



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:

Greta Tellarini, Dorian Ricciutelli,
Alessandra De Nardo, Leonardo Morelli,
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

I più recenti interventi comunitari nell'ambito dello sviluppo della politica marittima integrata dell'Unione europea p.2
di Greta Tellarini

La strategia per la sicurezza marittima adottata dall'Unione Europea p.9
di Dorian Ricciutelli

The International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT) p.13
di Alessandra De Nardo

Osservatorio legislativo p.15
a cura di Leonardo Morelli

Rassegna giurisprudenziale p.27
a cura di Nicola Ridolfi

Materiali p.31
a cura di Greta Tellarini



I più recenti interventi comunitari nell'ambito dello sviluppo della politica marittima integrata dell'Unione europea

di Greta Tellarini

La definizione a livello comunitario di una nuova politica marittima integrata, in linea con gli obiettivi individuati dalla Strategia di Lisbona del 23-24 marzo 2000 per la crescita e l'occupazione, si concretizza nel Libro Verde dell'Unione europea del 7 giugno 2006 dal titolo «Verso una futura politica dell'Unione: oceani e mari nella visione europea»¹, che riafferma l'identità marittima dell'Europa e l'importanza di salvaguardare, in un periodo in cui le pressioni ambientali minacciano la sostenibilità delle attività marittime, la supremazia di questo settore, che deve, dunque, tendere verso un'industria marittima innovativa, competitiva e rispettosa dell'ambiente.

Le molteplici attività che si svolgono nei mari europei (trasporti, commercio, industrie costiere e portuali, pesca, acquacoltura, turismo, ricerca marina) sono state per molto tempo gestite in maniera isolata, seguendo regole settoriali, peraltro applicabili a livello regionale. L'aumento e lo sviluppo delle molteplici attività impongono l'adozione di un sistema di gestione delle stesse che segua un approccio globale e trasversale, in grado di contemperare la crescita economica con un'effettiva protezione dell'ambiente, presupposto per garantire uno sfruttamento economico equilibrato di tutte le potenzialità offerte dal mare, dalla navigazione al commercio, dalle industrie costiere e portuali alla produzione di energia eolica, dall'acquacoltura alla pesca, dal turismo alla ricerca marina.

La gestione integrata delle aree marine e costiere, perseguita dalla Commissione nel Libro Verde, viene considerata una delle principali componenti dello sviluppo sostenibile, in grado di accrescere il benessere delle comunità costiere e conservare l'integrità biologica e la biodiversità. La politica marittima integrata, delineata nel Libro Verde della Commissione, presuppone, dunque, un sistema di *governance* delle attività correlate agli usi del mare, idonea a promuovere le interconnessioni tra i diversi ambiti ed a pervenire alla «composizione di interessi conflittuali nelle zone marine e costiere», incoraggiando lo sfruttamento integrato dei mari e degli oceani

La nuova politica dei mari e degli oceani ha il compito di indicare "in che modo dall'attività decisionale e dalla composizione di interessi conflittuali nelle zone marine e costiere potrebbe scaturire un clima più propizio agli investimenti e allo sviluppo di attività economiche sostenibili", costituendo ciò la base per garantire uno sviluppo economico che sia in grado di espandersi, rispettoso dell'ambiente marino, competitivo e, quindi, sostenibile.

L'obiettivo di privilegiare un approccio globale e trasversale nella gestione delle attività connesse agli usi del mare (già proposto dal Libro Verde) è ribadito ed evidenziato anche nel Libro Blu della Commissione del 10 ottobre 2007 «Una politica marittima integrata per l'Unione europea»², ove la Commissione propone una politica idonea a rafforzare la capacità

1 COM(2006) 275 definitivo.

2 COM(2007) 575 definitivo.





dell'Europa di far fronte alle sfide della globalizzazione e della competitività, al cambiamento climatico, al degrado dell'ambiente marino, alla sicurezza marittima, affermando come un uso sostenibile dell'ambiente marino costituisca un prerequisito per lo sviluppo e la concorrenzialità delle industrie correlate.

Infatti, si legge che «la crescente concorrenza per l'utilizzo dello spazio marino e l'impatto cumulativo delle attività umane sugli ecosistemi marini rendono inadeguata l'attuale, frammentata procedura decisionale nel settore degli affari marittimi e richiedono un approccio maggiormente collaborativo e integrato. Per troppo tempo le politiche relative a settori come il trasporto marittimo, la pesca, l'energia, la sorveglianza e il controllo dei mari, il turismo, l'ambiente marino e la ricerca marina hanno proceduto su binari separati, provocando talvolta inefficienze, incoerenze e conflitti di utilizzazione».

La Commissione individua, come strumenti per la pianificazione di una politica marittima integrata: a) la realizzazione di una rete europea per la sorveglianza marittima, idonea a rispondere alle minacce connesse alla sicurezza della navigazione, all'inquinamento marino, all'applicazione delle leggi ed alla sicurezza generale; b) la pianificazione dello spazio marittimo e la gestione integrata delle zone costiere (ICZM), volte a gestire le difficoltà nascenti dagli usi concorrenti del mare (trasporto marittimo, attività ricreative, pesca, acquacoltura ed altre forme di sfruttamento marino), al fine del conseguimento di uno sviluppo sostenibile delle zone marine e del risanamento ambientale marino; c) la disponibilità e l'accesso di dati ed informazioni, che costituiscono la base di un processo decisionale strategico sulla politica marittima.

La politica marittima integrata dell'Unione europea deve concentrare la propria azione principalmente su alcuni settori di intervento. Innanzitutto, l'obiettivo principale della politica marittima integrata deve essere quello della promozione dell'uso sostenibile degli oceani e dei mari per consentire lo sviluppo dei settori marittimi e delle regioni costiere. Al fine di garantire uno sviluppo sostenibile delle attività legate al mare è indispensabile una visione strategica aggiornata che consenta lo sviluppo di trasporti marittimi, porti e settori affini concorrenziali, affidabili e sicuri, garantendo al tempo stesso che tale sviluppo non rappresenti una minaccia per la salute dell'ecosistema marino. In secondo luogo, anche la creazione di una base di conoscenze e di innovazione, basata sulla scienza, sulla ricerca e sulla tecnologia sono di fondamentale importanza per uno sviluppo sostenibile delle attività connesse con il mare, in quanto consentono di ottenere una migliore comprensione dell'impatto delle attività umane sui sistemi marini ed offrono lo strumento per garantire la sostenibilità dell'interazione tra attività marittime ed ambiente marino. Infine, la promozione del turismo nelle zone costiere dell'Unione europea rende particolarmente urgente in queste regioni la necessità di conciliare sviluppo economico, tutela ambientale marina e qualità della vita, per cui l'impegno della Commissione è rivolto alla formulazione e promozione di una politica turistica sostenibile che tenga conto del turismo costiero e marittimo.

I due libri della Commissione rappresentano una tappa evolutiva particolarmente significativa. Da quel momento, l'Unione europea si è proposta un obiettivo di più ampio respiro





nell'ambito della politica marittima comunitaria: integrando in un'unica strategia le politiche in materia di mari e oceani, l'Europa è in grado di ottenere risultati più efficaci, con un impatto meno pesante sull'ambiente, attraverso una visione volta a valorizzare in maniera sostenibile lo sviluppo ottimale di tutte le attività connesse al mare³.

Contribuisce a dare nuovo impulso alla politica marittima integrata dell'UE la Comunicazione della Commissione del 13 settembre 2012 su «Crescita blu. Opportunità per una crescita sostenibile dei settori marino e marittimo»⁴, un'iniziativa volta a valorizzare il potenziale inutilizzato degli oceani, dei mari e delle coste in termini di crescita e di occupazione, come integrata dalla successiva Risoluzione del Parlamento europeo del 2 luglio 2013 su «Crescita blu: migliorare la crescita sostenibile nei settori marino, del trasporto marittimo e del turismo»⁵.

La crescita dell'economia blu, nell'ambito della quale i singoli settori sono interdipendenti e fanno affidamento su un uso sostenibile del mare da parte degli altri settori, rappresenta la dimensione marittima della Strategia Europa 2020 e può contribuire alla competitività dell'Unione europea, all'uso efficace delle risorse, alla creazione di posti di lavoro e allo sviluppo di nuove fonti di crescita, attraverso la tutela della biodiversità, la protezione dell'ambiente marino e la salvaguardia dei servizi offerti dagli ecosistemi marini e costieri. Considerata la fragile natura dell'ambiente marino, l'economia blu deve, infatti, essere sostenibile e tener conto delle problematiche ambientali, per cui si rende necessario un impegno diretto a ridurre l'impatto ambientale delle attività marittime, come, ad esempio, l'emissione di sostanze inquinanti e lo scarico di sostanze nocive.

Al fine di stimolare la competitività dei settori economici marittimi dell'Unione nel mercato globale, le autorità locali, nazionali, regionali ed europee devono creare le condizioni necessarie alla crescita sostenibile, in particolare con la definizione di sistemi di pianificazione dello spazio marittimo, il miglioramento delle infrastrutture, la creazione di un accesso alle competenze professionali e la garanzia dei finanziamenti. L'aumento dell'attività economica associata alla Crescita blu non deve incidere sugli ecosistemi marini e costieri, che sono estremamente sensibili e risentono per primi degli impatti del cambiamento climatico, e deve sempre garantire la sicurezza marittima.

In particolare, la risoluzione del Parlamento europeo, che evidenzia l'importanza del settore dell'economia blu per la crescita e lo sviluppo dell'occupazione futura in Europa e la rilevanza delle aree costiere in Europa, rappresenta una *roadmap* del Parlamento per un ulteriore avanzamento nella strategia della Crescita blu ed uno strumento per rivitalizzare al tempo stesso la Politica Marittima Integrata. Il Parlamento europeo inserisce la strategia della Crescita blu nell'ambito della programmazione economica pluriennale 2014-2020, includendovi gli obiettivi propri dell'Agenda europea 2020 ed invita gli Stati membri ad implementare la competitività del proprio settore marittimo, incoraggiando sinergie e politiche coordinate che

3 Per maggiori approfondimenti si rinvia a F. PELLEGRINO, *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi comunitari*, Milano, 2009, 129 ss.

4 COM(2012) 494 definitivo.

5 P7_TA-PROV(2013)0300.





permettano di generare valore aggiunto su scala europea. La risoluzione individua come aree fondamentali, in cui sviluppare la politica comunitaria e l'impegno degli Stati membri, alcuni specifici settori, interdipendenti e basati su competenze comuni ed infrastrutture condivise, che richiedono una gestione sostenibile del mare, quali la pianificazione dello spazio marittimo e la gestione integrata delle zone costiere; le competenze marittime e l'occupazione; la ricerca e l'innovazione; i trasporti marittimi; il turismo marittimo e costiero; l'energia blu; la pesca e l'acquacoltura; i minerali marini; la biotecnologia blu.

La risoluzione del Parlamento europeo sulla Crescita blu intende rappresentare un efficace contributo alla crescita della competitività internazionale degli Stati membri dell'UE, sollecitando iniziative per l'uso efficace delle risorse e per la creazione di posti di lavoro, favorendo lo sviluppo di nuovi elementi di crescita in una cornice dell'economia legata al mare e alla dimensione marittima ed offrendo, dunque, un nuovo stimolo alla politica marittima integrata con l'avvio di un processo di sviluppo economico competitivo e sostenibile.

Nell'anno in corso le istituzioni comunitarie sono intervenute in diverse occasioni a definire ed integrare il quadro normativo in cui si inserisce la strategia della Crescita blu e, più in generale, si sviluppa la Politica Marittima Integrata dell'UE.

Nell'ambito di quest'ultima assume un ruolo di significativa rilevanza anche la sicurezza marittima, in quanto essa contribuirebbe, attraverso un approccio coordinato ed integrato, ad aumentare il potenziale di crescita ed occupazione dei mari e degli oceani come definito dalla Strategia Europa 2020, nonché a garantire una buona *governance* marittima, basata su un complesso di norme sia nelle acque territoriali, sia in alto mare. Il 24 giugno 2014 il Consiglio europeo ha adottato la Strategia per la sicurezza marittima dell'Unione europea⁶, il cui obiettivo è fornire un quadro comune per le autorità competenti a livello nazionale ed europeo, garantendo uno sviluppo coerente delle loro politiche specifiche ed una risposta europea alle minacce ed ai rischi in campo marittimo. Un ulteriore obiettivo della strategia è quello di proteggere gli interessi marittimi strategici dell'UE ed individuare le relative modalità d'intervento. La definizione di questo quadro strategico, che fungerà da base di riferimento, è destinata a garantire la coerenza tra le diverse politiche e strategie settoriali in ambito marittimo ed a rafforzare in misura significativa il legame fra gli aspetti della politica marittima dell'UE e della cooperazione civile e militare riguardanti la sicurezza interna ed esterna.

Un ulteriore significativo contributo alla Politica Marittima Integrata è dato dalla Comunicazione della Commissione del 21 febbraio 2014 su "Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo"⁷, in cui l'Unione europea definisce

⁶ Si rinvia per ogni ulteriore approfondimento al successivo contributo di Dorian Ricciutelli.

⁷ COM(2014) 86 definitivo. La strategia sulla Crescita blu, definita nel 2012, annovera il turismo costiero e marittimo fra i cinque settori di intervento prioritario nell'economia blu che daranno impulso all'occupazione nella fascia costiera. Nel 2010 la Commissione ha pubblicato, con il sostegno del Parlamento europeo e del Consiglio, la Comunicazione della Commissione su "L'Europa, prima destinazione turistica mondiale - un nuovo quadro politico per il turismo europeo" (COM(2010) 352/3), in cui si fa espressa menzione dell'esigenza di elaborare una strategia per la sostenibilità del turismo costiero e marittimo.





una strategia volta a migliorare la sostenibilità e la competitività del settore del turismo costiero e marittimo in Europa, la cui attuazione coinvolge Commissione, Stati membri, enti regionali e locali, operatori privati ed altri portatori di interessi.

Nonostante le indubbe potenzialità, il settore deve affrontare varie sfide, a cui la strategia della Commissione cerca di dare una risposta, proponendo azioni che coinvolgono anche gli Stati membri e gli operatori del settore: a) frammentazione del settore, caratterizzato da un'alta percentuale di piccole e medie imprese e da un'insufficiente sinergia sia tra grandi operatori turistici ed attori locali, sia tra imprese ed autorità locali dei bacini marini dell'UE; b) accesso limitato o inesistente ai finanziamenti, sebbene diversi strumenti siano a disposizione degli Stati membri; c) scarsa innovazione e qualificazione, dal momento che il settore turistico non riesce ad attrarre un numero sufficiente di persone qualificate, principalmente a causa della stagionalità e della mancanza di prospettive di carriera che lo caratterizzano; d) aumento della concorrenza sul piano mondiale, in particolare aumento tra le coste europee e le destinazioni a basso costo del resto del mondo per la politica di diminuzione dei prezzi del trasporto; e) crescita delle pressioni ambientali, in relazione alla domanda di acqua, all'aumento dei rifiuti e delle emissioni generate dal trasporto aereo, stradale e marittimo in alta stagione, ai maggiori rischi di impermeabilizzazione del suolo e di perdita della biodiversità (a causa dello sviluppo delle infrastrutture), all'eutrofizzazione ed ai cambiamenti climatici. La strategia mira a promuovere i partenariati, il dialogo e la cooperazione transnazionali ed interregionali, integrando nel contempo le tematiche del turismo costiero e marittimo nei programmi e nelle politiche vigenti. Gli Stati membri, competenti *in primis* in materia di turismo, sono invitati ad elaborare ed attuare le relative strategie nazionali e regionali, a sfruttare i fondi disponibili ed a scambiarsi le migliori pratiche del settore, mentre le imprese ed i portatori d'interesse sono invitati a sviluppare nuovi modelli di *business* ed a diversificare ed innovare l'offerta di prodotti, al fine di rafforzare la capacità di risposta e le potenzialità di crescita del settore. Le azioni proposte mirano, infatti, a migliorare l'offerta turistica sotto il profilo dell'accessibilità, connettività e visibilità ed a promuoverne lo sviluppo sostenibile, riducendo l'impatto ambientale delle attività che essa comporta.

Nella comunicazione la Commissione indica una serie di azioni, da attuarsi in collaborazione con gli Stati membri, gli enti regionali e locali e gli operatori del settore, in grado di favorire la crescita sostenibile del settore ed imprimere un ulteriore impulso alle regioni costiere dell'Europa: redigere una guida delle principali fonti di finanziamento a disposizione del settore; promuovere un dialogo paneuropeo tra operatori del comparto crocieristico e portatori di interessi nel turismo costiero; inserire, ove appropriato, un filone costiero-marittimo nelle iniziative turistiche dell'UE; sostenere lo sviluppo di partenariati, reti e raggruppamenti e di strategie di specializzazione intelligenti a dimensione transnazionale ed interregionale; promuovere forme innovative di gestione attraverso il portale "Iniziativa ICT e turismo"; migliorare la disponibilità e la completezza dei dati nel settore del turismo costiero e marittimo; promuovere l'ecoturismo e favorire i collegamenti con altre iniziative di sostenibilità; promuovere strategie in materia di prevenzione e gestione dei rifiuti e di scarico di rifiuti in





mare, a supporto di un turismo costiero e marittimo sostenibile; svolgere ricerche per stabilire il modo in cui migliorare la connettività delle isole e definire di conseguenza strategie turistiche innovative per le isole (periferiche); indicare, attraverso uno studio *ad hoc*, pratiche innovative di sviluppo dei porti turistici.

È indubbio che lo sviluppo del turismo costiero e marittimo contribuisce al conseguimento degli obiettivi della Strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva, dal momento che una strategia per il turismo costiero e marittimo può aiutare il settore a promuovere la crescita e la creazione di occupazione; ad analizzare le competenze e le qualifiche professionali fra gli operatori, al fine di definire e chiarire le esigenze ed i bisogni del settore in termini di qualificazione professionale; a contenere e ridurre l'impatto ambientale. Uno strumento politico intersettoriale della Politica Marittima Integrata è quello della pianificazione dello spazio marittimo, idoneo anch'esso a sostenere ed agevolare l'attuazione della Strategia Europa 2020. Tale strumento consente alle autorità pubbliche e alle parti interessate di applicare un approccio integrato, coordinato e transfrontaliero destinato a contribuire alla promozione dello sviluppo e della crescita sostenibili delle economie marittime e costiere ed all'uso sostenibile delle risorse del mare e delle coste. Per pianificazione dello spazio marittimo si intende un processo mediante il quale le pertinenti autorità dello Stato membro analizzano e organizzano le attività umane nelle zone marine, al fine di conseguire obiettivi ecologici, economici e sociali. Lo scopo principale della pianificazione dello spazio marittimo è quello di promuovere lo sviluppo sostenibile, definire l'utilizzazione dello spazio marittimo per i diversi usi del mare e la gestione degli usi dello spazio nelle zone marine, compresi i conflitti che ne potrebbero insorgere. La pianificazione dello spazio marittimo è, altresì, finalizzata ad individuare ed incoraggiare l'uso multifunzionale, in conformità delle pertinenti politiche e normative nazionali, mediante un processo di pianificazione, attuato dagli Stati membri, da cui scaturisca una pianificazione globale, volta ad identificare i diversi usi dello spazio marittimo, tenendo conto delle trasformazioni a lungo termine dovute ai cambiamenti climatici.

Lo scorso luglio il Parlamento europeo ed il Consiglio hanno adottato la Direttiva 2014/89/UE del 23 luglio 2014, che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo⁸, al fine di creare un quadro comune per la pianificazione dello spazio marittimo in Europa ed uniformare mediante la definizione di una serie di requisiti minimi comuni la pianificazione a livello locale, regionale e nazionale nelle zone marittime condivise.

La presente direttiva istituisce, dunque, un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo nell'intento di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime, lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine. Nell'ambito della Politica Marittima Integrata dell'Unione europea, tale quadro prevede l'elaborazione e l'attuazione, da parte degli Stati membri, della pianificazione dello spazio marittimo allo scopo di contribuire al conseguimento dello sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei traspor-

⁸ Pubblicata in G.U.U.E. L 257 del 28 agosto 2014. Si rinvia all'Osservatorio legislativo di questo numero per un breve resoconto del contenuto della direttiva.





ti marittimi e del settore della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, la tutela e il miglioramento dell'ambiente, compresa la resilienza all'impatto del cambiamento climatico, nonché al raggiungimento di altri obiettivi, quali la promozione del turismo sostenibile e l'estrazione sostenibile delle materie prime.

Al fine di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime, lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine, è opportuno che la pianificazione dello spazio marittimo applichi l'approccio eco-sistemico di cui all'art. 1, par. 3, della Direttiva 2008/56/CE⁹, che rappresenta il pilastro ambientale della Politica Marittima Integrata, al fine di garantire che la pressione collettiva di tutte le attività sia mantenuta entro livelli compatibili con il conseguimento di un "buono stato ecologico" e che non sia compromessa la capacità degli ecosistemi marini di reagire ai cambiamenti causati dalle attività umane, contribuendo nel contempo all'uso sostenibile dei beni e dei servizi marini da parte delle generazioni presenti e future.

⁹ Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino), pubblicata in GUCE L 164 del 25 giugno 2008.





La strategia per la sicurezza marittima adottata dall'Unione europea

di Dorian Ricciutelli

Il Consiglio dell'Unione europea, nella sessione del 24 giugno 2014, ha adottato il documento proposto dalla presidenza greca¹ (1), concernente la "European Union Maritime Security Strategy - (EUMSS)" che rappresenta il quadro di riferimento delle prossime attività, volte ad affrontare efficacemente le sfide che attendono la sicurezza dei trasporti marittimi².

Si tratta di una iniziativa obiettivamente assai ambiziosa, attesa l'estrema complessità del relativo progetto che involge, nel contempo, aspetti sia interni che esterni della sicurezza, in conformità, *inter alia*, degli orientamenti tracciati dalla *European Security Strategy* (ESS), introdotta dal Consiglio europeo il 12 e 13 dicembre 2003³.

Sul punto va detto che l'EUMSS, approvata dal Consiglio europeo del 27 e 28 giugno 2014 (Doc. EUCO 79/14), risulta pienamente incardinata nel *framework* delle politiche comunitarie di settore e, segnatamente, della "Integrated Maritime Policy (IMP)"⁴, che richiama il documento di "Conclusioni" del Consiglio del 5 e 6 giugno 2014, inclusivo della annessa "Dichiarazione di Atene", sottoscritta dai Ministri dei trasporti dell'Unione europea in occasione della riunione informale del 7 maggio 2014⁵.

Con riferimento alla genesi del provvedimento di cui si discute, è utile in questa sede registrare che la Commissione e l'Alto Rappresentante della Politica Estera dell'Unione europea sono stati promotori di una apposita Comunicazione, datata 6 marzo 2014, significativamente rilevante per una esaustiva definizione, giustappunto, del concetto di "global maritime strategy"⁶.

Va, inoltre, detto che dalla trattazione della istituenda strategia appare emergere - come dato paradigmatico - l'assoluta centralità del ruolo assegnato alla "sicurezza" da intendersi - e qui sta il *quid novitatis* - nella accezione duale di *security* e di *safety*, che in precedenza è risultato estremamente marginale sia nell'ambito della Politica Marittima Integrata (PMI), di cui al Regolamento (UE) n. 1255/2011, che in seno alla citata strategia (ESS).

Sul piano strutturale, ci accorgiamo agevolmente della semplicità di impostazione dell'atto in parola che, seguendo una logica strettamente analitica, descrive *in primis* il "contesto" generale, gli "obiettivi" e i "principi" fondanti (*i.e.* "approccio intersettoriale", "integrità funzionale", "rispetto" normativo e "multilateralismo" - punti I, II e III), nonché gli "interessi" da tutelare e, specularmente, la tipologia delle rispettive "minacce" (punti IV e V). Alla stregua di tali premesse, è consentito dunque sondare il *core* della strategia, ovvero sia i profili sostanziali della "risposta dell'UE", predisposta contro i potenziali pericoli "in mare e dal mare" per l'intera comunità, che è compendiata nella individuazione di cinque macro-

1 Vedi nota del 9/1/2014 del Consiglio, intitolata "Presidenza greca del Consiglio dell'UE: obiettivi e priorità".

2 Vedi doc. 11205/14 del 24/6/2014; vedi anche in sessione del Consiglio (Affari Generali) n.3326, doc.11198/14.

3 Vedi "Report on the implementation of the ESS" (2008) e "Internal Security Strategy" (2010).

4 Council Conclusions in doc. 11204/2014, punto 15), del 24/6/2014.

5 Vedi doc. 10320/2014 del Consiglio TTE "Conclusions on the mid - term review of the maritime transport policy to 2018 and outlook to 2020".

6 Vedi Commissione, Comunicazione congiunta (Joint (2014) 9 final).





aree (punto VI), sulle quali si indirizza ogni sforzo per finalizzare le misure predisposte alla salvaguardia della sicurezza .

A ben guardare, ci si riferisce a precise scelte tecnico - politiche riguardanti - secondo l'ordine stesso dell'articolato - la ottimizzazione delle azioni con l'estero dell'Unione europea, lo sviluppo delle conoscenze attuato mediante la condivisione informativa e il miglioramento della sorveglianza, l'accrescimento del *know - how* tecnologico comune, il potenziamento della gestione del rischio, della protezione delle infrastrutture strategiche e della risposta alla crisi e, infine, l'ampliamento della ricerca e degli aspetti formativi connessi alla sicurezza *de qua*.

Al di là delle opinabili considerazioni circa l'eventuale, pretesa esaustività delle soluzioni prospettate, può suscitare qualche perplessità il vincolo - apparentemente inderogabile - che impone di attuare la "strategia" non soltanto senza ulteriori gravami finanziari e amministrativi, ma anche a legislazione invariata, come si evince nel punto III, *b*), *verbatim* "evitando al contempo la creazione di nuove strutture e norme, oneri amministrativi supplementari e l'obbligo di finanziamenti aggiuntivi".

In sostanza, a noi sembra di cogliere una contraddizione nella suesposta proposizione, proprio in virtù della convinzione, peraltro desumibile dalla *ratio* ispiratrice del corrente programma legislativo e di lavoro comunitario⁷, che sia quantomai opportuno modificare il *corpus* legislativo europeo dimostratosi, invero, privo della necessaria - ed indilazionabile - visione unitaria degli aspetti connessi alla sicurezza nel campo marittimo.

In proposito, si potrebbe ritenere insufficiente l'attuale strumentario normativo, apprestato dai singoli Stati membri e derivato dalla *soft law* dell'IMO per la lotta alla pirateria, che dovrebbe essere invece sostenuta da apposite regole armonizzate a livello europeo, alla stregua di quanto praticato nei confronti di analoghe fattispecie critiche contemplate dalla strategia stessa. A titolo esemplificativo, si osserva, infatti, che l'UE è già intervenuta a rafforzare la legislazione dedicata al contrasto degli "atti di terrorismo e di interferenza illecita nei confronti delle navi e degli impianti portuali" tramite il Regolamento (CE) n. 725/2004 (incorporando la pertinente disciplina convenzionale SOLAS e Codice ISPS) e, successivamente, per prevenire le "attività illegali transfrontaliere" con l'emanazione del Regolamento (CE) n. 562/2006, che ha riformato la "gestione delle frontiere marittime esterne", convertendo, *in parte qua*, la Convenzione Schengen nel relativo *acquis communautaire*.

Affinché l'impianto del disegno strategico, sin qua sinteticamente descritto, non si risolva in una mera dichiarazione di intenti e nell'ottica di conseguire i risultati auspicati in tempi ragionevolmente accettabili, è stata prevista l'elaborazione di un complesso piano d'azione a rotazione (*rolling Action Plan*), da rendere operativo entro il 2014, che possa incisivamente integrare la "sicurezza marittima nelle politiche dell'UE".

Sul terreno metodologico, il meccanismo prescelto per le procedure relativo alle future fasi applicative s'impenna, da un lato, sulla organizzazione di "azioni intersettoriali" inserite

⁷ Vedi risoluzione del Comitato delle Regioni (G.U.U.E., C/114/1 del 15/4/2014), punto 43.





all'interno di "filoni di lavoro" e, dall'altro, sullo svolgimento nel contempo di una valutazione (periodica) dei progressi raggiunti.

Conviene, altresì, chiarire che la predetta pianificazione segue le indicazioni dettate dal Consiglio europeo nelle "Conclusioni" del 20 dicembre 2013 sulla Politica di Difesa e Sicurezza Comune (PSDC)⁸, nel cui contesto è stata espressamente evocata la Strategia della sicurezza marittima, correlativamente alle attività prioritarie mirate ad "aumentare l'efficacia, la visibilità e l'impatto della PSDC".

Orbene, nel novero delle "Integrated Maritime Policies Priorities", relativo al programma del semestre italiano europeo (i.e. 1 luglio - 31 dicembre 2014), riveste particolare rilevanza l'intendimento di concludere una serie di concrete progettualità tese ad implementare la suddetta Strategia⁹ e, in data 8 luglio 2014, si è tenuto presso il porto di Civitavecchia (a bordo della portaerei "Cavour") il seminario, previsto in agenda dalla Presidenza e presieduto dal Ministro della difesa con la partecipazione dei rappresentanti dei Paesi UE, delle Istituzioni dell'Unione europea e degli *stakeholder* internazionali e nazionali¹⁰.

Spostando il discorso sui lavori del semestre, analogo interesse suscitano, *in subjecta materia*, i temi trattati in occasione della riunione del Consiglio (informale) Affari Generali, tenuto a Milano il 29 agosto 2014, riguardanti l'implementazione dell'Agenda strategica per l'Unione europea in una fase di cambiamento¹¹.

Come abbiamo già accennato, tale pacchetto del "nuovo ciclo legislativo" comprende quelle specifiche priorità che segneranno nel prossimo quinquennio un consistente impegno delle istituzioni, nel cui novero si debbono evidenziare, ai fini della nostra indagine, le questioni connesse proprio alla esigenza di garantire una forte protezione delle frontiere ed uno spazio di sicurezza nell'Unione europea.

In questa cornice, degna di considerazione appare, peraltro, la recente iniziativa del Ministero dell'interno italiano di sollecitare il coinvolgimento nelle operazioni di "Mare Nostrum" dei *partner* europei, sotto l'egida dell'Agenzia Frontex, al fine di fronteggiare adeguatamente il crescente fenomeno dei flussi immigratori provenienti dalla sponda sud del Mediterraneo, assicurando innanzitutto l'opera di salvataggio e soccorso dei migranti.

In esito all'incontro tecnico presso la Commissione del 27 agosto 2014 è, infatti, stata assunta la decisione di realizzare la missione denominata Frontex Plus¹², che, a decorrere dal mese di novembre 2014, parallelamente alle attività svolte da "Mare Nostrum", dovrebbe prevedere il rafforzamento del pattugliamento e controllo - e, *obiter dictum*, non altro - delle frontiere marittime meridionali dell'Unione, attraverso l'integrazione delle missioni di "Hermès" e "Enea" e la partecipazione, su base volontaria, degli Stati membri interessati.

8 Vedi EUCO 217/13 del 20/12/2013, I, sub a) n.9 1° *bullet*.

9 Vedi doc. "Programme and Priorities" - Trasporti della Presidenza italiana dell'UE 2014, presentata il 1/7/2014 in occasione della riunione del "Gruppo Trasporti" del Consiglio.

10 Vedi nota del 10/7/2014 del Ministero della difesa sull'audizione del Ministro dinanzi alle competenti Commissioni congiunte di Camera e Senato, in merito alle linee di azione del Governo in tema di difesa durante il semestre italiano di Presidenza.

11 Il cui testo è stato oggetto di approvazione nel Vertice del 27 giugno 2014 (vedi *infra*).

12 Riunione tra il Ministro dell'interno italiano ed il Commissario degli Affari Interni dell'UE.





In conclusione, tenendo presente - beninteso - che la soluzione comune in sede europea della problematica riguardante la difesa dei confini esterni dell'UE e la tutela della vita umana in mare è già normativamente contemplata - seppur in linea di principio - nel predetto documento relativo alla *"global maritime strategy"*, il contributo di Frontex Plus può rappresentare solo un momento embrionale lungo il percorso necessario al raggiungimento di una autentica politica solidale, rivolta alla suddivisione equilibrata delle responsabilità (*burden sharing*) in funzione anti-immigrazione ed accoglienza fra tutti gli Stati dell'Unione europea¹³.

¹³ Sul punto si rinvia a *"The Italian Maritime Journal"*, 2014, n.1, pag. 11.





The International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT)

di Alessandra De Nardo

The *International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas* (ICCAT) is responsible for the conservation of tuna and tuna-like species in the Atlantic Ocean and adjacent seas including the Mediterranean Sea. It is also increasingly regulating shark species associated with the fisheries. The ICCAT is thus responsible for managing, species including bluefin tuna, swordfish and tropical tunas. The organisation was established in 1969 and has 42 Contracting Parties, including the EU, the United Kingdom and France (the latter two on behalf of their overseas territories). The annual meeting of ICCAT is closely linked to the management of bluefin tuna stocks, which has significant financial implications for the European tuna fishing fleets and tuna fattening farms.

The upcoming 19th Special Meeting of the International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT) is an unprecedented chance for the EU to set a high standard for sustainable fisheries management at the international level. In recent years, the EU has helped to lead ICCAT towards better, science-based management of highly migratory species.

This year the special meeting of the International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT) will take place in Genoa (Italy). This will provide an opportunity at the Council level to provide guidance for the preparation of EU positions for the ICCAT meeting. On 8 July 2014, the Council adopted a decision on the position to be adopted, on behalf of the European Union, in the ICCAT. This “general mandate” applies to annual and special ICCAT meetings from 2014 until 2019, sets out the principles for the EU position and lays down the process regarding year to year specification to the EU position to be taken at ICCAT.

In 2006 ICCAT adopted a 15-year recovery plan for Eastern bluefin tuna. This plan was subsequently modified in 2008, 2009 and 2010, and considerably revised in 2012. The latest revision concerned, in addition to control issues, the TAC (Total Allowable Catches) for 2013 and thereafter, which was fixed at 13400 tonnes applying the established quota distribution key. At the 2013 annual meeting the TAC was maintained at the level of 13 400 tonnes, but more flexibility was introduced for fishing bluefin tuna in non-spawning coastal waters.

At the 2013 meeting, the EU did not oppose a roll-over of the TAC for Western bluefin tuna, although it did advocate to lower it.

Usually bluefin tuna fishing is permitted in the eastern Atlantic and Mediterranean by large-scale pelagic longline catching vessels over 24 m during the period from 1 January to 31 May with the exception of the area delimited by West of 10°W and North of 42°N, where such fishing shall be permitted from 1 August to 31 January.

Purse seine fishing for bluefin tuna is permitted in the eastern Atlantic and Mediterranean during the period from 26 May to 24 June.

Bluefin tuna fishing by baitboats and trolling boats is permitted in the eastern Atlantic and Mediterranean during the period from 1 July to 31 October. CPCs (Contracting Parties and





Cooperating) may specify a different starting date for the fishing seasons for these vessels operating in the Eastern Atlantic, since it does not affect the protection of spawning grounds, while keeping at four months the total duration of the open season for these fisheries. It is obligatory to take the necessary measures to prohibit catching, retaining on board, transshipping, transferring, landing, transporting, storing, selling, displaying or offering for sale bluefin tuna weighing less than 30 kg or with fork length less than 115 cms. A minimum size for bluefin tuna of 8 kg or 75 cms fork length have to be followed.

In the light of the update stock assessment, which has just been published by ICCAT's scientific body for Eastern bluefin tuna, several member states will likely request an increase in the TAC, based on information from their industry.

The main types of data used by ICCAT could be classified according to two criteria: The source of the data, and the intended usage for the data.

The Fishery independent data such as research vessel surveys are used in many stock assessments world-wide because such data are less prone to biases than fishery-dependent data are. For example, while a research vessel survey can be designed to operate the same way year after year, it is unlikely to encounter constant technology and methods of operation with commercial vessels.

But, the migratory behavior and wide spatial (and vertical) distribution of most large tunas make it practically impossible to carry out fishery-independent surveys at reasonable costs. Most fishery-independent studies on tunas are conducted with tagging programs. There are, however, a few examples of surveys conducted (e.g., larval surveys).

However the Fishery-dependent represent the vast majority of data used by ICCAT. The main sources are: Logbooks, observer programs, port sampling, factory/market sampling, and international trade (import/export) statistics. In some cases, remote systems such as telephone and mail surveys, are used.

In many cases, data collected from various sources are used to improve estimates. For example, the estimates of catch made at sea may be adjusted with more precise quantification of catches made at the time of landing in port.

Certain types of fishery-dependent data are mandatory according to the ICCAT Convention and to various international agreements. The most basic data type that must be collected and reported to ICCAT is total annual catch by species, flag, stock area and gear. Other types of data such as catch/effort samples and size samples also need to be collected and reported to ICCAT.

In 2013, the EU conservation proposals for porbeagle and for shortfin mako were not adopted, nor was a ban on shark finning at sea, but several of the proposals are expected to be re-tabled in 2014.





Osservatorio legislativo

a cura di Leonardo Morelli

REGOLAMENTO (UE) N. 432/2014 DEL CONSIGLIO, DEL 22 APRILE 2014, CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (UE) N. 43/2014 PER QUANTO RIGUARDA DETERMINATE POSSIBILITÀ DI PESCA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 138 del 13 maggio 2014)

Il presente regolamento tratta le possibilità di pesca concesse alle navi dell'Unione europea nelle acque della Norvegia e delle Isole Færøer e alle navi della Norvegia e delle Isole Færøer nelle acque dell'Unione europea, nonché le condizioni di accesso reciproco alle risorse nelle rispettive acque, per alcuni stock o gruppi di stock ittici. L'Unione europea può poi autorizzare le navi comunitarie a prelevare fino al 10% in più del contingente ad essa assegnato, purché tali quantitativi utilizzati in eccesso siano detratti dal contingente dell'Unione per il 2015. Allo stesso modo, l'Unione europea può prelevare nel 2015 quantitativi inutilizzati corrispondenti ad un massimo del 10% del contingente assegnatole nel 2014. I limiti di cattura e le limitazioni dello sforzo stabilite nel Regolamento (UE) n. 43/2014 si applicano rispettivamente a decorrere dal 1° gennaio e dal 1° febbraio 2014.

REGOLAMENTO (UE) N. 508/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 15 MAGGIO 2014, RELATIVO AL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI E LA PESCA E CHE ABROGA I REGOLAMENTI (CE) N. 2328/2003, (CE) N. 861/2006, (CE) N. 1198/2006 E (CE) N. 791/2007 DEL CONSIGLIO E IL REGOLAMENTO (UE) N. 1255/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

(Pubblicato in G.U.U.E. L 149 del 20 maggio 2014)

Con questo regolamento vengono definite le misure finanziarie dell'Unione europea al fine dell'attuazione della Politica Comune della Pesca (PCP), delle misure relative al diritto del mare, dello sviluppo sostenibile dei settori della pesca e dell'acquacoltura e della pesca nelle acque interne, della Politica Marittima Integrata (PMI). Viene istituito il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca (FEAMP) con l'obiettivo di promuovere una pesca ed un'acquacoltura che siano competitive, sostenibili sotto il profilo ambientale, redditizie sul piano economico e socialmente responsabili; favorire l'attuazione della PCP; promuovere uno sviluppo territoriale equilibrato ed inclusivo delle zone di pesca e di acquacoltura; favorire lo sviluppo territoriale equilibrato ed inclusivo delle zone di pesca ed acquacoltura; favorire lo sviluppo e l'attuazione della PMI dell'Unione europea in modo complementare rispetto alla politica di coesione ed alla PCP. Del FEAMP viene dettata una precisa disciplina con relativi poteri ed ambiti di intervento.





REGOLAMENTO (UE) N. 579/2014 DELLA COMMISSIONE, DEL 28 MAGGIO 2014, RECANTE DEROGA A TALUNE DISPOSIZIONI DELL'ALLEGATO II DEL REGOLAMENTO (CE) N. 852/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CON RIGUARDO AL TRASPORTO MARITTIMO DI OLII E DI GRASSI LIQUIDI

(Pubblicato in G.U.U.E. L 160 del 29 maggio 2014)

Con la modifica del punto 4 del Capitolo IV dell'Allegato II del Regolamento (CE) n. 852/2004, il Regolamento (UE) n. 579/2014 stabilisce una deroga sul tipo di imbarcazioni che possono essere usate per il trasporto di olii o di grassi liquidi destinati al consumo umano. Possono essere, inoltre, usate imbarcazioni marittime non riservate al trasporto di prodotti alimentari, purché il carico precedente soddisfi i requisiti tassativi indicati dalla normativa e dai suoi allegati, nonché il comandante dell'imbarcazione fornisca adeguata documentazione probatoria, se richiestagli.

REGOLAMENTO (UE) N. 546/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 15 MAGGIO 2014, CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 718/1999 DEL CONSIGLIO, RELATIVO AD UNA POLITICA DI REGOLAZIONE DELLE CAPACITÀ DELLE FLOTTE COMUNITARIE NELLA NAVIGAZIONE INTERNA, AL FINE DI PROMUOVERE IL TRASPORTO PER VIA NAVIGABILE

(Pubblicato in G.U.U.E. L 163 del 29 maggio 2014)

Il presente regolamento modifica il precedente Regolamento (CE) n. 718/1999, consentendo ad ogni Stato membro di facilitare il conseguimento del prepensionamento oppure la riqualificazione degli stessi operatori del settore della navigazione interna, nonché la facoltà di organizzare corsi per garantire lo sviluppo ed il futuro della professione; viene, inoltre, incoraggiata la possibilità di raggrupparsi in cooperative, così come viene favorito l'adeguamento dei battelli al progresso tecnico, al fine di garantire migliori prestazioni ambientali e promuovere la sicurezza della navigazione.

REGOLAMENTO (UE) N. 597/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 16 APRILE 2014, RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 812/2004 DEL CONSIGLIO CHE STABILISCE MISURE RELATIVE ALLA CATTURA ACCIDENTALE DI CETACEI NELL'AMBITO DELLA PESCA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 173 del 12 giugno 2014)

Il presente regolamento interviene a modificare la normativa precedente allo scopo di rimediare ad alcune problematiche emerse in sede di applicazione, fermo tenendo sempre l'obbligo per gli Stati membri di adottare le misure necessarie per istituire un regime di rigorosa protezione dei cetacei. Le nuove disposizioni tengono conto del progresso tecnico e scientifico ed ampliano il ruolo della Commissione enfatizzando la sua partecipazione anche nei futuri, previsti e prevedibili nuovi aggiornamenti.





REGOLAMENTO (UE) N. 656/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 15 MAGGIO 2014, RECANTE NORME PER LA SORVEGLIANZA DELLE FRONTIERE MARITTIME ESTERNE NEL CONTESTO DELLA COOPERAZIONE OPERATIVA COORDINATA DALL'AGENZIA EUROPEA PER LA GESTIONE DELLA COOPERAZIONE OPERATIVA ALLE FRONTIERE ESTERNE DEGLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 189 del 27 giugno 2014)

Il presente regolamento ha l'obiettivo di adottare norme specifiche per la sorveglianza delle frontiere marittime da parte delle guardie di frontiera nelle operazioni coordinate dall'Agenda europea per la gestione della cooperazione operativa alle frontiere esterne degli Stati membri dell'Unione europea: dal momento che questo stesso obiettivo non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, in ragione delle loro differenti normative e prassi, mentre, in virtù del carattere multinazionale delle operazioni, può essere conseguito meglio a livello comunitario, l'Unione europea può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 TUE. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità, enunciato nello stesso articolo. Tenendo ferma la finalità di assicurare in ogni caso l'incolumità delle persone intercettate o soccorse, delle unità partecipanti o di terzi, il regolamento detta una normativa completa enunciando il principio di non respingimento e differenziando le intercettazioni in alto mare da quelle nelle acque territoriali e da quelle nella zona contigua, ovvero dalle situazioni di ricerca e soccorso. È prevista una disciplina specifica per lo sbarco, così come sono contemplati meccanismi di solidarietà per uno Stato membro che si trovi a far fronte a pressioni urgenti ed eccezionali nelle sue frontiere esterne.

REGOLAMENTO (UE) N. 717/2014 DELLA COMMISSIONE, DEL 27 GIUGNO 2014, RELATIVO ALL'APPLICAZIONE DEGLI ARTICOLI 107 E 108 DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA AGLI AIUTI «DE MINIMIS» NEL SETTORE DELLA PESCA E DELL'ACQUACOLTURA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 190 del 28 giugno 2014)

Il regolamento in oggetto tratta il tema dei finanziamenti statali alle singole imprese operanti nel settore della produzione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura, che non superino l'importo di 30.000 euro nell'arco di tre anni: secondo quanto disposto dal Consiglio ai sensi dell'articolo 109 del trattato, questi stessi finanziamenti sono dispensati dall'obbligo di notifica ai sensi degli articoli 107, paragrafo 1, e 108, paragrafo 3. Viene dettata un'attenta disciplina per evitare che questi finanziamenti possano causare distorsioni nel mercato comune e rientrare nel novero della disciplina generalmente applicata agli aiuti di Stato.

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE, DEL 15 LUGLIO 2014, CHE IDENTIFICA





LE PRIORITÀ DELL'UNIONE PER LA POLITICA DI ESECUZIONE E DI CONTROLLO NELL'AMBITO DEL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI E LA PESCA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 209 del 16 luglio 2014)

La decisione in esame, previa consultazione del comitato del Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca, visto il Regolamento (UE) n. 508/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, relativo al Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca e che abroga i Regolamenti (CE) n. 2328/2003, (CE) n. 861/2006, (CE) n. 1198/2006 e (CE) n. 791/2007 del Consiglio e il Regolamento (UE) n. 1255/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, stabilisce le priorità dell'Unione per la politica di esecuzione e di controllo nell'ambito del già sopra citato fondo. Tali priorità sono: l'attuazione di piani d'azione per eliminare le carenze del sistema di controllo di uno Stato membro; l'attuazione di azioni volte a garanti che si disponga della necessaria capacità amministrativa per attuare un sistema di controllo, ispezione ed esecuzione; l'attuazione di progetti che utilizzino formati standard comuni o migliorino l'interoperabilità tra i sistemi degli Stati membri; il controllo e l'applicazione dell'obbligo di sbarcare tutte le catture; il controllo e l'applicazione del sistema di certificazione delle catture; l'attuazione di progetti per la certificazione, la verifica e la misurazione della potenza motrice; l'attuazione di programmi specifici di controllo ed ispezione; il coordinamento dei controlli; il controllo e l'attuazione dei requisiti di tracciabilità, compresi i sistemi di etichettatura per garantire informazioni affidabili ai consumatori.

REGOLAMENTO (UE) N. 788/2014 DELLA COMMISSIONE, DEL 18 LUGLIO 2014, CHE STABILISCE NORME DETTAGLIATE PER L'IMPOSIZIONE DI AMMENDE E PENALITÀ DI MORA E PER LA REVOCA DEL RICONOSCIMENTO DEGLI ORGANISMI CHE EFFETTUANO LE ISPEZIONI E LE VISITE DI CONTROLLO DELLE NAVI A NORMA DEGLI ARTICOLI 6 E 7 DEL REGOLAMENTO (CE) N. 391/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

(Pubblicato in G.U.U.E. L 214 del 19 luglio 2014)

Il presente regolamento stabilisce le modalità di applicazione degli articoli 6 e 7 del regolamento (CE) n. 391/2009 dalla Commissione, in merito agli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi. Esso fissa i criteri per stabilire l'importo delle ammende e delle penalità di mora, la procedura decisionale per imporre un'ammenda o una penalità di mora o per revocare il riconoscimento di un organismo riconosciuto su iniziativa della Commissione o su richiesta di uno Stato membro. La nuova normativa mira a garantire una maggiore razionalizzazione della precedente, in merito al potere conferito alla Commissione di imporre ammende e penalità di mora agli organismi riconosciuti o di revocarne il riconoscimento, allo scopo di eliminare qualsiasi potenziale minaccia alla sicurezza o alla tutela dell'ambiente. Al fine di garantire la trasparenza e la certezza del diritto, è stata prevista una procedura chiara per definire l'accertamento delle infrazioni e la valutazione della loro gravità, attraverso l'introduzione di un criterio di calcolo delle ammende basato





sul fatturato, nonché per la comunicazione degli addebiti e per i termini di prescrizione per l'imposizione e la riscossione delle ammende e delle penalità di mora.

DIRETTIVA 2014/93/UE DELLA COMMISSIONE, DEL 18 LUGLIO 2014, RECANTE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 96/98/CE DEL CONSIGLIO SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO

(Pubblicata in G.U.U.E. L 220 del 25 luglio 2014)

La presente direttiva modifica la Direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo. Ai fini della Direttiva 96/98/CE, si applicano i testi aggiornati delle convenzioni internazionali e delle norme tecniche relative alle prove. Dall'adozione dell'ultimo atto modificativo della Direttiva 96/98/CE è entrato in vigore un certo numero di modifiche alle convenzioni internazionali e alle norme tecniche relative alle prove applicabili e, dunque, appare opportuno includere dette modifiche nella direttiva 96/98/CE. Nello stesso periodo l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e gli enti di normazione europei hanno inoltre adottato alcune norme tecniche, comprese norme dettagliate per le prove, per diversi componenti dell'equipaggiamento elencati nell'allegato A.2 della direttiva 96/98/CE o che, pur non figurando in tale elenco, sono considerati pertinenti ai fini della suddetta direttiva. Tali componenti dell'equipaggiamento devono pertanto essere inclusi nell'allegato A.1 o trasferiti dall'allegato A.2 all'allegato A.1, in funzione dei casi.

L'allegato della presente direttiva sostituisce, pertanto, l'allegato A della Direttiva 96/98/CE. L'equipaggiamento divenuto recentemente oggetto dei requisiti armonizzati nell'ambito della presente direttiva e prodotto prima che scadesse il termine per l'attuazione della presente direttiva venga immesso sul mercato e utilizzato a bordo di navi dell'Unione durante un periodo transitorio. Gli Stati membri devono adottare e pubblicare, entro e non oltre il 14 agosto 2015, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva.

DIRETTIVA 2014/90/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 96/98/CE DEL CONSIGLIO

(Pubblicato in G.U.U.E. L 257 del 28 agosto 2014)

Intervenendo sempre sul tema, in precedenza citato, dell'equipaggiamento marittimo, la Direttiva 2014/90/UE supera definitivamente la Direttiva 96/98/UE.

L'obiettivo della presente direttiva è migliorare la sicurezza in mare e prevenire l'inquinamento marino mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti internazionali relativi all'equipaggiamento marittimo da installare a bordo delle navi UE e di garantire la libera circolazione di tale equipaggiamento all'interno dell'Unione. La presente direttiva si applica all'equipaggiamento presente o da installare a bordo delle navi comunitarie, in relazione al quale gli strumenti internazionali richiedono l'approvazione da parte dell'amministrazione





dello Stato di bandiera, a prescindere dal fatto che la nave si trovi o meno sul territorio dell'Unione europea nel momento in cui l'equipaggiamento è installato a bordo. La direttiva disciplina gli aspetti relativi ai requisiti richiesti, al marchio di conformità, agli obblighi degli operatori economici, all'immissione sul mercato ed agli organismi preposti agli accertamenti ed alle verifiche di conformità.

Al fine di conseguire gli obiettivi della presente direttiva, gli strumenti internazionali dovrebbero essere applicati in modo uniforme nel mercato interno. È necessario, pertanto, che per ciascun elemento dell'equipaggiamento marittimo, per il quale le convenzioni internazionali prevedono l'approvazione da parte dello Stato di bandiera, siano individuati in modo chiaro e tempestivo i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza, come pure le relative norme di prova stabilite negli strumenti internazionali per tale equipaggiamento e che siano adottati criteri e procedure comuni, compresi calendari, per l'applicazione di tali requisiti e norme da parte degli organismi notificati, delle autorità degli Stati membri e degli operatori economici, compresi gli operatori responsabili dell'installazione dell'equipaggiamento a bordo di una nave UE.

Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il 18 settembre 2016, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. I requisiti e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo applicabili al 18 settembre 2016 a norma delle disposizioni del diritto nazionale adottate dagli Stati membri al fine di conformarsi alla Direttiva 96/98/CE continuano ad applicarsi fino all'entrata in vigore degli atti di esecuzione di cui all'articolo 35, paragrafo 2. La Direttiva 96/98/CE si intende abrogata a decorrere dal 18 settembre 2016.

REGOLAMENTO (UE) N. 911/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SUL FINANZIAMENTO PLURIENNALE DELL'AZIONE DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA MARITTIMA IN MATERIA DI INTERVENTO CONTRO L'INQUINAMENTO MARINO CAUSATO DALLE NAVI E DAGLI IMPIANTI PER L'ESTRAZIONE DI GAS E IDROCARBURI
(Pubblicato in G.U.U.E. L 257 del 28 agosto 2014)

L'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima è stata istituita con il Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio con l'obiettivo di assicurare in ambito comunitario un livello elevato uniforme ed efficace di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi; con il successivo Regolamento (UE) n. 100/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio sono stati assegnati all'Agenzia compiti in materia di intervento contro l'inquinamento marino causato dagli impianti per l'estrazione di idrocarburi e di gas. Alla luce delle attuali esigenze di protezione dell'ambiente marino e dei costi economici estremamente elevati associati ai sinistri che provocano eventi inquinanti e visto il possibile impatto socioeconomico di tali incidenti su altri settori (quali il turismo e la pesca) il regolamento evidenzia la necessità di procedere ad un adeguato rifinanziamento della suddetta Agenzia, mirando ad istituire una maggiore cooperazione tra gli Stati membri





ed a sfruttare le nuove e moderne tecnologie per prevenire ovvero contenere gli eventuali danni da inquinamento marino.

DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO

(Pubblicata in G.U.U.E. L 257 del 28 agosto 2014)

Il rapido ed elevato incremento della domanda di spazio marittimo per scopi diversi, come gli impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, la prospezione e lo sfruttamento di petrolio e gas naturale, il trasporto marittimo e le attività di pesca, la conservazione degli ecosistemi e della biodiversità, l'estrazione di materie prime, il turismo, gli impianti di acquacoltura e il patrimonio culturale sottomarino, nonché le molteplici pressioni sulle risorse costiere richiedono una strategia integrata di pianificazione e gestione. Una tale strategia per la gestione degli oceani e la *governance* marittima è stata sviluppata nell'ambito della politica marittima integrata per l'Unione europea (PMI), il cui pilastro ambientale è costituito dalla Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. L'obiettivo della PMI è di favorire lo sviluppo sostenibile dei mari e degli oceani e sviluppare un processo decisionale coordinato, coerente e trasparente con riguardo alle politiche settoriali nell'Unione che interessano gli oceani, i mari, le isole, le regioni costiere e ultraperiferiche e i settori marittimi, anche mediante strategie per i bacini marittimi o strategie macroregionali, assicurando nel contempo il conseguimento di un buono stato ecologico come previsto dalla Direttiva 2008/56/CE. La PMI individua la pianificazione dello spazio marittimo come strumento politico intersettoriale che consente alle autorità pubbliche e alle parti interessate di applicare un approccio integrato, coordinato e transfrontaliero: l'applicazione di un approccio eco-sistemico contribuirà a promuovere lo sviluppo e la crescita sostenibili delle economie marittime e costiere e l'uso sostenibile delle risorse del mare e delle coste.

Con la Direttiva 2014/89/UE si vuole perseguire l'obiettivo di una crescita intelligente ed inclusiva attraverso gli strumenti della pianificazione e della gestione integrata, e l'attuazione della normativa sarà sostenuta dai fondi strutturali e di investimento europei, compreso il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca. Al fine di favorire la coesistenza sostenibile degli usi ed, ove opportuno, un'adeguata ripartizione dello spazio marittimo tra i vari usi pertinenti, è opportuno predisporre un quadro che comprenda almeno l'elaborazione e l'attuazione, da parte degli Stati membri, di una pianificazione dello spazio marittimo che si traduca nella definizione di piani di gestione. La pianificazione dello spazio marittimo contribuirà alla gestione efficace delle attività marittime ed all'utilizzo sostenibile delle risorse marine e costiere mediante la creazione di un quadro decisionale coerente, trasparente, sostenibile e basato su elementi concreti. Si deve tenere conto delle interazioni terra-mare ed è promossa la collaborazione tra gli Stati membri (nonché con i paesi terzi, qualora le caratteristiche del territorio lo rendano necessario): è importante notare come la direttiva non impone nuovi obblighi in relazione alle scelte concrete effettuate dagli Stati membri riguardo alle modalità





con cui perseguire le politiche settoriali nei citati ambiti, ma è piuttosto finalizzata a contribuire a tali politiche attraverso il processo di pianificazione. Gli Stati membri continuano ad essere responsabili e competenti per quanto concerne la definizione e fissazione, nell'ambito delle rispettive acque marine, del formato e del contenuto di tali piani, inclusi i dispositivi istituzionali e la ripartizione dello spazio marittimo tra le diverse attività ed i diversi usi. La pianificazione dello spazio marittimo è, altresì, finalizzata ad individuare ed incoraggiare l'utilizzo multifunzionale, in conformità delle pertinenti politiche e normative nazionali. Per raggiungere tale obiettivo, gli Stati membri devono almeno garantire che dal processo o dai processi di pianificazione scaturisca una pianificazione globale che identifichi i diversi usi dello spazio marittimo, tenendo conto delle trasformazioni a lungo termine dovute ai cambiamenti climatici. L'adozione di questa direttiva deve essere coordinata con le altre politiche in via di adozione da parte dell'Unione: se ne raccomanda quindi la tempestiva adozione. Gli Stati membri devono procedere al recepimento della presente direttiva entro il 18 settembre 2016, provvedendo anche entro lo stesso termine alla designazione delle autorità competenti per l'attuazione della citata direttiva; i piani di gestione per la elaborazione ed attuazione della pianificazione dello spazio marittimo devono essere stabiliti dagli Stati membri quanto più rapidamente possibile e comunque non oltre il 31 marzo 2021. Dall'obbligo di adozione sono esentati gli Stati membri privi di sbocchi sul mare.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – DECRETO 7 APRILE 2014, N. 303 – PROCEDURE PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALL'IMBARCO E TRASPORTO MARITTIMO E PER IL NULLA OSTA ALLO SBARCO E AL REIMBARCO SU ALTRE NAVI (*TRANSHIPMENT*) DELLE MERCI PERICOLOSE

(Pubblicato in G.U. n. 104 del 7 maggio 2014)

Il presente decreto approva e rende esecutive le procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (*transhipment*) delle merci pericolose, di cui nell'allegato del provvedimento. Con tale decreto si rende necessario procedere ad una revisione delle procedure amministrative di cui ai Decreti dirigenziali n. 1105/2005 e n. 278/2006 (che si intendono, pertanto, abrogati), al fine di procedere ad un'unica ed armonica disciplina della materia in essi contenuta, nonché aggiornare la stessa con le intervenute modifiche normative nazionali ed internazionali.

Le procedure indicate nell'allegato del decreto si applicano alle operazioni di imbarco, trasporto, sbarco e al reimbarco su altre navi (*transhipment*) che si effettuano nei porti italiani per quanto attiene le merci pericolose in colli e in unità di trasporto del carico; tali procedure non si applicano alla sosta e alla movimentazione delle merci pericolose all'interno delle aree portuali e a terra. Salvo le specifiche procedure appositamente dettate per il trasporto di merci pericolose imballate in quantità limitate o in quantità esenti ovvero il trasporto di merci pericolose in conformità alle norme ADR e RID a bordo di navi traghetto che effettuano viaggi nazionali di durata limitata, le disposizioni generali prevedono che l'armatore, il





raccomandatario marittimo o il comandante della nave presenti all'autorità marittima, con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto imbarco/sbarco della merce dalla nave, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco delle merci pericolose. In sede locale l'autorità marittima può determinare tempi inferiori per la presentazione dell'istanza in relazione a particolari esigenze di traffico. L'istanza è disciplinata nel dettaglio, così come la documentazione integrativa da allegare all'istanza stessa per determinate tipologie di merci pericolose. Specifica disciplina è poi indicata in merito alle operazioni di *transhipment* di merci pericolose, nelle quali, in luogo dell'istanza, dovrà essere presentata da parte dell'armatore, raccomandatario marittimo o comandante della nave, con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto sbarco della merce o con tempi inferiori determinati in sede locale dall'autorità marittima in relazione ad esigenze locali, una "comunicazione" in carta semplice, in duplice copia dal contenuto tassativamente stabilito dalla normativa ivi richiamata.

MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI – DECRETO 29 NOVEMBRE 2013 – INDIVIDUAZIONE DEI REQUISITI E DELLE MODALITÀ PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALLO SVOLGIMENTO DEL COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE ALLE AGENZIE PER IL LAVORO

(Pubblicato in G.U. n. 120 del 26 maggio 2014)

In questo decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali vengono individuati i requisiti e le modalità per il rilascio dell'autorizzazione allo svolgimento dell'attività di intermediazione tra domanda e offerta di lavoro della gente di mare alle Agenzie per il lavoro. La richiesta di autorizzazione deve essere presentata in via telematica, così da consentire al soggetto di iscriversi alla "Sub-sezione III.2 – intermediazione della gente di mare". Per l'esercizio dell'attività sarà necessario che siano soddisfatti i requisiti dell'articolo 5, commi 1 e 4, del Decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, salvo quanto indicato nell'articolo 5, comma 4, lettera b).

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – DECRETO 26 MAGGIO 2014 – APPROVAZIONE DELL'ACCORDO DATATO 9 MAGGIO 2014 DI DELEGA ALL'ORGANISMO RICONOSCIUTO DNV GL AS DEI SERVIZI DI CERTIFICAZIONE STATUTARIA DELLE NAVI REGISTRATE IN ITALIA RIENTRANTI NEL CAMPO DI APPLICAZIONE DELLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI

(Pubblicato in G.U. n. 138 del 17 giugno 2014)

Visto il Decreto interdirettoriale 29 agosto 2012 (G.U. n. 218 del 18 settembre 2012) di approvazione dell'Accordo tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e l'organismo Germanischer Lloyd SE, datato 12 luglio 2012, di delega all'organismo stesso dei servizi di certificazione statutaria





delle navi registrate in Italia rientranti nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali come definite all'art. 2, comma 1, lettera d) del Decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 e classificate con l'organismo stesso e vista la successiva decisione di esecuzione della Commissione europea del 13 dicembre 2013, con la quale, a seguito del trasferimento della proprietà di GL SE a DNV GL AS, il riconoscimento inizialmente concesso a Germanischer Lloyd SE è stato revocato, la DNV GL AS ha manifestato l'interesse a continuare il rapporto con l'amministrazione italiana attraverso la stipula di un nuovo accordo.

Il presente decreto provvede a delegare all'organismo DNV GL AS lo svolgimento dei servizi di certificazione statutaria per le navi registrate in Italia rientranti nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali, come definite dall'articolo 2, comma 1, lettera d) del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 e classificate con l'organismo stesso. Le modalità di svolgimento dei suddetti servizi di certificazione statutaria sono specificate nell'accordo sottoscritto in data 9 maggio 2014 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare e l'organismo DNV GL AS. Il precedente accordo tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e l'organismo Germanischer Lloyd SE, datato 12 luglio 2012, è abrogato.

DECRETO LEGISLATIVO 16 LUGLIO 2014, N. 112 – ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2012/33/UE CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 1999/32/CE RELATIVA AL TENORE DI ZOLFO DEI COMBUSTIBILI PER USO MARINO

(Pubblicato in G.U. n. 186 del 12 agosto 2014)

Al fine del recepimento della Direttiva 2012/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, recante modifica alla Direttiva 99/32/CE, è stato emanato il presente decreto legislativo, che modifica il titolo III della Parte quinta del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, intervenendo sul tenore di zolfo dei combustibili per uso marino.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – DECRETO 3 GIUGNO 2014 – MODIFICA DEL DECRETO MINISTERIALE 25 FEBBRAIO 2009 RECANTE: «PROCEDURE PER L'INDIVIDUAZIONE DEGLI ENTI E DELLE ASSOCIAZIONI NAUTICHE DI LIVELLO NAZIONALE» E DI INDIVIDUAZIONE DEI PARAMETRI DI EFFETTUAZIONE DELL'ATTIVITÀ DI VIGILANZA SUGLI ENTI E LE ASSOCIAZIONI NAUTICHE DI LIVELLO NAZIONALE

(Pubblicato in G.U. n. 191 del 19 agosto 2014)

Il presente decreto interviene a modificare il Decreto ministeriale 25 febbraio 2009, con il quale erano stati individuati i requisiti che gli enti e le associazioni nautiche devono possedere per conseguire l'iscrizione nell'elenco degli enti di livello nazionale, come già previsto dal Decreto ministeriale 29 luglio 2008, n. 146, recante il regolamento di attuazione del





Decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, noto come “Codice della nautica da diporto e attuazione della Direttiva 2003/44/CE, a norma dell’art. 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172”. L’art. 1 del presente decreto prevede che “Per essere considerati a livello nazionale, gli enti e le associazioni nautiche devono possedere i seguenti requisiti” all’atto della domanda di inserimento nell’elenco degli enti di livello nazionale: “a) avere lo scopo, previsto dallo statuto o dall’atto costitutivo, di diffondere la pratica di attività sportive e ricreative non a fine di lucro; b) avere svolto attività d’istruzione nel campo della nautica da diporto da almeno cinque anni; c) operare sul territorio nazionale con un minimo di cinque sezioni o delegazioni costituite da almeno tre anni, che insistano sul territorio di almeno tre regioni; ciascuna sezione o delegazione deve avere almeno cinquanta soci e disporre di una sede in prossimità delle acque marittime od interne con attracco idoneo allo svolgimento della navigazione da diporto. Il requisito di prossimità si intende soddisfatto qualora la distanza della sede da idoneo punto di attracco e di imbarco per un’unità, a motore o a vela con motore ausiliario, conforme alle disposizioni vigenti per lo svolgimento degli esami di patente nautica, sia non superiore a un chilometro in linea d’aria”.

Il decreto stabilisce, inoltre, i requisiti che devono possedere le delegazioni o sezioni dell’associazione o ente riconosciuto, che intendano svolgere attività di scuola nautica, nonché i requisiti in possesso del soggetto responsabile dell’attività di formazione per le patenti nautiche, che deve essere individuato e nominato dalle delegazioni o sezioni dell’associazione o ente riconosciuto, che intendano svolgere attività di scuola nautica.

La vigilanza amministrativa e tecnica sulle delegazioni e sezioni delle associazioni ed enti di livello nazionale, prevista dall’art. 43, comma 2, del Decreto ministeriale 29 luglio 2008, n. 146, è effettuata dalle Direzioni Generali Territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso i propri Uffici motorizzazione civile, relativamente alle delegazioni e sezioni ubicate in prossimità delle acque interne, e dalle Direzioni marittime, attraverso i dipendenti Uffici marittimi, per le delegazioni e sezioni ubicate in prossimità della fascia costiera.

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI – DECRETO 23 LUGLIO 2014 – ARRESTO TEMPORANEO OBBLIGATORIO DELLE ATTIVITÀ DI PESCA – ANNUALITÀ 2014
(Pubblicato in G.U. n. 193 del 21 agosto 2014)

Questo decreto prende atto della necessità di attuare un temporaneo fermo strascico, al fine di rafforzare la tutela della risorsa ittica e garantire un migliore equilibrio tra le risorse biologiche e l’attività di pesca, attraverso la previsione di un periodo di arresto temporaneo, diversamente articolato per aree, cercando di mitigare gli effetti negativi che andrebbero a riversarsi sui marittimi imbarcati sui pescherecci, impossibilitati a prestare la propria attività lavorativa. L’interruzione temporanea dell’attività di pesca riguarda i pescherecci autorizzati all’esercizio dell’attività di pesca con il sistema strascico, ad esclusione di quelli abilitati alla pesca oceanica che operano oltre gli stretti: sono previsti ammortizzatori sociali per i marittimi imbarcati, mentre per le imprese di pesca interverrà un decreto ministeriale a fissare





criteri e modalità di erogazione degli aiuti economici.

È previsto un periodo di interruzione temporanea obbligatoria dal 28 luglio al 7 settembre per i pescherecci iscritti nei compartimenti marittimi da Trieste a Rimini; dall'11 agosto al 21 settembre da Pesaro a Bari; dal 15 settembre al 14 ottobre da Brindisi a Imperia. Per la regione Sicilia e la regione Sardegna saranno provvedimenti regionali a stabilire il periodo di interruzione che dovrà comunque essere di almeno 30 giorni consecutivi di durata. Una disciplina *ad hoc* è dettata per la pesca del gambero di profondità, così come per i pescherecci che intendano dedicarsi a differente attività nei periodi di fermo sopra indicati.





Rassegna giurisprudenziale

a cura di Nicola Ridolfi

ANCORA IN MATERIA DI SPEDIZIONIERE VETTORE E DI LEGITTIMAZIONE ALL'AZIONE EX POLIZZA DI CARICO.

Corte di Cassazione, sez. III civ., sentenza del 20 giugno 2014, n. 14089

Attraverso la pronuncia in oggetto, la Suprema Corte ribadisce due principi ormai pacifici tanto in dottrina quanto in giurisprudenza, ma che, ciononostante, continuano evidentemente a sollevare problemi di complessa interpretazione al momento della loro applicazione pratica. Si tratta, da un lato, del principio secondo cui, affinché lo spedizioniere acquisti la veste di "spedizioniere vettore" a norma dell'art. 1741 c.c., è necessario che egli assuma l'unitaria obbligazione dell'esecuzione, in piena autonomia, del trasporto della merce con mezzi propri o altrui, verso un corrispettivo commisurato al rischio normale inerente al risultato finale dell'operazione complessiva.

E dall'altro, del classico principio secondo cui la polizza di carico assume la veste di titolo di credito che dà diritto alla consegna delle merci trasportate, sicché il legittimo portatore di tale polizza ha titolo per promuovere l'azione cartolare contro il vettore per la perdita o per i danni subiti dalla merce trasportata.

Nel caso di specie, la ZIM Israel Navigation Ltd. aveva convenuto in giudizio, davanti al Tribunale di Genova, la S.a.s. Speditex Spedizioni Internazionali chiedendo – sulla premessa di aver effettuato prestazioni di trasporto nell'interesse della NO.VI. Commercial Exportador Ltd., in base alle quali aveva depositato i container in area portuale, dove la merce era poi stata ritirata dalla società Speditex, presentatasi quale spedizioniere mandatario della NO.VI., sicché la Speditex era divenuta debitrice nei suoi confronti dei corrispettivi dovuti per la detenzione e l'uso dei container – che la società convenuta fosse condannata al pagamento della somma di € 4.369,60, quale debito residuo.

La convenuta si era costituita in giudizio eccependo preliminarmente il proprio difetto di legittimazione passiva e chiedendo il rigetto della domanda, chiamando comunque in causa la NO.VI. Commercial Exportador Ltd.

Il Tribunale, respinta la richiesta di estensione della domanda da parte della ZIM Israel Navigation Ltd. nei confronti della NO.VI. Commercial Exportador Ltd. (che comunque era rimasta contumace), rigettò la domanda, ritenendo il difetto di legittimazione passiva della Speditex. La sentenza fu quindi impugnata dalla ZIM Israel Navigation Ltd. e la Corte d'Appello di Genova, con sentenza del 12 gennaio 2008, respinse l'appello condannando l'appellante al pagamento delle ulteriori spese del giudizio di secondo grado.

La Corte territoriale, dopo aver ricordato la natura del contratto di spedizione, il cui oggetto essenziale era costituito dalla conclusione di un contratto di trasporto da parte dello spedizioniere (art. 1737 c.c.), precisò che quest'ultimo poteva impegnarsi anche ad effettuare prestazioni non rientranti nell'ambito tipico del contratto di spedizione - quali il ritiro e la





custodia della merce – senza che ciò implicasse l’acquisizione, da parte sua, della qualità di spedizioniere vettore ai sensi dell’art. 1741 c.c., qualità, riservata esclusivamente a chi avesse assunto l’obbligazione di esecuzione del trasporto. In mancanza, i rapporti tra spedizioniere e committente e tra spedizioniere e vettore restavano necessariamente regolati dall’art. 1705 c.c. in tema di mandato senza rappresentanza.

La Corte d’Appello sottolineò altresì come fosse a carico della ZIM Israel Navigation Ltd. l’obbligo di provare l’assunzione, da parte della Speditex, della qualità di contraente del contratto di trasporto, e come tale prova non potesse essere costituita dalla vicenda del rapporto cartolare di cui alla polizza di carico: la polizza, infatti, in quanto titolo rappresentativo della merce, aveva natura di titolo di credito causale, con la conseguenza che le enunciazioni ivi contenute segnavano la misura dei diritti e degli oneri del terzo possessore nei confronti del vettore e fornivano la prova del rapporto fondamentale.

Nella fattispecie, secondo l’opinione della Corte d’Appello, dal tenore della polizza non emergeva *“alcun dato significativo della avvenuta stipulazione del contratto di trasporto”* tra la ZIM Israel Navigation Ltd. e la Speditex, né tale prova poteva risultare dalla avvenuta girata alla Speditex della polizza di carico, poiché l’acquisizione, da parte di quest’ultima, della legittimazione ad esigere l’immediata messa a disposizione della merce atteneva all’esercizio del diritto cartolare, dotato di rilevanza autonoma rispetto al contratto di trasporto.

In questo senso, concluse la Corte, poiché *“la circolazione della polizza di carico non comporta successione nel rapporto sostanziale sottostante”*, la girata alla Speditex non comportava che questa fosse succeduta negli obblighi contrattuali derivanti dal trasporto.

Contro la sentenza della Corte d’Appello di Genova propose ricorso in Cassazione la ZIM Integrated Shipping Service (già ZIM Israel Navigation Ltd.), con atto fondato su tre sostanziali motivi.

Con il primo motivo di ricorso veniva lamentata, in riferimento all’art. 360 c.p.c., comma 1, n. 5), l’insufficiente e contraddittoria motivazione circa un fatto controverso e decisivo per il giudizio.

Rilevava infatti la ricorrente che nel processo *de quo* si discuteva della sola legittimazione passiva della Speditex, la quale aveva ritirato la merce dopo aver sottoscritto per girata la polizza di carico. In questo senso, la sentenza si sarebbe contraddetta perché, dopo aver affermato correttamente che lo spedizioniere è un mandatario senza rappresentanza che assume diritti ed obblighi delle operazioni che compie, aveva poi affermato che la Speditex non era tenuta alle obbligazioni derivanti dal trasporto se non in caso di stipulazione originaria di tale contratto.

Con il secondo motivo di ricorso veniva lamentata, in riferimento all’art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3), la violazione degli artt. 1705 e 1737 c.c.

Sul punto, la ricorrente osservava che la Speditex aveva agito per conto della NO.VI. senza alcun potere di rappresentanza: pertanto, sottoscrivendo la polizza di carico e ottenendo la consegna della merce dal vettore marittimo, avrebbe assunto tutti gli obblighi della NO.VI., compreso quello di corrispondere i costi del trasporto, dal momento che chi presenta il docu-





mento rappresentativo della merce assume l'obbligo di pagare gli oneri connessi all'effettivo ritiro della medesima.

Infine, con il terzo motivo di ricorso si lamentava, in riferimento all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 5), l'insufficiente e contraddittoria motivazione circa un fatto controverso e decisivo per il giudizio.

Secondo la ricorrente, la sentenza sarebbe infatti incorsa in numerose contraddizioni posto che, pur avendo riconosciuto che la polizza di carico segnava il limite degli obblighi del possessore nei confronti del vettore, non aveva poi posto in capo alla Speditex gli obblighi derivanti dal contratto di trasporto, e ciò per il fatto che tali obblighi sarebbero gravati solamente su chi aveva stipulato in origine il contratto.

La Suprema Corte, trattati congiuntamente i suddetti tre motivi di ricorso in ragione dell'intima connessione che li caratterizzava, li ha considerati tutti privi di fondamento.

La Corte ha infatti innanzitutto puntualizzato che, a norma dell'art. 1737 c.c., il contratto di spedizione è un mandato senza rappresentanza col quale "lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie" e solo qualora lo spedizioniere assuma anche, in tutto o in parte, l'esecuzione del contratto di trasporto, si porranno a suo carico gli obblighi del vettore e verranno quindi ad integrarsi gli estremi che configurano l'ipotesi dello spedizioniere vettore, di cui all'art. 1741 c.c.

Sul punto, la giurisprudenza della Corte ha affermato più volte che, affinché lo spedizioniere acquisti la veste di spedizioniere vettore a norma dell'art. 1741 c.c., è necessario che egli assuma l'unitaria obbligazione dell'esecuzione, in piena autonomia, del trasporto della merce con mezzi propri o altrui, verso un corrispettivo commisurato al rischio normale inerente al risultato finale dell'operazione complessiva; in questo senso, l'accertamento della avvenuta assunzione delle obbligazioni del vettore da parte dello spedizioniere si risolve in un'indagine circa il contenuto dell'intento negoziale, affidata esclusivamente al giudice di merito ed incensurabile in sede di legittimità se sorretta da adeguata motivazione (si vedano Cass. 13.8.1997, n. 7556; Cass. 6.8.2004, n. 15186; e Cass. 14.2.2005, n. 2898). La Corte ha inoltre precisato che tale accertamento deve essere compiuto assumendo come punto di partenza il contenuto del contratto e, se del caso, rifacendosi agli usi specifici dei diversi porti, trattandosi di una materia regolata fin da tempi molto risalenti anche sulla base delle singole prassi locali.

La Suprema Corte di Cassazione ha infine sottolineato come, attraverso precedenti pronunce, si fosse già ampiamente chiarito che la polizza di carico assume la veste di titolo di credito che dà diritto alla consegna delle merci trasportate, con la conseguenza che il legittimo portatore di tale polizza ha titolo per promuovere l'azione cartolare contro il vettore per la perdita o per i danni subiti dalla merce trasportata (si vedano sul punto Cass. 7 luglio 1999, n. 7025 e Cass. 14 febbraio 2005, n. 2898, la quale parla di titolo rappresentativo delle merci, stante l'equivalenza tra possesso del titolo e possesso delle merci).

La Corte di Cassazione ha quindi rilevato come la Corte d'Appello abbia sostanzialmente dato





corretta applicazione ai suddetti principi, ponendone peraltro in evidenza alcuni fondamentali passaggi, ossia:

- 1) il contratto di trasporto era stato, nella specie, stipulato tra la ricorrente ZIM Integrated Shipping Service e la società NO.VI, sempre rimasta contumace;
- 2) il testo della polizza di carico non conteneva alcuna indicazione idonea a far ritenere che la ZIM Integrated Shipping Service avesse concluso un contratto di trasporto con la società Speditex, ancorché agente in nome proprio e per conto altrui (secondo lo schema menzionato del mandato senza rappresentanza);
- 3) l'unico titolo di legittimazione della Speditex a pretendere la consegna della merce era costituito dai principi del diritto cartolare, risultando la stessa girataria della polizza di carico;
- 4) tale legittimazione non era indice, di per sé, dell'effettiva assunzione degli obblighi derivanti dal contratto di trasporto, anche perché, se la Speditex fosse stata titolare fin dall'origine dei diritti sulla merce, non avrebbe avuto bisogno di utilizzare lo strumento cartolare, ossia la girata del titolo.

La Corte ha ritenendo la suddetta motivazione del tutto corretta in punto di fatto, priva di vizi logici e rispondente ai comuni principi di diritto, segnalando che la confusione nella quale era caduto il ricorso *de quo* era consistita nel ritenere erroneamente che la sussistenza, in capo allo spedizioniere, del diritto cartolare ad esigere la consegna della merce tramite lo strumento della girata della polizza di carico implicasse anche – automaticamente – l'assunzione, da parte del medesimo, degli obblighi derivanti dal contratto di trasporto; ne derivava quindi che la mancata prova circa l'assunzione della qualità di spedizioniere vettore faceva sì che non fosse applicabile, nella fattispecie, la norma dell'art. 1741 c.c., con conseguente impossibilità per la società ricorrente di esigere dalla Speditex ciò che, semmai, avrebbe dovuto essere richiesto alla società con la quale era stato stipulato il contratto di trasporto. La Corte ha così giustamente valutato non sussistenti le lamentate violazioni di legge e i prospettati vizi di motivazione, e di conseguenza, risolvendosi le argomentazioni della ricorrente nell'indebito tentativo di sollecitare un nuovo e non consentito esame del merito da parte della Corte di Cassazione, ha rigettato il ricorso.





Materiali

di Greta Tellarini

PROGRAMMA DELLA PRESIDENZA ITALIANA DEL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA (1° LUGLIO – 31 DICEMBRE 2014)

Lo scorso 2 luglio il Presidente del Consiglio ha tenuto il discorso di insediamento della Presidenza Italiana del Consiglio dell'Unione Europea (1° luglio – 31 dicembre 2014) presso il Parlamento Europeo riunito in plenaria a Strasburgo, depositando il Programma particolareggiato del Semestre italiano. Sono tre i capisaldi del Programma: crescita e occupazione, uno spazio di libertà e sicurezza per un pieno esercizio dei diritti di cittadinanza ed un ruolo più forte dell'Europa nel mondo.

Con riguardo alle tematiche marittime la Presidenza si impegna a continuare nel perseguimento della politica marittima integra dell'Unione europea, al fine di sviluppare e attuare un processo decisionale integrato, coordinato, coerente, trasparente e sostenibile in relazione agli oceani, ai mari e alle regioni costiere, insulari e ultraperiferiche e nei settori marittimi. Facendo seguito alle conclusioni del Consiglio di giugno sulla Politica Marittima Integrata, la Presidenza si impegna a mantenere l'attenzione sull'Agenda marina e marittima per la crescita e l'occupazione, in modo da garantire un approccio integrato agli affari marittimi che contribuisca a facilitare l'utilizzo sostenibile degli oceani, dei mari e delle coste, sostenendo parallelamente la crescita e l'occupazione. Nelle discussioni sul nuovo quadro in materia di clima ed energia, la Presidenza si concentrerà sul potenziale energetico dei mari europei. Per quanto riguarda l'occupazione, sosterrà azioni che portino alla crescita sostenibile del turismo costiero e marittimo, la più grande attività marittima d'Europa, essenziale per la ricchezza e il benessere delle regioni costiere e insulari e per l'economia europea. Per quanto riguarda i trasporti, la Presidenza lavorerà sul rafforzamento del ruolo dei porti europei come terminali logistici.

Tenendo presente che l'agenda marittima per la crescita e l'occupazione dovrebbe essere mirata alle specifiche opportunità e sfide dei bacini marini d'Europa, la Presidenza sosterrà lo sviluppo e l'attuazione di Strategie integrate macroregionali e dei bacini marittimi, per guidare la crescita sostenibile nelle regioni costiere, come la Strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica (EUSAIR). Infine, l'adozione della strategia europea di sicurezza marittima richiederà la definizione di un piano di azione che dovrà essere attuato attraverso un approccio intersettoriale alle questioni di sicurezza marittima. Allo scopo di rafforzare la competitività, la crescita e l'occupazione dell'UE, e nel quadro della revisione di medio termine della Strategia Europa 2020, il ruolo dei trasporti assume significativa rilevanza. La Presidenza italiana intende contribuire al raggiungimento dell'obiettivo principale della creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, soprattutto tenendo conto che infrastrutture e trasporti svolgono un ruolo importante nel garantire crescita economica, creare occupazione e promuovere coesione economica e sociale in Europa. Dato il loro principale





contributo alle infrastrutture di trasporto europee, sarà data priorità ai corridoi europei delle Reti di Trasporto Transeuropee (TEN-T). Il primo obiettivo sarà quello di rafforzare la *governance* dei corridoi europei della rete TEN-T, con lo scopo di perseguire la razionalizzazione e l'armonizzazione del quadro giuridico esistente, della pianificazione, della *governance*, dei finanziamenti nell'attuazione dei corridoi TEN-T. Particolare attenzione sarà inoltre data alla definizione delle priorità infrastrutturali e all'allocatione delle risorse stabilite dal Fondo TEN-T. Alla luce della crescente necessità di investimenti in infrastrutture, la Presidenza stimolerà un dibattito strategico sull'attrazione di capitali privati e sulla necessità di concedere agli Stati membri una maggiore flessibilità nell'utilizzo del bilancio pubblico per finanziare grandi progetti transfrontalieri di interesse per l'UE. Il Consiglio informale Trasporti sarà l'occasione per gli Stati membri per definire una strategia europea condivisa su questi temi. La Presidenza promuoverà una ridefinizione del progetto TEN-T, passando da singole reti ferroviarie e marittime a reti stradali e nodi (porti, interporti e aeroporti). Considerando la crescente importanza del trasporto marittimo e le rotte commerciali marittime che collegano i porti comunitari a tutte le altre principali economie, la Presidenza attribuisce massima importanza alla valorizzazione del ruolo dei porti europei quali terminali logistici, così come definito nella rete TEN-T. Pertanto, la Presidenza proseguirà i lavori sulla proposta della Commissione che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti.

DELIBERE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI SUL TRASFERIMENTO E SMALTIMENTO DELLA NAVE COSTA CONCORDIA

A) DELIBERA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEL 16 MAGGIO 2014 – AVVIO DELLA PROCEDURA PER L'ESAME E L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO PER IL TRASFERIMENTO DEL RELITTO DELLA NAVE COSTA CONCORDIA PRESSO IL PORTO IDONEO INDIVIDUATO PER IL SUCCESSIVO SMALTIMENTO E FISSAZIONE DEL TERMINE PER LO SVOLGIMENTO DELLA CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA

(Pubblicato in G.U. n. 120 del 26 maggio 2014)

Con questa delibera il Consiglio dei Ministri stabilisce che per l'esame e l'approvazione del progetto per il trasferimento del relitto presso un porto idoneo individuato per il successivo smaltimento che sarà proposto dalla Costa Crociere s.p.a., nonché per l'esame e il rilascio dei pareri, visti, concessioni e nulla-osta, previsti a normativa vigente per il progetto stesso, si provvede con le procedure previste dall'art. 1 dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 4019 del 27 aprile 2012, previa acquisizione, sul medesimo progetto, degli esiti di un'istruttoria tecnico valutativa da parte dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'art. 2 dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 4023 del 15 maggio 2012. La Conferenza di servizi decisoria è prevista svolgersi entro il 16 giugno 2014. Al Commissario delegato spetterà poi l'onere di riferire l'esito della Conferenza di servizi decisoria con apposita comunicazione al Consiglio dei Ministri.





B) DELIBERA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEL 30 GIUGNO 2014 – APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI TRASFERIMENTO E SMALTIMENTO DELLA NAVE DA CROCIERA COSTA CONCORDIA, PROPOSTO DALLA COSTA CROCIERE S.P.A. CON LE PRESCRIZIONI ASSUNTE DALLA CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 25 GIUGNO 2014

(Pubblicato in G.U. n. 153 del 4 luglio 2014)

Con la delibera del Consiglio dei Ministri del 30 giugno 2014 viene approvato il progetto di trasferimento e smaltimento della nave da crociera Costa – Concordia proposto dalla Costa Crociere s.p.a. con le prescrizioni assunte dalla Conferenza dei servizi del 25 giugno 2014.

C) DELIBERA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DELL'8 AGOSTO 2014 – REVOCA DELLO STATO DI EMERGENZA IN RELAZIONE AL NAUFRAGIO DELLA NAVE DA CROCIERA COSTA – CONCORDIA, NEL TERRITORIO DEL COMUNE DELL'ISOLA DEL GIGLIO

(Pubblicato in G.U. n. 190 del 18 agosto 2014)

Questa delibera revoca la dichiarazione di stato di emergenza di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 20 gennaio 2012, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 5, comma 1, della Legge 24 febbraio 1992, n. 225, a partire dalla data del 15 settembre 2014. Viene, inoltre, indicata la Regione Toscana quale Amministrazione competente in via ordinaria a coordinare le attività per il completamento dell'attuazione, nel territorio dell'Isola del Giglio, del progetto autorizzato dalla Conferenza dei servizi del 15 maggio 2012 e di cui all'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri, n. 4023, del 15 maggio 2012; e al pari viene indicata la regione Liguria come Amministrazione competente in via ordinaria a coordinare le attività relative all'esecuzione degli interventi finalizzati al riciclo e smaltimento del relitto.

