbligo di gara per l'affidamento di concessioni demaniali e l'inconfigurabilità di un diritto di insistenza.

In analoghe fattispecie è infatti già stato ribadito che, in primo luogo, l'indifferenza comunitaria al *nomen* della fattispecie fa sì che la sua sottoposizione ai principi di evidenza trovi il suo presupposto sufficiente nella circostanza che con la concessione di un'area demaniale marittima si fornisce un'occasione di guadagno a soggetti operanti sul mercato, così da imporre una procedura competitiva ispirata ai principi di trasparenza e non discriminazione. In questo senso, il ricordato principio di trasparenza verrebbe già vulnerato con l'avvio di una procedura non pubblicizzata di rinnovo (cfr. ad es. Consiglio Stato , sez. VI, 30 settembre 2010 , n. 7239).

In secondo luogo, è bene considerare che anche per le fattispecie anteriori all'abrogazione espressa del diritto di insistenza , di cui all'art. 1, comma 18, del Decreto legge n. 194 del 2009, costituiva principio consolidato quello per cui, in sede di rinnovo di una concessione demaniale marittima, il concessionario non può vantare alcuna aspettativa al rinnovo del rapporto, in quanto il principio sancito dall'art. 37, comma 2, cod. nav. secondo cui deve essere data la preferenza al precedente concessionario (c.d. diritto di insistenza, invero eliminato con effetto *ex tunc* dall'ordinamento alla luce delle predette ragioni) ha carattere sussidiario rispetto al criterio generale e principale, di cui al comma 1 dello stesso art. 37, cioè quello della più proficua utilizzazione della concessione demaniale e del migliore uso della stessa nel pubblico interesse, cosicché il rinnovo non poteva considerarsi in alcun modo automatico, presupponendo il rilascio del titolo da parte dell'amministrazione competente (cfr. ad es. Tar Liguria n. 1475\2011).

Peraltro, il T.A.R. di Genova aggiungeva che anche in termini di ostatività delle iniziative pianificatorie in atto, il diniego appariva puntualmente sorretto da approfondite argomentazioni e considerazioni, scevre da censure ammissibili nel contesto di giudizio di illegittimità, non risultando dimostrato alcun travisamento di fatti né manifeste irragionevolezza circa le scelte individuate e richiamate nell'atto per il miglior perseguimento del pubblico interesse.

Sulla base delle suddette considerazioni, il Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria come già anticipato, respingeva il ricorso ex art. art. 74 del cod. proc. amm., in quanto manifestamente destituito di fondamento.





Vendita internazionale di cose mobili. Individuazione della giurisdizione nello Stato del luogo di consegna – luogo di recapito finale della merce all’acquirente quel luogo di esecuzione della prestazione caratteristica – prevalenza del Regolamento (CE) 44/2001 sulla Convenzione di Vienna del 1980.

Tribunale di Piacenza, Sentenza del 14 maggio 2013

Attraverso la sentenza in questione, il Tribunale di Piacenza ha recentemente chiarito che, in tema di vendita internazionale di cose mobili, qualora il contratto abbia ad oggetto merci da trasportare, il luogo di consegna va individuato in quello ove la prestazione caratteristica deve essere eseguita e, come luogo di consegna principale, va riconosciuto quello ove è convenuta l’esecuzione della prestazione ritenuta tale in base a criteri economici, ossia il luogo di recapito finale della merce, ove i beni entrano nella disponibilità materiale e non soltanto giuridica dell’acquirente, con la conseguenza che sussiste la giurisdizione del giudice di tale Stato rispetto a tutte le controversie reciprocamente nascenti dal contratto, ivi compresa quella relativa al pagamento dei beni alienati, dovendosi ritenere che la disciplina stabilita dal Regolamento (CE) n. 44 del 2001 prevalga sulle disposizioni dettate in materia dalla convenzione di Vienna.

Con ricorso depositato in data 8 giugno 2011, la Faro Industriale s.p.a., corrente in Calendasco (PC), dopo aver premesso di vantare un credito di € 9.565,20 oltre interessi nei confronti di L. V. S., residente in Barcellona, per vendita di cuscinetti di propria produzione, chiedeva l’emissione di decreto ingiuntivo nei confronti della debitrice.

Con provvedimento del 9 giugno 2011 il Tribunale disponeva in conformità.

Avverso il suddetto decreto ingiuntivo proponeva rituale opposizione l’ingiunta la quale, preliminarmente, eccepiva la carenza di giurisdizione del Giudice adito e, nel merito, l’insussistenza del debito a seguito di intervenuta compensazione.

Nel giudizio si costituiva a sua volta la Faro Industriale s.p.a. contestando le argomentazioni di controparte.

Dedotte le prove da entrambe le parti, il Giudice fissava per la precisazione delle conclusioni e per la discussione orale, ai sensi della previsione di cui all’art 281 *sexies* c.p.c., con specifico riferimento all’eccezione preliminare articolata da parte attrice, l’udienza del giorno 14 maggio 2013 all’esito della quale dava lettura della sentenza.

Parte convenuta opposta aveva chiesto in sede monitoria e, quindi, nel successivo giudizio di opposizione, la condanna dell’attrice al pagamento dell’importo di € 9.565,20 da lei asseritamente dovuti per non aver onorato il debito insorto a seguito della vendita in suo favore di cuscinetti a sfera prodotti dalla convenuta e ritualmente consegnati presso la sede dell’opponente, in Barcellona, come dalla stessa ammesso.

A fronte di ciò parte attrice aveva preliminarmente eccepito la carenza di giurisdizione del Giudice adito, in favore dell’Autorità Giudiziaria spagnola, invocando la previsione di cui al Regolamento (CE) 44/2001, art. 5 punto 1 lettera b, normativa invocata anche dalla stessa convenuta, che tuttavia giungeva a conclusioni di opposto tenore, risultando pacifico il fatto





che la controversia in esame avesse ad oggetto una compravendita di merci con destinazione finale la Spagna, ove effettivamente esse sono state consegnate, essendosi rifiutata l'acquirente di corrispondere l'importo dovuto, avendo eccepito una intervenuta compensazione. Ciò posto, il giudice del Tribunale di Piacenza ritenne che nel caso in questione dovesse necessariamente trovare applicazione la previsione di cui al Regolamento (CE) n 44/2001 del Consiglio (cd Bruxelles I) che, in particolare, ai fini dell'individuazione della giurisdizione, aveva introdotto tre distinti criteri di collegamento: quello del foro generale, di cui all'art 2, quello, in alternativa, del foro speciale, di cui all'art 5, e quello del foro esclusivo, di cui all'art. 22.

In questo senso, il suddetto art. 2, punto 1, prevede che *"le persone domiciliate nel territorio di un determinato Stato membro sono convenute, a prescindere dalla loro nazionalità, davanti ai giudici di tale Stato membro"*, con la conseguenza che foro generale è quello ove il convenuto ha il domicilio ovvero, se persona giuridica, quello ove ha sede l'amministrazione centrale (ex art. 60).

In alternativa, in materia contrattuale, il regolamento prevede che l'attore possa derogare a tale criterio generale, ai sensi dell'art. 5, punto 1, secondo il quale *"la persona domiciliata nel territorio di uno Stato membro può essere convenuta davanti al giudice del luogo in cui l'obbligazione dedotta in giudizio è stata o deve essere eseguita"* (lettera a) e, *"nel caso della compravendita di beni, il luogo (coincide) con quello situato in uno Stato membro," in cui i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto*" (lettera b).

Il giudice ritenne che, con specifico riferimento all'interpretazione da dare alla previsione di cui all'art. 5 lett. b), fossero fondamentali le pronunce della Corte di Giustizia Europea le quali, nel corso del tempo, hanno elaborato dei principi sul punto univoci.

Con decisione del 3 maggio 2007 nella causa C 386/05, la Corte di Giustizia ha, infatti, precisato come il Regolamento (CE) 44/2001 miri ad unificare le norme sui conflitti di giurisdizione in materia civile e commerciale, mediante norme che presentino un alto grado di prevedibilità e, pertanto, miri a designare direttamente il foro competente senza rinviare alle disposizioni degli ordinamenti nazionali.

Nella stessa decisione la Corte di Giustizia ha quindi chiarito come, nell'ambito del regolamento comunitario, la norma di competenza speciale faccia del luogo della consegna un criterio di collegamento autonomo, tendenzialmente applicabile a tutte le domande fondate su uno stesso contratto di compravendita e non soltanto a quelle fondate proprio sull'obbligo di consegna.

Con riguardo al foro competente, quanto al criterio di collegamento, il legislatore comunitario non ha inteso escludere in generale la possibilità che più fori siano competenti o che detto criterio possa riguardare più luoghi, ma, nel caso di pluralità di luoghi di consegna in un unico Stato membro e di domanda relativa a tutte le consegne, ha ribadito come un solo giudice debba essere competente a conoscere di tutte le domande fondate sul contratto, a differenza di quanto disciplinato con la precedente normativa secondo la quale il luogo di esecuzione era determinato per ciascuna delle obbligazioni controverse in conformità del





diritto internazionale privato del giudice adito.

Si è così affermato, sempre secondo la decisione richiamata, che la competenza introdotta dall'art. 5 si fonda sull'esistenza di un nesso di collegamento stretto tra il contratto ed il Giudice che deve decidere su di esso, in una logica di ottimizzazione del processo, da individuarsi in quello che ha giurisdizione sul luogo nel quale è avvenuta la consegna dato che la disponibilità materiale è considerata l'unica che rileva ai fini dell'individuazione della giurisdizione.

Ed ancora, con la decisione della Corte di Giustizia Europea del 25 febbraio 2010 nel proc. 381/08, si è affermato che l'art. 5, punto 1, lett. b) del regolamento va inteso nel senso che, in caso di vendita a distanza, il luogo in cui i beni sono stati o dovrebbero essere consegnati in base al contratto, deve essere determinato sulla base delle disposizioni di tale contratto, e se non è possibile determinare il luogo di consegna su tale base, senza far riferimento al diritto sostanziale applicabile al contratto, tale luogo è quello della consegna materiale dei beni mediante la quale l'acquirente ha conseguito o avrebbe dovuto conseguire il potere di disporre effettivamente di tali beni, alla destinazione finale dell'operazione di vendita .

Da ultimo, con altra decisione della Corte di Giustizia Europea n. 87/10 del 9 giugno 2011, la Corte ha precisato come *"al fine di determinare se il luogo di consegna sia determinato in base al contratto, il giudice nazionale adito deve tener conto di tutti i termini e di tutte le clausole rilevanti di tale contratto, che siano idonee a identificare con chiarezza tale luogo, ivi compresi i termini e le clausole generalmente riconosciute e sanciti dagli usi del commercio internazionale, quali gli Incoterms elaborati dalla Camera di Commercio internazionale, nella versione pubblicata nel 2000. Se non è possibile determinare il luogo di consegna su tale base, senza far riferimento al diritto sostanziale applicabile al contratto, tale luogo è quello della consegna materiale dei beni mediante la quale l'acquirente ha conseguito o avrebbe dovuto conseguire il potere di disporre effettivamente di tali beni alla destinazione finale dell'operazione di vendita"*.

Procedendo quindi all'esame delle più recenti decisioni della Corte di Cassazione in tema, il giudice del Tribunale di Piacenza evidenziò che, come sottolineato dalla difesa di parte attrice, con ordinanza n. 21191 del 5 ottobre 2009, la Corte aveva mostrato di aver recepito *in toto* la giurisprudenza comunitaria, affermando che *"in tema di vendita internazionale di cose mobili, qualora il contratto abbia ad oggetto merci da trasportare, il luogo di consegna va individuato in quello ove la prestazione caratteristica deve essere eseguita e, come luogo di consegna principale, va riconosciuto quello ove è convenuta l'esecuzione della prestazione ritenuta tale in base a criteri economici, ossia il luogo di recapito finale della merce, ove i beni entrano nella disponibilità materiale e non soltanto giuridica dell'acquirente, con la conseguenza che sussiste la giurisdizione del giudice di tale Stato rispetto a tutte le controversie reciprocamente nascenti dal contratto, ivi compresa quella relativa al pagamento dei beni alienati, dovendosi ritenere che la disciplina stabilita dal regolamento CE n 44 del 2001 prevalga sulle disposizioni dettate in subiecta materia, dalla Convenzione di Vienna. L'art 31 di detta Convenzione, relativo al luogo in cui il vettore, eventualmente incaricato, abbia preso in consegna la merce, nonché il successivo art 57 nella medesima Convenzione,*





relativo all'individuazione del luogo di pagamento del prezzo al venditore vanno, pertanto, interpretati nel senso che contengono una regola iuris idonea a disciplinare i rapporti obbligatori delle parti, ma non la giurisdizione". (in questo senso, anche Cassazione, SS.UU., n. 6640 del 2 maggio 2012).

Essendo stata affermata dalla Suprema Corte la prevalenza del cosiddetto criterio economico rispetto a quello giuridico, il giudice del Tribunale di Piacenza rilevò come la giurisprudenza comunitaria, proprio all'esito dell'analisi del significato della clausola 5 lett. b), avesse anche chiarito che il criterio dell'effettività, cioè del luogo di effettiva disponibilità materiale del bene, dovesse coniugarsi, sempre ai fini dell'individuazione della giurisdizione, con una attenta indagine in ordine al contenuto del contratto, anche con specifico riferimento alla eventuale previsione in esso contenuta, di clausole pattizie di rilievo non già nazionale ma internazionale, come sono, ad esempio le clausole Incoterms.

Orbene, poiché dette clausole costituiscono norme di tipo pattizio, non obbligatorie, di rilievo internazionale, ed incorporano sinteticamente nel rapporto contrattuale una serie ulteriore di contenuti negoziali predefiniti, delicata questione sottoposta all'esame del Giudice era quella relativa all'indagine sull'interpretazione del contratto di compravendita, al fine di verificare la sussistenza o meno in esso di una inequivoca volontà di entrambe le parti, venditore e acquirente, al loro impiego e all'accettazione delle relative implicazioni anche in tema di individuazione della giurisdizione, apparendo, pertanto, necessario che la comune volontà dei contraenti sul punto emergesse in modo chiaro e preciso dal testo. Orbene, non vi è dubbio che, qualora si possa affermare che una clausola Incoterm è stata concordata tra le parti in modo chiaro, ne conseguirà la rilevanza di essa anche come criterio di eventuale collegamento in ordine alla giurisdizione da applicare, secondo i principi stabiliti dalla Corte di Giustizia Europea (vedasi in questo senso anche Tribunale di Padova, 3 maggio 2012, che, peraltro, giunse a conclusioni di segno negativo sull'assunto secondo il quale la clausola Incoterm CPT *"carriage paid to customer warehouse"*, avrebbe disciplinato esclusivamente il riparto dei costi di trasporto senza mutare il luogo di destinazione finale della merce, pur riconoscendo la rilevanza in astratto, ai fini dell'individuazione della giurisdizione nella compravendita internazionale, alle clausole indicate qualora fatte oggetto di espresso accordo tra le parti; in senso contrario, per un disvalore delle clausole Incoterms in generale ai fini dell'individuazione della giurisdizione vedasi, invece Tribunale di Novara, 6 giugno 2011, che ha ritenuto che qualsivoglia clausola Incoterm, dando contenuto all'accezione giuridica del luogo di consegna *"non sarebbe comunque idonea ad incidere sulla nozione fattuale che coincide immutabilmente con il luogo di destinazione finale della merce, a prescindere dal luogo in cui il vettore incaricato la prenda in consegna"*). Svolte le considerazioni di cui sopra, e valutata quindi la normativa applicabile al caso concreto, il Giudice del Tribunale di Piacenza prendeva atto di come la difesa di parte attrice avesse eccepito la carenza di giurisdizione del Tribunale adito in considerazione della circostanza, documentata in atti, secondo la quale la merce non pagata dall'opponente avrebbe avuto quale luogo di consegna finale la città di Barcellona (Spagna), mentre la





convenuta sosteneva il permanere della giurisdizione italiana in virtù della circostanza che, in base all'uso commerciale invalso tra le parti, la società venditrice avrebbe adempiuto al proprio obbligo di consegna della merce mediante il conferimento dei beni compravenduti al vettore incaricato del trasporto presso la propria sede in Calendasco.

Posto quindi che la resa della merce sarebbe avvenuta *ex works*, secondo la tesi della convenuta società venditrice, ne conseguirebbe l'applicabilità della giurisdizione italiana, avendo le parti, con tale richiamo, pattuito espressamente la consegna della merce franco fabbrica, a nulla rilevando l'ulteriore circostanza secondo la quale, per mero errore materiale del magazzino, il documento di presa in consegna della merce indicasse la resa "Franco destino" in contrasto con una resa franco fabbrica come precisato nella conferma d'ordine.

Il Tribunale ritenne che le argomentazioni svolte dalla difesa della convenuta non fossero meritevoli di accoglimento dal momento che, se in linea generale si doveva certamente ritenere che le clausole Incoterms potessero essere rilevanti al fine dell'individuazione del luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio ogni qual volta disciplinassero non solo il riparto dei costi ma anche il luogo di consegna, avendo esse natura pattizia in base agli usi internazionali, occorreva peraltro considerare come nel caso di specie la clausola *ex works* apposta nella conferma d'ordine non presentasse i requisiti di chiarezza e di univocità richiesti dalla giurisprudenza comunitaria.

Ed, invero, secondo il giudizio del Tribunale, detta clausola appariva priva di sufficienti connotati di chiarezza tali da rendere in modo incontrovertibile accertata la comune volontà dei contraenti in ordine ad essa, anche con specifico riguardo all'individuazione della giurisdizione applicabile nel caso concreto, tanto che l'indicata dizione compariva solamente nella conferma d'ordine, costituente atto unilaterale, prodotta dalla convenuta, che, peraltro non aveva prodotto l'ordine dell'acquirente, non potendosi da ciò desumere, in assenza di elementi ulteriori, che tale indicazione fosse il risultato di una comune sicura volontà sul punto.

Ne conseguiva che l'indicazione della clausola *ex works* doveva apparire più espressione di una iniziativa del tutto unilaterale della convenuta piuttosto che il risultato di un comune accordo sul punto, apparendo conforme a diritto individuare il luogo della consegna della merce, e di conseguenza della giurisdizione applicabile, in quello di consegna finale giusto il disposto della clausola 5, lett. b), del Regolamento (CE), seguendo quindi l'accezione economica data dalla Corte di Cassazione e non le disposizioni contenute nel contratto, che sul punto si presentava estremamente equivoco.

Pertanto, all'esito delle suddette valutazioni, in accoglimento dell'opposizione proposta da L. V. S., il Tribunale di Piacenza annullava il decreto ingiuntivo, in quanto emesso da Giudice privo di giurisdizione sul punto, con declinazione della stessa in favore della giurisdizione spagnola, apparendo, per una differente conclusione, del tutto generiche le istanze di prova orale articolate dalla convenuta con specifico riferimento all'individuazione della volontà delle parti a riguardo, e compensando le spese processuali in ragione della complessità delle questioni di diritto trattate.





La sentenza in questione mette quindi in luce una serie di principi che possono essere brevemente riassunti come segue:

- I) Nella compravendita internazionale di merci ai fini della individuazione della giurisdizione secondo i criteri di collegamento disciplinati dal Regolamento (CE) 44/2001, art 5, lett. *b*), opera il criterio fattuale ovvero economico come sancito dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia europea e come recepito dalla giurisprudenza di Legittimità;
- II) La previsione del foro speciale di cui all'art 5, lett. *b*), del Regolamento (CE) 44/2001 nella parte in cui fa riferimento, quale criterio di collegamento ai fini della giurisdizione, anche al luogo ove i beni avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto, rende rilevante gli Incoterms quali norme pattizie di diritto internazionale riconosciute nella prassi, in quanto idonei a modificare il luogo di consegna della merce secondo la volontà dei contraenti che ad esse abbiano fatto riferimento.
- III) Gli Incoterms ai fini dell'individuazione della giurisdizione devono essere espressamente e chiaramente richiamati dalle parti nel contratto di compravendita tra loro concluso in modo inequivoco ed evidenziato.
- IV) Non si possono considerare rilevanti a tali fini gli Incoterms (nel caso di specie *Ex Works*) inseriti solamente da una parte nella propria singola conferma d'ordine, tanto più qualora nel documento di presa in consegna la stessa parte abbia riportato quale forma di resa quella, di differente tenore, del "franco destino".

