



# 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:

Roberto Crosti, Giuseppe Giliberti  
Doriano Ricciutelli, Nicola Ridolfi  
Greta Tellarini

## REDAZIONE:

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

## SEGRETERIA DI REDAZIONE:

Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì  
E-mail: [ing2.the-maritime-journal@unibo.it](mailto:ing2.the-maritime-journal@unibo.it)  
Registrazione presso il Tribunale di Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002

## SOMMARIO

- La recente normativa sulle misure  
di contrasto alla pirateria marittima  
*di Doriano Ricciutelli* p.2
- Traffico marittimo e cetacei in mare alto:  
un network di ricerca per un'indagine sugli impatti  
nel Mediterraneo centro-occidentale  
*di Roberto Crosti* p.6
- Osservatorio Legislativo  
*a cura di Giuseppe Giliberti* p.10
- Rassegna Giurisprudenziale  
*a cura di Nicola Ridolfi* p.19
- Materiali  
*a cura di Greta Tellarini* p.24



## La recente normativa sulle misure di contrasto alla pirateria marittima

di *Doriano Ricciutelli*

La Legge 2 agosto 2011, n. 130, conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, recante proroga degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché delle missioni internazionali delle forze armate e di polizia e disposizioni per l'attuazione delle Risoluzioni 1970(2011) e 1973(2011), adottate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, in materia di misure urgenti antipirateria (*G.U. n. 181 del 5 agosto 2011*), è entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione. La presente legge di conversione del decreto-legge 107/11, in linea con la Risoluzione della IV Commissione permanente (Difesa) del Senato approvata il 22 giugno 2011, prevede all'articolo 5 "*Ulteriori misure di contrasto alla pirateria*" per garantire la libertà di navigazione del naviglio commerciale nazionale in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio. A tal fine la norma in esame stabilisce che il Ministero della Difesa stipuli con l'armatoria privata italiana apposite convenzioni per la protezione delle navi battenti bandiera nazionale e, sentiti il Ministro degli Affari Esteri e il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, emani un decreto atto ad individuare i prefati spazi marittimi internazionali, tenendo conto dei rapporti periodici dell'*International Maritime Organization (IMO)*.

In particolare, vengono introdotte speciali misure di difesa attiva che comportano la possibilità di imbarcare, a richiesta e a carico degli armatori (con ristoro di tutti gli oneri comprensivi delle spese per il personale e di funzionamento) Nuclei Militari di Protezione (NMP) della Marina Militare, che può avvalersi anche di militari di altre forze armate e del relativo armamento funzionale all'espletamento dei relativi servizi. Al comandante di ciascun NMP, al quale fa capo la responsabilità esclusiva dell'attività di contrasto militare alla pirateria, e al personale ad esso dipendente sono attribuite le funzioni, rispettivamente, di ufficiale e di agente di polizia giudiziaria, riguardo ai reati di cui agli artt. 1135 e 1136 del codice della navigazione e a quelli ad essi connessi ai sensi dell'art. 12 del codice di procedura penale.

Il Ministero della Difesa *in subjecta materia* dovrà emanare, altresì, un apposito decreto per fissare le direttive e le regole di ingaggio che il personale appartenente agli NMP sarà obbligato ad osservare. Nel caso in cui non siano previsti i servizi di protezione delle forze armate, il comma quarto novellato sancisce, altresì, la possibilità per gli armatori di avvalersi dei servizi di vigilanza (disciplinati dagli artt. 133 e 134 del T.U.L.P.S., testo unico delle leggi di pubblica sicurezza), attraverso l'impiego di guardie giurate armate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che attraversano gli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria.

Iniziando una breve esposizione delle modificazioni apportate in sede di conversione si nota che, a seguito dell'esame parlamentare, mentre i primi tre commi ed il comma sesto dell'art. 5 del decreto-legge hanno conservato pressoché integro il contenuto originario, sono risultati





oggetto di emendamenti sostanziali i commi quarto e quinto ed, infine, sono stati aggiunti i commi quinto *bis*, quinto *ter*, sesto *bis* e sesto *ter* (quest'ultimo per stabilire che l'attuazione della norma in parola non determini nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica). In via preliminare, va intanto osservato che nel testo iniziale del decreto veniva indicata, come finalità dei citati servizi la "protezione delle merci e dei valori delle navi mercantili e delle navi da pesca", mentre la nuova formulazione del comma quarto assegna alle guardie giurate il compito di "protezione *tout court*", peraltro delle sole "navi mercantili". Del resto, come sappiamo, la portata degli anzidetti articoli del T.U.L.P.S. non consentirebbe al personale di sicurezza privato di effettuare alcuna attività per la difesa delle persone, ma esclusivamente di vigilanza o custodia di beni mobili (e immobili) e, pertanto, il precedente riferimento della norma alle merci e altri valori risulterebbe del tutto pleonastico. Sempre in relazione alle nuove statuizioni del legislatore, appare evidente il *discrimen* tra la protezione esercitata dai nuclei NMP nei confronti del naviglio commerciale nazionale e quella posta in essere dalle guardie giurate a bordo delle anzidette navi mercantili. Inoltre, rispetto alle disposizioni del decreto n. 107/11, i servizi di protezione svolti dal personale privato - anche al fine di evitare un esercizio *ad libitum* - vengono consentiti (comma quarto novellato) nell'ambito delle attività internazionali di contrasto alla pirateria e della partecipazione di personale militare alle operazioni previste dal precedente art. 4 (segnatamente l'operazione militare dell'Unione Europea denominata *Atalanta* e quella sotto l'egida della NATO, i.e. *Ocean Shield*), in relazione all'azione comune 2008/851/PESC del Consiglio del 10 novembre 2008 ed in attesa della ratifica delle linee guida del *Maritime Safety Committee* (MSC) dell'IMO.

L'impiego è, altresì, permesso, in virtù del comma quinto emendato, esclusivamente sulle navi predisposte per la custodia delle armi e per la difesa da atti di pirateria (mediante l'attuazione di almeno una delle vigenti tipologie ricomprese nel "*best management practices*" di autoprotezione del naviglio definite dall'IMO), nonché su quelle autorizzate dal Ministro dell'Interno per la detenzione delle armi all'armatore; una analoga autorizzazione ministeriale è rilasciata *tel quel* anche per l'acquisto, il trasporto e la cessione in comodato al personale privato operante.

Al riguardo, si rileva che nel decreto-legge non era stata fatta menzione di una autorizzazione di polizia del Ministro, segnatamente la licenza rilasciata ai sensi dell'art. 28 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, introdotta invece successivamente dall'art. 5 *bis*. Questo nuovo comma statuisce, altresì, che le armi utilizzate dal personale privato sono "*in dotazione delle navi*" (il testo del decreto si riferiva *sic et simpliciter* alle armi "*per la prestazione dei servizi di protezione*"). Questione sembrerebbe sorgere per ciò che riguarda la scelta dell'art. 28 predetto, afferente alla categoria delle licenze di pubblica sicurezza previste per le armi da guerra, tenuto conto che l'impiego da parte delle guardie giurate (personale di cui al comma quarto) è limitato *secundum ius* soltanto alle armi comuni da sparo (combinato disposto dell'art. 42 del T.U.L.P.S e dell'art. 256 del relativo regolamento di esecuzione.).

È opportuno, altresì, precisare che il decreto-legge non aveva preso in considerazione, per quanto concerne l'impiego delle guardie giurate, i limiti concernenti la tipologia del naviglio



(navi predisposte per la difesa) introdotti dal comma quinto riformulato e quelli “*territoriali delle acque internazionali a rischio di pirateria*”, di cui al comma quinto *bis*, cioè in patente analogia con le previsioni concernenti la protezione del naviglio commerciale (comma primo dell’art. 5). Le guardie giurate dovranno essere individuate, secondo il suindicato art. 5 modificato, preferibilmente tra quel personale che abbia prestato servizio nelle forze armate, anche volontario, con esclusione dei militari di leva, e che abbiano superato i corsi teorico-pratici di cui all’art. 6 del decreto del Ministro dell’Interno del 15 settembre 2009, n. 154, adottato in attuazione dell’art. 18 del decreto-legge 27 luglio 2005, n. 144 (*Misure urgenti per il contrasto del terrorismo internazionale*), il quale reca norme concernenti i servizi di vigilanza che non richiedono l’impiego di personale delle forze di polizia. L’anzidetta norma disciplina l’addestramento del personale addetto ai controlli di sicurezza, il cui contingente deve essere numericamente adeguato alle specifiche esigenze, rimettendone l’organizzazione ai soggetti autorizzati allo svolgimento dei servizi di sicurezza sussidiaria di cui al decreto stesso, attraverso i citati corsi anche per il tramite di organizzazioni esterne. Il Ministero dell’Interno, Dipartimento di Pubblica Sicurezza, dovrà provvedere a definire i programmi addestrativi del personale, differenziati a seconda delle mansioni alle quali lo stesso sarà adibito.

La normativa, or ora esposta, non dovrebbe presentare problemi interpretativi circa lo *status* del personale privato operante. Le guardie giurate, infatti, attesi i compiti di custodia e vigilanza dei beni mobili cui sono destinate a bordo delle navi, rivestono la qualifica di incaricati di pubblico servizio (art. 138 del T.U.L.P.S. come modificato dal decreto-legge 8 aprile 2008). L’assunto può suscitare non poche perplessità circa le conseguenze e gli effetti giuridici anche di carattere penale che possono sorgere, considerando che tale personale non sarà limitato ad esplicare un’attività nell’interesse esclusivo del privato (comandante della nave) da cui dipende per il servizio espletato. Per la concreta applicazione delle misure antipirateria *de quibus*, il Ministro dell’Interno, di concerto con il Ministro della Difesa e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, emanerà un decreto per fissare le modalità attuative di quanto stabilito (agli artt. 5, 5 *bis* e 5 *ter*), comprese quelle relative al porto e al trasporto delle armi e del relativo munizionamento, alla quantità delle armi detenute a bordo della nave e alla loro tipologia, nonché ai rapporti tra il personale (guardie giurate) e il comandante della nave durante l’espletamento dei compiti assegnati. Qui la *ratio* è quella infatti di rimuovere (attraverso normativa secondaria, *sic!*) ogni possibile ambiguità nella relazione operativa tra comandante della nave e la squadra di protezione-e il problema dei rapporti tra le due figure rileva *a fortiori*, attesa la suddetta qualifica attribuita alle guardie giurate-confermando l’autorità del primo nel prendere le decisioni nell’interesse della sicurezza, secondo quanto specificato dal Codice ISPS all’art.4.10, dall’art. 34-1 della Convenzione SOLAS e dall’art. 186 del codice della navigazione.

Nel concludere con la disamina del testo si incontra il comma sesto che dispone l’applicabilità delle norme penali introdotte dalla Legge 24 febbraio 2009, n. 12 (art. 5, commi secondo-sesto) e, infine, il nuovo comma sesto *bis* che ha novellato l’art. 111 del codice dell’ordinamento militare, estendendo i compiti della Marina Militare a tutela degli interessi nazionali al di là



del limite esterno del mare territoriale anche al contrasto della pirateria. Dalle considerazioni che precedono, appare fin troppo palese che, in sede di conversione in legge, il legislatore nel mantenere integro l'impianto dispositivo riguardante la disciplina della protezione militare delle navi, ha mirato all'intento di perfezionare il decreto governativo definendo i soli aspetti riguardanti l'autodifesa privata del naviglio mercantile. Maggior rilievo tra questi viene assegnato, *in primis*, evidentemente alla qualificazione del personale (selezione e formazione), alle regole d'ingaggio e ai rapporti tra *team* privato di protezione e comando dell'imbarcazione, alle autorizzazioni di polizia per le armi in dotazione delle navi e infine all'ambito decisamente più circoscritto per l'impiego delle guardie giurate, anche in termini di tipologia di naviglio (*scilicet* "mercantile" e "predisposto per la difesa da atti di pirateria"). Ed ora un cenno rapidissimo su alcuni riflessi di queste disposizioni rispetto al contesto normativo extranazionale. In relazione alle problematiche connesse all'armamento, questione *natura sui* tra le più spinose in questa materia, si osserva che l'*International Ship and Port Facility Security Code* (Codice ISPS), nello specificare che le navi di bandiera di uno Stato che abbia sottoscritto la SOLAS debbano porre in essere un piano di sicurezza ad hoc (*Ship Security Plan - SSP*) per ciascuna nave, non definisce tuttavia le misure che dovrebbero essere prese in ordine al trasporto e all'uso delle armi per difesa personale. Ciò, quindi, dovrebbe suggerire l'opportunità di intervenire quanto prima per colmare la predetta lacuna attraverso l'implementazione ed il miglioramento del Codice ISPS, non trascurando la circostanza che anche altri Paesi come l'Italia (e.g. la Spagna) si stanno attivando per disporre le adeguate modifiche al proprio quadro normativo, finalizzate a consentire la presenza di personale a bordo armato delle navi della loro bandiera.

Trasferendo l'osservazione, a mero scopo esemplificativo, nel settore del trasporto aereo comunitario, si riscontra che è stato disciplinato il trasporto delle armi a bordo degli aeromobili anche proprio in relazione alla attività svolta dall'agente responsabile della sicurezza in volo (*in-flight security officer*) che rappresenta, *mutatis mutandis*, una figura comparabile con quella del personale appartenente ai NMP, trattandosi di " *persona assunta da uno Stato per viaggiare su un aeromobile di un vettore titolare di licenza rilasciata dallo stesso Stato allo scopo di proteggere l'aeromobile e i suoi occupanti da atti di interferenza illecita che mettano a rischio la sicurezza del volo*" (art. 3 del regolamento (CE) n. 300/2008 dell'11 marzo 2008). Si può pertanto ritenere che le misure adottate dal presente decreto, benché emanato nella necessità di porre rimedio a note situazioni del tutto contingenti, rappresentano un intervento coraggioso e fortemente innovativo, capace di raggiungere traguardi d'importanza strategica per la *security* marittima, anche alla luce dell'attuale scenario normativo europeo ed internazionale. Infatti, le misure introdotte dalla novella che si esamina rispecchiano ampiamente anche i contenuti della Risoluzione del Parlamento europeo del 5 maggio 2010 sugli "Obiettivi strategici e le raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018", con particolare riferimento all'invito alla applicazione delle misure di " *autoprotezione*" delle navi adottate dalle organizzazioni del settore, nonché alla collaborazione degli " *armatori*" con " *le iniziative pubbliche*" volte alla protezione dei loro navigli.





Si aggiunga che l'IMO, invertendo la precedente tendenza critica nei confronti del ricorso alla difesa attiva a bordo delle navi, ha di recente emanato sull'impiego di personale armato, *rectius "contractors", contracted armed security personnel (PCASP)*, una serie di raccomandazioni agli Stati e, a questo riguardo, in occasione dell'89<sup>a</sup> sessione del *Maritime Safety Committee* il 23 maggio 2011 sono state approvate la MSC.1/Circ.1405 e MSC.1/Circ.1406 che costituiscono *interim guidance* sui servizi degli PCASP, rispettivamente per armatori, operatori marittimi e comandanti di navi e per gli Stati di bandiera. Al riguardo l'IMO ha organizzato dal 13 al 15 settembre 2011 un *intersessional meeting* del Gruppo di lavoro sulla sicurezza marittima e la pirateria, con il proposito di sviluppare l'intera normativa di settore.

In conclusione, una breve riflessione va dedicata ai possibili sviluppi della presente legge che potrebbe, *de jure condendo*, costituire un *humus* normativo di base per la futura implementazione - come già realizzato nel campo dell'aviazione civile - dei servizi di *sea marshalling* nei trasporti marittimi, da estendere al contrasto di tutte le azioni illecite internazionali, come disciplinato dal regolamento (CE) 725/04 del Parlamento e del Consiglio relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali e dai relativi programmi nazionali di sicurezza di ciascun Paese membro dell'Unione Europea.

Doriano Ricciutelli

## Traffico marittimo e cetacei in mare alto: un network di ricerca per un'indagine sugli impatti nel Mediterraneo centro-occidentale

di Roberto Crosti

Il Mediterraneo è una regione ad elevata densità di traffico marittimo e nonostante l'esistenza di diversi trattati internazionali, quali ACCOBAMS, Santuario Pelagos e la Convenzione di Barcellona (Protocollo SPA), che prevedono, fra le azioni a protezione dei cetacei, anche la valutazione e la gestione dell'interazione tra cetacei e traffico marittimo, non esiste un quadro ben definito per la regolazione del fenomeno, soprattutto nelle zone di mare alto. Altresì non esistono ricerche che valutino sistematicamente queste relazioni.

I principali impatti del traffico marittimo sono riconducibili all'inquinamento chimico e acustico ed al movimento delle navi, mentre gli effetti sui cetacei sono principalmente legati a disturbi di tipo fisiologico ed immunologico, all'impatto con i natanti e ad alterazioni del comportamento.

Nel Mar Mediterraneo alcuni studi hanno evidenziato come una delle principali origini di morte di origine antropica per le "grandi balene" (quali balenottere e capodoglio) sia dovuta a collisioni con le grandi navi. Questi animali, difatti, emergono per respirare e possono rimanere in superficie anche per periodi abbastanza lunghi. Questo comportamento, congiuntamente ai loro movimenti lenti, sono tra i motivi che concorrono a rendere avverabili le collisioni. Molto spesso gli incidenti con i grandi cetacei avvengono con navi che percorrono lunghe





tratte, come i traghetti, i cargo e le navi da crociera. Il maggior numero d'incidenti sembra occorrere nei mesi estivi probabilmente a causa dell'aumento del traffico marittimo per il trasporto passeggeri ed essere in diretta relazione con la velocità delle navi.

Gli effetti sul comportamento sono altrettanto dannosi, a livello di popolazione più ancora che per i singoli individui, e possono riguardare modifiche nell'uso dell'habitat, nei tempi d'immersione e nelle abitudini sociali e alimentari.

Le relazioni fra traffico marittimo e cetacei sono difficili da valutare, sia per la vastità dell'area di riferimento sia per le difficoltà di seguire gli animali, ed in particolare le specie pelagiche, per lunghi tempi e nelle zone di mare alto dove non esistono monitoraggi sistematici dedicati allo studio del fenomeno. Nello specifico del Mediterraneo le relazioni fra traffico nautico e cetacei sono state per lo più analizzate in aree confinate in prossimità delle coste, all'interno della piattaforma continentale e quindi principalmente per il tursiope (il delfino costiero) e le sue relazioni con il diporto turistico e con la piccola e media pesca. Mancano, di fatto, osservazioni a larga scala, in alto mare e su tutte le specie di cetacei.

D'altro canto diventa invece più urgente valutare il possibile impatto del traffico marittimo anche in vista dell'inevitabile aumento del traffico marittimo con l'attivazione dei progetti delle cosiddette autostrade del mare e *short sea shipping*. Nel particolare, il programma comunitario strategico delle Autostrade del Mare, nell'ambito delle politiche europee per lo sviluppo sostenibile prevede un sistema di trasporti abbinato strada-mare, al fine di conseguire il decongestionamento delle strade, la tutela dell'ambiente, la riduzione delle emissioni di gas serra e dell'incidentalità in un'ottica di sviluppo eco-sostenibile. La Comunicazione COM(2009) 8 "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018" sottolinea come l'UE debba proseguire i suoi sforzi privilegiando tra gli altri i settori di intervento quali: la riduzione delle emissioni di gas serra prodotte dalla navigazione internazionale, il miglioramento della qualità ambientale delle acque marine, la promozione di un trasporto marittimo più ecologico. Similmente la Commissione Europea ha adottato nel 2011 il Libro bianco sui trasporti (Trasporti 2050) che prevede una politica dei trasporti più sostenibile con l'ambiente.

Se da una parte l'incremento del trasporto via mare di merci e persone in alternativa a percorsi terrestri per mare contribuirà positivamente alla qualità ambientale, d'altra parte potrebbe aumentare l'impatto delle grandi navi con le popolazioni di cetacei residenti nel mediterraneo, incrementando sia il rischio di collisioni sia il cambiamento della distribuzione naturale degli animali ed interferendo così con i loro naturali ritmi biologici. Al fine di garantire una mobilità sostenibile con l'ambiente è necessario, infatti, che l'aumento del traffico marittimo non sia dannoso per gli ecosistemi marini ed, in particolare, per le popolazioni di cetacei residenti (tra l'altro riconosciute anche come importanti specie *flagship*, cioè animali che per il grande fascino che rivestono, sono in grado di veicolare importanti valori legati alla conservazione dell'ambiente e degli ecosistemi).

Dal 2007 un network di enti (Fondazione CIMA, Accademia del Leviatano, Associazione Scientifica KETOS, EcoOcean, GIS3M, Università di Pisa, di Genova e di Roma1), sotto il





coordinamento di ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale), ha in corso un progetto di monitoraggio dei cetacei nei mari che vanno dal Mar Ligure occidentale allo Ionio Occidentale, in collaborazione con compagnie di traghetto, quali Corsica-Sardinia Ferries e Grimaldi Group.

Il metodo è relativamente semplice, ma efficace: dai due ai quattro ricercatori esperti si imbarcano settimanalmente sui traghetti di linea che percorrono alcune rotte, registrando, posizionati sul ponte di comando, tutti i dati ambientali e la presenza delle diverse specie di cetacei incontrate. I risultati disegnano nel tempo una serie di fotogrammi che indicano quali specie sono più frequenti e dove e come cambia la situazione nel corso dei mesi e degli anni. Informazioni importanti che permettono di “monitorare” nel tempo la situazione, correlandola ai diversi fattori antropici ed ambientali che possono influenzare la presenza di questi animali, i loro ritmi migratori ed il loro diverso utilizzo degli habitat.

Tra gli scopi del network c’è anche quello di verificare le possibili interazioni con il traffico marittimo. In particolare, il lavoro qui presentato valuta l’esistenza o meno di una relazione tra frequenza di avvistamenti di cetacei ed il carico del traffico marittimo.

Lungo le tratte monitorate dal network, in corrispondenza di ogni avvistamento viene realizzato uno *scan sampling* (“perlustrazione”) dell’orizzonte marino per quantificare il numero di natanti maggiori di 5 metri presenti. L’operazione viene ripetuta in maniera *random* anche in assenza di avvistamenti, ogni 10MN o 45 minuti circa.

I due campioni di dati (in presenza di avvistamenti *vs random*) vengono poi comparati sia percentualmente sia con i test non-parametrici Mann-Whitney e Kolmorov-Smirnov per testare rispettivamente la probabilità che per i due campioni le distribuzioni e le frequenze di dati siano simili. Viene anche quantificato il numero di MN percorse dai traghetti, con osservatori a bordo, senza che siano stati registrati episodi di collisione con cetacei o eventi definiti di “*near miss*” cioè di uno stadio di allerta per un rischio di collisione (tale termine però non ha al momento una definizione ben precisa, neanche in ambito IMO).

Lungo tutte le tratte (dal 2007 all’estate del 2010), il numero di natanti annotati in presenza di avvistamenti (753 record) è stato sempre percentualmente minore rispetto a quelli registrati in assenza di avvistamento (985 record); inoltre, entrambi i test evidenziano come sia la distribuzione sia la frequenza delle due popolazioni di dati siano statisticamente dissimili. Differenziando il dato per specie risulta che zifio e stenella sono le specie che registrano il massimo scostamento dei valori di natanti presenti durante gli avvistamenti rispetto al *random* mentre solo durante gli avvistamenti di tursiopo si ha un leggero aumento di natanti registrati rispetto ai valori *random*.

Il network di ricerca ha percorso (dal 2007 all’estate del 2011) un totale circa 60.000 MN senza episodi di collisione e registrando tre episodi riconducibili ad eventi “*near miss*”.

Nonostante la ricerca sulle relazioni fra traffico marittimo e cetacei da parte del network sia ancora nelle sua fase iniziale di sperimentazione, i risultati preliminari dimostrano che gli avvistamenti avvengono in coincidenza con il numero minore di imbarcazioni nell’area. Questo, pur non dimostrando una precisa relazione causa-effetto, è sicuramente un’indicazione







del fatto che i cetacei si distribuiscano preferenzialmente in aree con bassa presenza di imbarcazioni per fattori che potrebbero non essere legati fra loro o perché effettivamente privilegiano aree in cui è minore l'impatto determinato dal traffico nautico. Interessante notare che la stenella, che è la specie più frequente e maggiormente distribuita lungo tutti i transetti monitorati, è pure la specie che, forse anche grazie alle sue caratteristiche di estrema mobilità, viene avvistata in aree a minore presenza di natanti. Il raro zifio conferma, inoltre, il suo carattere definito schivo da molti ricercatori. L'inversione di tendenza del tursiope va invece esaminata considerandone la sua predilezione per l'habitat costiero, dove inevitabilmente convive con le maggiori concentrazioni di traffico marittimo. Anche se la ricerca ha interessato aree oltre la piattaforma continentale, nelle aree comunque più vicine alla costa è possibile sia la presenza di un maggior numero di imbarcazioni sia la presenza del tursiope.

Interessanti i primi risultati per la balenottera, che viene avvistata con un numero di natanti minore del 50% rispetto ai valori presi *random*.

Se confermati, questi dati suggeriscono un probabile impatto del traffico marittimo sulle specie di cetacei che, di conseguenza, metterebbero in campo reazioni di *avoidance* - "evitamento" - (es. stenella, e balenottera) o, dove non possibile (es. tursiope), altri tipi di alterazioni comportamentali già analizzate in letteratura. Inoltre il comportamento di "*avoidance*" messa in atto, se da una parte è una risposta degli animali ad un impatto antropogenico, dall'altra potrebbe ridurre le possibilità di collisioni.

Il numero di MN percorse senza collisioni può essere un utile parametro di base per studi di "*risk assessment*" - valutazione del rischio che prendano in considerazione il totale di MN percorse dal traffico marittimo al fine di meglio valutare e gestire in maniera sostenibile il previsto incremento di trasporto per nave soprattutto nelle aree individuate come *hotspot*, cioè ad alta frequenza di avvistamento.

La validità del metodo di monitoraggio, ed i suoi costi contenuti, hanno fatto sì che le tratte del network, all'interno del Santuario Pelagos, abbiano ricevuto un contributo economico dal Segretariato Francese di Pelagos sia per le azioni di monitoraggio, sia per testare la validità del sistema REPCET, un software recentemente installato a bordo di diverse navi che comunicano e ricevono dati sulle posizioni dei cetacei in tempo reale ("*Monitoring ferry: suivi saisonnier des populations de cetaces et validation de l'interet du systeme repcet en terme de monitoring*").

Roberto Crosti

ISPRA - Dipartimento Difesa della Natura





## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

di Giuseppe Giliberti

### **DECISIONE DI ESECUZIONE N. 2011/431/UE DELLA COMMISSIONE DELL'11 LUGLIO 2011 RELATIVA A UNA PARTECIPAZIONE FINANZIARIA DELL'UNIONE AI PROGRAMMI DI CONTROLLO, ISPEZIONE E SORVEGLIANZA DELLE ATTIVITÀ DI PESCA DEGLI STATI MEMBRI PER IL 2011**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 188/50 del 19 luglio 2011)*

La presente decisione prevede una partecipazione finanziaria dell'Unione alle spese sostenute dagli Stati membri nel 2011, per l'attuazione dei sistemi di controllo e monitoraggio applicabili nell'ambito della politica comune della pesca (PCP), di cui all'articolo 8, lettera a), del regolamento (CE) n. 861/2006.

Beneficiano di una partecipazione finanziaria pari al 90 % delle spese ammissibili, entro i limiti indicati negli allegati I, II, III, IV e V, le rispettive spese sostenute per: a) allestimento di nuove tecnologie e reti informatiche, destinate a garantire una raccolta e gestione dei dati, sicure ed efficaci ai fini del controllo, monitoraggio e sorveglianza delle attività di pesca; b) acquisto e installazione a bordo dei pescherecci di dispositivi automatici di localizzazione che consentano ad un centro di controllo della pesca di sorvegliare a distanza le navi mediante un sistema VMS; c) sviluppo, acquisto e installazione, compresa l'assistenza tecnica, dei componenti necessari per i sistemi elettronici di registrazione e comunicazione (ERS) destinati a garantire uno scambio di dati sicuro ed efficace ai fini del controllo, monitoraggio e sorveglianza delle attività di pesca; d) acquisto e installazione a bordo dei pescherecci di dispositivi ERS che consentano alle navi di registrare e comunicare per via elettronica i dati relativi alle attività di pesca a un centro di controllo della pesca; e) progetti pilota riguardanti nuove tecnologie di controllo.

La presente decisione stabilisce anche la partecipazione massima totale dell'Unione per Stato membro.

### **DECISIONE N. 2011/443/UE DEL CONSIGLIO DEL 20 GIUGNO 2011 RELATIVA ALL'APPROVAZIONE, A NOME DELL'UNIONE EUROPEA, DELL'ACCORDO SULLE MISURE DI COMPETENZA DELLO STATO DI APPRODO INTESA A PREVENIRE, SCORAGGIARE ED ELIMINARE LA PESCA ILLEGALE, NON DICHIARATA E NON REGOLAMENTATA**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 191/1 del 22 luglio 2011)*

Con la presente decisione il Consiglio dell'UE approva, a nome dell'Unione, l'accordo sulle misure di competenza dello Stato di approdo intese a prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata.

Obiettivo dell'accordo è prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata





e non regolamentata, mediante l'applicazione di efficaci misure di competenza dello Stato di approdo, assicurando così la conservazione a lungo termine e lo sfruttamento sostenibile delle risorse biologiche marine e degli ecosistemi marini.

L'accordo tra l'altro disciplina: l'entrata in porto; l'utilizzo dei porti; le ispezioni e le azioni di controllo; il ruolo degli Stati di bandiera; la risoluzione delle controversie. Completano il presente accordo i seguenti allegati: *A) Informazioni che le navi che chiedono di entrare in porto devono fornire preliminarmente; B) Procedure di ispezione dello stato di approdo; C) Rapporto relativo all'esito dell'ispezione; D) Sistemi d'informazione sulle misure di competenza dello Stato di approdo; E) Orientamenti per la formazione degli ispettori.*

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 724/2011 DELLA COMMISSIONE DEL 25 LUGLIO 2011 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (UE) N. 468/2010 CHE STABILISCE L'ELENCO UE DELLE NAVI CHE ESERCITANO PESCA ILLEGALE, NON DICHIARATA E NON REGOLAMENTATA**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 194/14 del 26 luglio 2011)*

Il regolamento 1005/2008 del Consiglio del 29 settembre 2008 che istituisce un regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, al capo V, definisce procedure per l'identificazione dei pescherecci che esercitano la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (pescherecci INN), nonché procedure per stabilire un elenco UE di tali navi. A tal proposito, l'articolo 37 del medesimo regolamento prevede misure applicabili ai pescherecci figuranti in detto elenco.

Nel citato elenco UE figurano i pescherecci INN individuati dalla Commissione (art. 27, reg. 1005/2008) e i pescherecci iscritti negli elenchi delle navi INN adottati dalle organizzazioni regionali di gestione della pesca (art. 30, reg. 1005/2008).

Adottando il regolamento (UE) n. 468/2010 la Commissione europea ha stabilito il sopracitato elenco UE delle navi INN suddiviso in una parte A - Navi elencate in conformità all'articolo 27 del regolamento (CE) n. 1005/2008 - e in una parte B - Navi elencate in conformità all'articolo 30 del regolamento (CE) n. 1005/2008.

Poiché la Commissione ha ricevuto gli elenchi aggiornati nelle riunioni annuali delle organizzazioni regionali di gestione della pesca, occorre modificare il regolamento (UE) n. 468/2010 sostituendone la parte B dell'allegato.

**DIRETTIVA 2011/75/UE DELLA COMMISSIONE DEL 2 SETTEMBRE 2011 RECANTE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 96/98/CE DEL CONSIGLIO SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 239/1 del 15 settembre 2011)*

La presente direttiva sostituisce l'allegato A della direttiva 96/98/CE sull'equipaggiamento





marittimo. Tale modifica si è resa opportuna in quanto applicandosi, ai fini della medesima direttiva, 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. Inoltre, nello stesso periodo, l'organizzazione marittima internazionale e gli enti di normazione europei hanno adottato alcune norme tecniche, comprese norme dettagliate per le prove, per diversi componenti dell'equipaggiamento elencati nell'allegato A.2 (Equipaggiamento per il quale non esistono norme di prova dettagliate negli strumenti internazionali) 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 (Equipaggiamento per il quale gli strumenti internazionali già contemplano norme tecniche di prova dettagliate) o trasferiti dall'allegato A.2 all'allegato A.1, in funzione dei casi.

**DECISIONE 2011/640/PESC DEL CONSIGLIO DEL 12 LUGLIO 2011 RELATIVA ALLA FIRMA E ALLA CONCLUSIONE DELL'ACCORDO TRA L'UNIONE EUROPEA E LA REPUBBLICA DI MAURITIUS SULLE CONDIZIONI DEL TRASFERIMENTO DELLE PERSONE SOSPETTATE DI ATTI DI PIRATERIA E DEI RELATIVI BENI SEQUESTRATI DA PARTE DELLA FORZA NAVALE DIRETTA DALL'UNIONE EUROPEA ALLA REPUBBLICA DI MAURITIUS E SULLE CONDIZIONI DELLE PERSONE SOSPETTATE DI ATTI DI PIRATERIA DOPO IL TRASFERIMENTO**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 254/1 del 30 settembre 2011)*

Il 10 novembre 2008 il Consiglio ha adottato l'azione comune 2008/851/PESC relativa all'operazione militare dell'Unione europea volta a contribuire alla dissuasione, alla prevenzione e alla repressione degli atti di pirateria e delle rapine a mano armata al largo della Somalia (operazione «Atalanta»), il cui articolo 12 prevede che le persone sospettate di avere l'intenzione di commettere, di commettere o di aver commesso atti di pirateria o rapine a mano armata nelle acque territoriali della Somalia, che sono arrestate e fermate al fine dell'esercizio di azioni giudiziarie, nonché i beni che sono serviti a compiere tali atti, possano essere trasferiti ad uno Stato terzo che intende esercitare la propria giurisdizione nei confronti di tali persone e beni, a patto che le condizioni del trasferimento siano state stabilite con tale Stato terzo in conformità del diritto internazionale applicabile, compreso il diritto internazionale dei diritti umani, al fine di garantire, in particolare, che nessuno sia sottoposto alla pena di morte, alla tortura o a qualsiasi altro trattamento crudele, inumano o degradante.

Il 22 marzo 2010 l'Alto Rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza ha negoziato un accordo tra l'Unione europea e la Repubblica di Mauritius sulle condizioni del trasferimento delle persone sospettate di atti di pirateria e dei relativi beni sequestrati





da parte della forza navale diretta dall'Unione europea alla Repubblica di Mauritius e sulle condizioni delle persone sospettate di atti di pirateria dopo il trasferimento («l'accordo»). Con la presente decisione, il Consiglio dell'Unione europea approva detto accordo e autorizza il presidente del Consiglio a designare la o le persone abilitate alla firma dello stesso, allo scopo di impegnare l'Unione, e a procedere a nome dell'Unione alle notifiche affinché l'accordo sia applicato in via provvisoria dalla data della sua firma ed entri in vigore quando entrambe le parti si siano notificate la conclusione delle proprie procedure interne di ratifica. La data dell'entrata in vigore dell'accordo sarà pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea a cura del segretariato generale del Consiglio.

**DECRETO LEGISLATIVO 14 GIUGNO 2011, N. 104 - ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/15/CE RELATIVA ALLE DISPOSIZIONI ED ALLE NORME COMUNI PER GLI ORGANISMI CHE EFFETTUANO LE ISPEZIONI E LE VISITE DI CONTROLLO DELLE NAVI E PER LE PERTINENTI ATTIVITÀ DELLE AMMINISTRAZIONI MARITTIME**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 159 dell'11 luglio 2011)*

Il presente decreto disciplina il rapporto tra l'Amministrazione e gli organismi da questa preposti all'ispezione, al controllo ed alla certificazione delle navi battenti bandiera italiana, ai fini della conformità alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino, perseguendo l'obiettivo della libera prestazione dei servizi. Tuttavia, in funzione di motivate esigenze, l'amministrazione può limitare il numero degli organismi delegati.

Il presente decreto, quindi, fissa le condizioni in base alle quali l'Amministrazione: a) autorizza un organismo riconosciuto al rilascio dei certificati statuari per proprio conto, nonché ad eseguire le ispezioni e i relativi controlli; b) affida in tutto o in parte ad un organismo riconosciuto le ispezioni e i controlli suddetti, riservandosi il potere di rilascio dei relativi certificati.

A tal fine, l'organismo riconosciuto che intende chiedere l'autorizzazione o l'affidamento presenta apposita istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il quale entro centottanta giorni adotta il relativo provvedimento.

L'Amministrazione, prima di autorizzare gli organismi riconosciuti o di affidare ad essi i compiti di ispezione e controllo, stipula con gli stessi un accordo scritto che ne definisce gli specifici compiti e funzioni.

L'Amministrazione, inoltre, verifica almeno ogni due anni che gli organismi agenti per suo conto svolgano efficacemente le funzioni a loro delegate e trasmette alla Commissione europea e agli altri Stati membri una relazione sui relativi risultati. A tal fine l'organismo riconosciuto delegato, nei termini stabiliti nei predetti accordi, informa l'Amministrazione del lavoro svolto per suo conto.

La delega può essere sospesa previa contestazione dei relativi motivi e fissando un termine





di trenta giorni per ricevere eventuali elementi giustificativi, indicando nel relativo provvedimento i modi e i termini entro i quali l'organismo delegato dovrà ottemperare per risolvere le carenze contestate. Decorso inutilmente il termine di sospensione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti revoca la delega.

Sono abrogati il decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni, nonché il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 1° dicembre 2000, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 302 del 29 dicembre 2000, recante determinazione delle modalità di presentazione delle istanze di autorizzazione e di affidamento da parte degli organismi riconosciuti.

**DECRETO-LEGGE 12 LUGLIO 2011, N. 107, CONVERTITO IN LEGGE CON MODIFICAZIONI DALLA LEGGE 2 AGOSTO 2011, N. 130 - PROROGA DEGLI INTERVENTI DI COOPERAZIONE ALLO SVILUPPO E A SOSTEGNO DEI PROCESSI DI PACE E DI STABILIZZAZIONE, NONCHÉ DELLE MISSIONI INTERNAZIONALI DELLE FORZE ARMATE E DI POLIZIA E DISPOSIZIONI PER L'ATTUAZIONE DELLE RISOLUZIONI 1970 (2011) E 1973 (2011) ADOTTATE DAL CONSIGLIO DI SICUREZZA DELLE NAZIONI UNITE. MISURE URGENTI ANTIPIRATERIA**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 160 del 12 luglio 2011)*

Il decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito con modificazioni dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, tra le altre misure, ne ha adottato ulteriori a contrasto della pirateria (art. 5). In proposito, il Ministero della difesa, nell'ambito delle attività internazionali di contrasto alla pirateria, al fine di garantire la libertà di navigazione del naviglio commerciale nazionale, può stipulare con l'armatoria privata italiana convenzioni per la protezione delle navi battenti bandiera italiana in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria individuati con decreto del medesimo Ministro, mediante l'imbarco, a richiesta e con oneri a carico degli armatori, di Nuclei militari di protezione (NMP) della Marina Militare e del relativo armamento previsto per l'espletamento del servizio.

Il suddetto personale militare opera in conformità alle direttive e alle regole di ingaggio emanate dal Ministero della difesa. Al comandante di ciascun nucleo, al quale fa capo la responsabilità esclusiva dell'attività di contrasto militare alla pirateria, e al personale da esso dipendente sono attribuite le funzioni, rispettivamente, di ufficiale e di agente di polizia giudiziaria riguardo ai reati di cui agli articoli 1135 (Pirateria) e 1136 (Nave sospetta di pirateria) del codice della navigazione e a quelli ad essi connessi ai sensi dell'articolo 12 del codice di procedura penale.

Nei casi in cui non sono previsti i suddetti servizi di protezione è consentito l'impiego di guardie giurate, autorizzate ai sensi degli articoli 133 e 134 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza (regio decreto 18 giugno 1931, n. 773). In questo caso le navi devono essere appositamente predisposte per la autoprotezione da atti di pirateria e autorizzate alla detenzione delle armi, mentre per le guardie giurate vengono dettate specifiche disposizioni





per la loro individuazione. Le relative modalità attuative, compresi i rapporti tra le suddette guardie giurate e il comando nave durante l'espletamento dei citati compiti, dovranno essere determinate con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della difesa e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il presente decreto (art. 4, comma 31-bis), inoltre, ha chiuso la questione sugli importi dei tributi speciali dovuti per servizi resi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Personale delle Capitanerie di porto) di cui alla tabella D allegata al decreto-legge 31 luglio 1954, n. 533, convertito con modificazioni dalla legge 26 settembre 1954, n. 869, sostituendola con la tabella D di cui all'allegato A annesso al presente decreto, aggiornandone gli importi.

La cennata questione era sorta con l'emanazione del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66 (Codice dell'ordinamento militare), il quale includeva (v. art. 2268, n. 883) tra le disposizioni abrogate anche la legge 6 agosto 1991, n. 255 (Potenziamento degli organici del personale militare delle capitanerie di porto) che, tra l'altro, sostituiva la citata tabella D aggiornandone gli importi. Con nota del 13 maggio 2011 gli iniziali dubbi sull'applicabilità della tabella del 1954, già sostituita nel 1991 con la tabella poi abrogata nel 2010, sono stati sciolti in senso affermativo dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, facendo peraltro sorgere l'ulteriore questione dell'opportunità di riscuotere importi, che rapportati alla valuta corrente, risultavano irrilevanti.

Infine, con decreto 1 settembre 2011 il Ministro della Difesa ha individuato i sopraccitati spazi marittimi a rischio di pirateria: porzione dell'Oceano Indiano delimitata a nord ovest dallo Stretto di Bab El Mandeb, a nord dallo Stretto di Hormuz, a sud dal Parallelo 12°S e a est dal Meridiano 78°E.

#### **DECRETO LEGISLATIVO 7 LUGLIO 2011, N. 121 - ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2008/99/CE SULLA TUTELA PENALE DELL'AMBIENTE, NONCHÉ DELLA DIRETTIVA 2009/123/CE CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2005/35/CE RELATIVA ALL'INQUINAMENTO PROVOCATO DALLE NAVI E ALL'INTRODUZIONE DI SANZIONI PER VIOLAZIONI**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 177 dell'1 agosto 2011)*

Col presente decreto vengono introdotte nel codice penale nuove fattispecie di reato a mezzo degli articoli 727-bis (Uccisione, distruzione, cattura, prelievo, detenzione di esemplari di specie animali o vegetali selvatiche protette) e 733-bis (Distruzione o deterioramento di habitat all'interno di un sito protetto) (art. 1).

Viene poi modificato il decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231 recante disciplina della responsabilità degli enti per gli illeciti amministrativi dipendenti da reato, tra l'altro, introducendo l'articolo 25-undecies (Reati ambientali), il quale prevede l'applicazione di sanzioni pecuniarie e interdittive a carico dell'ente per i reati ambientali ivi richiamati, tra i quali lo scarico di acque reflue industriali e il traffico illecito di rifiuti di cui agli articoli 137





e 259 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante norme in materia ambientale (c.d. codice ambientale), nonché l'inquinamento doloso e quello colposo di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 202 recante attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni.

Infine vengono modificati il codice ambientale ed il decreto legislativo 3 dicembre 2010, n. 205 recante disposizioni di attuazione della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 relativa ai rifiuti, sia per quanto riguarda la baia storica del Golfo di Taranto, che per il Sistema informatico di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTR).

### **DECRETO LEGISLATIVO 7 LUGLIO 2011, N. 136 - ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2008/106/CE CONCERNENTE I REQUISITI MINIMI DI FORMAZIONE PER LA GENTE DI MARE**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 185 del 10 agosto 2011 - S.O. n. 187)*

Il presente decreto si applica ai lavoratori marittimi italiani, ai lavoratori marittimi di Stati membri ed a quelli di Paesi terzi titolari di un certificato rilasciato da uno Stato membro, che prestano servizio a bordo di navi battenti bandiera italiana adibite alla navigazione marittima, ad eccezione delle navi militari, da pesca, da diporto che non effettuano traffico commerciale e delle imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale (art. 1).

A tal fine, i lavoratori marittimi che prestano servizio su una nave che effettua viaggi non costieri, devono soddisfare i requisiti previsti dalla Convenzione STCW per la navigazione non costiera (art. 9, comma 4). Le disposizioni del presente decreto si applicano anche ai lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo di navi battenti bandiera italiana, adibite alla navigazione costiera, per i quali tuttavia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può determinare disposizioni più favorevoli in materia di istruzione e formazione (art. 9, comma 1).

Dunque il comandante, il direttore macchina, gli ufficiali di coperta e di macchina, i comuni di guardia di coperta e di macchina, i radi operatori e, ove previsto, gli altri lavoratori marittimi contemplati nelle regole dell'annesso alla Convenzione STCW, devono essere in possesso di un certificato che abilita il titolare a svolgere le competenze menzionate nel certificato stesso (art. 7, comma 1); in merito, sono previste specifiche disposizioni per la prevenzione delle frodi e di altre prassi illegali (art. 10); al lavoratore marittimo è anche rilasciato l'attestato di addestramento conseguito, secondo il modello di cui all'allegato VII (art. 7, comma 4).

I Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico e della salute assicurano che i lavoratori marittimi che svolgono le proprie funzioni a bordo di una nave di cui all'articolo 1 ricevano una formazione conforme ai requisiti della Convenzione STCW, di cui all'allegato I al presente decreto (art. 5, comma 1). L'addestramento dei lavoratori marittimi è invece oggetto di appositi corsi, il cui svolgimento può essere affidato a istituti, enti e società ritenuti idonei ed autorizzati con dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti







(art. 6, comma 1).

I certificati abilitanti alle funzioni di comandante, direttore di macchina, ufficiali di coperta e di macchina ed il relativo rinnovo hanno validità di sessanta mesi, quelli di comune di guardia di coperta e di macchina non sono soggetti a scadenza (art. 7, commi 8 e 9). Le modalità per il rinnovo di detti certificati sono stabilite dall'allegato IV; a tal fine, i marittimi interessati devono dimostrare la permanenza dell'idoneità fisica e della competenza professionale (art. 13). Inoltre tutte le attestazioni di addestramento conseguito invece hanno validità quinquennale e si rinnovano a condizione che il marittimo abbia effettuato i prescritti dodici mesi di navigazione nei sessanta mesi precedenti la scadenza del certificato adeguato (punto 6, allegato IV).

Il presente decreto detta anche norme su: qualità (art. 11), aspetti sanitari, rilascio e registrazione dei certificati (art. 12), uso dei simulatori (art. 14), responsabilità delle compagnie di navigazione (art. 15), orario di lavoro e disposizioni sulla guardia (art. 16), dispense (art. 17), comunicazioni a bordo (art. 18), riconoscimento dei certificati emessi da uno Stato membro dell'Unione europea (art. 19) e di quelli rilasciati da Paesi terzi (art. 20), controllo dello Stato di approdo e procedure di controllo (art. 21), fermo (art. 22) e illeciti amministrativi (art. 23).

Le disposizioni abrogative riguardano il decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324 e successive modifiche, sui requisiti minimi di formazione per la gente di mare, il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 23 luglio 2008, n. 141 sul rinnovo dei certificati di competenza, nonché alcuni articoli e disposizioni del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) relative ai titoli professionali marittimi c.d. superiori.

### **DECRETO 1 SETTEMBRE 2011 – INDIVIDUAZIONE DEGLI SPAZI MARITTIMI INTERNAZIONALI A RISCHIO DI PIRATERIA NELL'AMBITO DEI QUALI PUO' ESSERE PREVISTO L'IMBARCO DI NUCLEI MILITARI DI PROTEZIONE (NMP)**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 212 del 12 settembre 2011)*

Il presente decreto individua gli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria nell'ambito dei quali può essere previsto l'imbarco dei Nuclei militari di protezione (NMP), di cui all'art. 5, comma 1, del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, sulle navi in transito battenti bandiera italiana, i cui armatori o altri soggetti dotati di specifico potere di rappresentanza della medesima categoria, hanno stipulato le apposite convenzioni con il Ministero della difesa di cui al citato art. 5, comma 1. Gli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria, nei quali la protezione delle navi battenti bandiera italiana può essere assicurata mediante l'imbarco di NMP, sono individuati dalla porzione dell'Oceano Indiano delimitata a nord ovest dallo Stretto di Bab El Mandeb, a nord dallo Stretto di Hormuz, a sud dal Parallelo 12° S e a est dal Meridiano 78° E. La stessa





protezione è assicurata anche negli spazi marittimi internazionali esterni a quelli di cui sopra, per la durata della permanenza dei NMP a bordo delle navi resa necessaria da esigenze di natura tecnica od operativa connesse alle zone di possibile imbarco e sbarco sul e dal medesimo naviglio.

**DECRETO 6 SETTEMBRE 2011 - ISTITUZIONE DI ABILITAZIONI DI COPERTA SU UNITÀ ADIBITE A NAVIGAZIONE COSTIERA NONCHÉ PER IL SETTORE DI MACCHINA PER UNITÀ CON APPARATO MOTORE PRINCIPALE FINO A 750 KW**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 216 del 16 settembre 2011)*

Il decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136, recante attuazione della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, consente di determinare disposizioni più favorevoli per i marittimi che prestano la propria opera su unità adibite esclusivamente a viaggi costieri (art. 9, comma 2).

In attuazione di tale principio il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato il presente decreto che si applica ai marittimi del settore di coperta iscritti nella prima categoria della gente di mare che intendono imbarcare su navi nazionali di stazza compresa tra 500 e 3000 GT adibite, esclusivamente, a viaggi costieri come definiti dall'art. 1, comma 1, punti 37 (Navigazione internazionale costiera), 39 (Navigazione nazionale costiera) e 40 (Navigazione litoranea) del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, e del settore di macchina impiegati su navi con apparato motore principale fino a 750 KW. Per l'imbarco di coperta su navi di stazza compresa tra 500 e 3000 GT che effettuano viaggi costieri vengono quindi istituite le specifiche abilitazioni di Ufficiale, di Primo ufficiale e di Comandante; inoltre, per l'imbarco su navi di stazza fino a 2000 GT che effettuano navigazione litoranea è stata istituita l'abilitazione di Comandante per la navigazione litoranea (art. 2). Per i marittimi impiegati su navi con apparato motore principale fino a 750 KW sono state istituite le specifiche abilitazioni di Ufficiale e di Direttore di macchina (art. 3). Seguono le disposizioni relative alle capacità e ai requisiti per conseguire le suddette abilitazioni (artt. da 4 a 9).

Per coloro che conseguono, ai sensi del presente decreto, abilitazioni introdotte dal presente decreto sono stabilite le condizioni per l'accesso ad abilitazioni disciplinate dal decreto ministeriale 30 novembre 2007 (art. 10). Per contro, per coloro che sono in possesso di abilitazioni disciplinate dal decreto ministeriale 30 novembre 2007 recante qualifiche e abilitazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare, sono stabilite le condizioni per l'accesso ad abilitazioni disciplinate dal presente decreto (art. 11). Il presente decreto chiude introducendo modifiche al decreto ministeriale 30 novembre 2007 (art. 13) e stabilendo norme transitorie e finali, le quali stabiliscono le modalità per la





conversione, entro e non oltre 18 mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, dei titoli professionali in abilitazioni per viaggi costieri (art. 14).

## RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

### SULL'ESERCIZIO DA PARTE DEL COMPRATORE DEL "RIGHT OF REJECTION FOR BREACH OF CONDITION" IN RELAZIONE A CONTRATTI DI COMPRAVENDITA INTERNAZIONALE SOGGETTI ALLA LEGGE INGLESE, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA CONTRATTUALISTICA GAFTA.

*(Grain Trade LLP (UK) v Feed Factors International Ltd.: QBD (Comm), 20.7.2011)*

Attraverso questa recente sentenza della *Queen's Bench Division* (Commercial Court), la posizione del compratore nell'ambito di contratti di compravendita internazionale soggetti alla legge inglese è stata resa estremamente più rischiosa e si impone pertanto, da parte appunto dei soggetti compratori, una certa cautela nel negoziare e/o dare esecuzione a tali tipi di contratti.

Infatti, come noto, il sistema giudiziario inglese prevede una tradizionale classificazione dei termini contrattuali in "conditions", "warranties" e "innominate terms".

Altrettanto noto è che, mentre una "breach of warranty" da parte del venditore consente al compratore unicamente di richiedere il risarcimento dei danni subiti, una "breach of condition" da diritto, oltre al risarcimento dei danni, anche al rifiuto del carico da parte del compratore. L'applicazione di questi principi, per quanto estremamente lineare in via teorica, può presentare notevoli margini di incertezza al momento della sua applicazione pratica, con conseguenze estremamente rilevanti per la posizione delle parti nel contratto di compravendita.

Venendo alla dinamica fattuale che ha portato alla controversia in questione, con un contratto datato 1.7.2008, la venditrice *Grain Trade LLP* vendeva alla compratrice *Feed Factors International Ltd.* un carico di semi di girasole alle seguenti condizioni "1,500 mt +/- 10 % in Buyers option Ukrainian origin sunflower expeller FOB Nicolayev sea port [...] Protein min 32% - Moisture max 7% - Fiber max 23% - Fat min 11% [...] Quality and condition to be final at time and place of loading as per certificate of first class superintendent approved by GAFTA at seller's choice and expense [...] Other terms and conditions not in contradiction with above as per GAFTA 119 [...]".

La clausola n. 4 del contratto prevedeva inoltre che "Quality and condition to be final at time and place of loading as per certificate of first-class superintendent approved by GAFTA at seller's choice and expense. The buyers have the right to appoint their own GAFTA-approved supervisor at their expense".

Da una prima perizia effettuata da un perito GAFTA e in contraddittorio tra le parti come da contratto, la merce sembrò in buon ordine e condizione e si procedette pertanto alla caricazione. Tuttavia, nel corso della stessa, ulteriori analisi indicarono che il carico non rispondeva alle





caratteristiche indicate in contratto in relazione alla quantità di fibre e proteine contenute nello stesso, il che fu successivamente riconosciuto anche da una successiva perizia effettuata da un “independent surveyor”.

Il 24.10.2008 i compratori rifiutarono la merce e i documenti, e il carico fu venduto ad un soggetto terzo al fine di minimizzare il danno.

*Grain Trade LLP* chiamò poi in arbitrato la compratrice *Feed Factors International Ltd.* al fine di ottenere il risarcimento del danno relativo alla differenza tra l’originario prezzo contrattualmente stabilito e quanto effettivamente ottenuto dalla vendita della merce, mentre *Feed Factors International Ltd.* chiese, in via riconvenzionale, un risarcimento danni nei confronti dei venditori.

Gli arbitri giudicarono, in prima battuta, in favore dei venditori, ma il lodo fu diametralmente capovolto dal *Board of Appeal*, che ritenne meritevoli di accoglimento le ragioni dei compratori e respinse invece il reclamo di *Grain Trade LLP*, ritenendo che le ultime analisi effettuate sulla merce dovessero senz’altro ritenersi corrette rispetto a quelle effettuate dal “surveyor” *GAFTA*. *Grain Trade LLP* promosse quindi appello contro il suddetto lodo in forza della sezione n. 69 dell’*English Arbitration Act 1996*.

La *Queen’s Bench Division* fu quindi chiamata a pronunciarsi su una fondamentale questione, ossia se il certificato di qualità emesso dal perito *GAFTA* nominato dai venditori fosse effettivamente “final and binding” e se, di conseguenza, il rifiuto del carico e dei documenti da parte dei compratori fosse o meno illegittimo, giusta la clausola n. 5 del contratto *GAFTA 119*.

La *Queen’s Bench Division*, pur accogliendo l’appello promosso dalla *Grain Trade LLP* ritenendo che il certificato di qualità emesso dal perito *GAFTA* nominato dai venditori fosse effettivamente “final and binding” giusta la clausola n. 5 del contratto *GAFTA 119* e che, di conseguenza, i compratori non fossero legittimati a rifiutare il carico e i documenti, ha comunque sottolineato – in maniera, a dire il vero, alquanto curiosa – che, a meno che ciò non sia espressamente indicato, i parametri contrattuali relativi alla qualità della merce non sono da considerarsi “conditions”, e pertanto, anche in presenza di un “quality final certificate” che dimostri che il carico non è conforme alle specifiche contrattualmente previste, il compratore non ha diritto di rifiutare il carico, ma solo quello di richiedere eventualmente il risarcimento dei danni subiti a causa della non conformità della merce (“*In my view, a Court should not be over ready, unless required by statute or authority so to do, to construe a term in a contract as a “condition” any breach of which gives rise to a right to reject rather than as a term any breach of which sounds in damages-I deliberately avoid the use of the word “warranty” at this juncture. In principle contracts are made to be performed and not to be avoided according to the whims of market fluctuation and where there is a free choice between two possible constructions, I think the Court should tend to prefer that construction which ensure performance and not encourage avoidance of contractual obligations*”).

La sentenza è ovviamente suscettibile di appello, ma al momento rende necessari alcuni accorgimenti da parte dei compratori al fine di evitare spiacevoli sorprese.

Dal momento che la stragrande maggioranza dei contratti compravendita internazionale





è soggetta alla legge inglese (e/o a giurisdizione inglese e/o ad arbitrato a Londra), è consigliabile quindi che il compratore specifichi sempre per iscritto che i parametri di qualità e le caratteristiche della merce costituiscono *conditions* del contratto, e che ogni eventuale difformità darà pertanto diritto al rifiuto del carico (e dei relativi documenti rappresentativi) oltre che al risarcimento dei danni.

Nicola Ridolfi

### **SULL'INDIVIDUAZIONE DEL "PLACE OF DELIVERY" IN UN CONTRATTO DI COMPRAVENDITA INTERNAZIONALE CONCLUSO ALLE CONDIZIONI EX WORKS.**

*(Corte di Giustizia delle Comunità Europee, Sentenza 9.6.2011 – Electrosteel Europe SA c. Edil Centro Spa – Causa C87/10)*

Attraverso la sentenza in esame, in cui la Corte di Giustizia delle Comunità Europee è chiamata a pronunciarsi sulla determinazione del cosiddetto "luogo di consegna" nell'ambito di un contratto di compravendita internazionale di merci, la Corte si pone in assoluto contrasto con la giurisprudenza della Corte di Cassazione italiana, secondo cui l'indicazione nel contratto di un termine di resa sarebbe idonea a definire la ripartizione delle spese e dei rischi del trasporto, ma non già ad integrare un accordo circa il luogo di consegna della merce.

La controversia in oggetto nasce da un contratto di compravendita in cui una partita di merce fu venduta in Italia (stato di domicilio del venditore) ad un compratore avente domicilio in Francia. Il contratto era stato stipulato alle condizioni "Franco Ns. Sede", in modo tale che la consegna al vettore avvenisse al domicilio del venditore e che la merce fosse poi trasferita in Francia. Quando il venditore citò il compratore di fronte al tribunale di Vicenza al fine di ottenere il pagamento del prezzo della merce in Italia, quest'ultimo eccepì che non vi era giurisdizione italiana a conoscere del merito della vertenza, essendo il convenuto domiciliato in Francia e trovandosi altresì in Francia il luogo di destinazione finale della merce.

Edil Centro S.p.a. argomentò a sua volta che, giusta la disciplina Incoterms 2000, la dicitura "Resa: Franco nostra sede" corrispondeva al termine 'EXW' (Ex Works), con conseguente applicazione delle regole A4 e B4 in materia di luogo di consegna della merce, che stabiliscono, rispettivamente, quanto segue:

#### **A4 Delivery**

*The seller must place the goods at the disposal of the buyer at the named place of delivery, not loaded on any collecting vehicle, on the date or within the period agreed or, if no such time is agreed, at the usual time for delivery of such goods. If no specific point has been agreed within the named place, and if there are several points available, the seller may select the point at the place of delivery which best suits his purpose.*

e





#### B4 Taking delivery

*The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered in accordance with A4 [...].*

Orbene, trattandosi di merce che era stata presa in consegna dal vettore presso gli stabilimento del venditore (in Italia) e riconsegnata presso gli stabilimenti del compratore (in Francia), il tribunale di Vicenza rilevò come la definizione di “*place of delivery*” quale “*place of performance of the obligation in question*”, alla luce dell’applicazione dell’art. 5(1) (b) del Regolamento (CE) n. 44/2001, avesse dato luogo ad orientamenti interpretativi non uniformi, tanto tra i tribunali di merito quanto nell’ambito delle pronunce di legittimità.

Il suddetto Regolamento (CE) n. 44/2001 stabilisce appunto una regola generale secondo cui, in assenza di scelta delle parti, la competenza spetta al giudice dello Stato in cui il convenuto ha il proprio domicilio [...], nonché, all’art. 5(1)(a), un’eccezione a detta regola generale, secondo cui, in materia contrattuale, la controversia può essere radicata “*davanti al giudice del luogo in cui l’obbligazione dedotta in giudizio è stata o deve essere eseguita*”.

Pertanto, al fine di stabilire se detta deroga potesse o meno trovare applicazione nel caso di specie occorre chiedersi che cosa si intendesse per “luogo di esecuzione dell’obbligazione dedotta in giudizio” e di conseguenza, per decidere in merito alla propria competenza a dirimere la controversia in questione, il tribunale di Vicenza avrebbe innanzitutto dovuto determinare se il suddetto *place of delivery* fosse da individuarsi in Francia (luogo di destinazione finale della merce nonché domicilio del convenuto) ovvero in Italia (luogo di consegna della merce al vettore).

Il tribunale di Vicenza ritenne quindi di riferire la questione alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee nei seguenti termini:

*“Must Article 5(1)(b) of [the] Regulation [...] – and, in any event, Community law – which lays down that, in the case of the sale of goods, the place of performance of an obligation is the place where, under the contract, the goods were delivered or should have been delivered, be interpreted as meaning that the place of delivery, relevant for the purposes of determining the court having jurisdiction, is the place of final destination of the goods covered by the contract or the place in which the seller is discharged of his obligation to deliver, in accordance with the substantive rules applicable to the individual case, or is that rule open to a different interpretation?”*

Posto dunque che, in caso di controversia relativa a un contratto di compravendita di beni intracomunitario, l’azione giudiziaria potrà indifferentemente essere iniziata (i) presso i giudici del luogo in cui il convenuto è domiciliato, ovvero (ii) presso i giudici del luogo di consegna dei beni stabilito in base al contratto, sarà necessario chiarire quali siano i requisiti della clausola che individua il luogo di consegna e cosa accada nell’eventualità in cui il contratto non ne contenga alcuna.





I problemi interpretativi derivanti dall'assenza di una pattuizione contrattuale circa il luogo di consegna dei beni erano stati affrontati dalla Corte di Giustizia CE in una sentenza del 25.2.2010 (*Car Trim GmbH c. Key Safety System Srl*: in tale occasione la Corte aveva stabilito che, ogniqualvolta non fosse possibile determinare il luogo di consegna in base alle pattuizioni contrattuali, tale luogo avrebbe dovuto individuarsi in quello della consegna materiale dei beni all'acquirente, e dunque nel luogo di destinazione finale dell'operazione di vendita.

Con la sentenza in oggetto, la Corte di Giustizia CE ha invece avuto occasione di chiarire quali siano gli elementi di cui il giudice deve tenere conto al fine di verificare se il luogo di consegna possa o meno ritenersi determinato in base al contratto.

A tal proposito, chiamata a pronunciarsi sull'interpretazione dell'art. 5, punto 1, lett. b), primo trattino, del Regolamento (CE) 44/2001, Corte di Giustizia CE ha stabilito che *“al fine di verificare se il luogo di consegna sia determinato «in base al contratto», il giudice nazionale adito deve tenere conto di tutti i termini e di tutte le clausole rilevanti di tale contratto che siano idonei a identificare con chiarezza tale luogo, ivi compresi i termini e le clausole generalmente riconosciuti e sanciti dagli usi del commercio internazionale, quali gli Incoterms («International Commercial Terms») elaborati dalla Camera di commercio internazionale”*.

Ove non risulti possibile determinare così il luogo di consegna, tale luogo sarà quello della consegna materiale dei beni all'acquirente, e dunque il luogo di destinazione finale dell'operazione di vendita.

Per quanto concerne poi il significato della clausola *«Resa: Franco ns. [nostra] sede»*, la Corte ha stabilito che spetta al giudice nazionale valutare se detta clausola corrisponda all'Incoterm *«Ex works»* oppure ad un'altra clausola o a un altro uso abitualmente impiegato nel commercio, idoneo a identificare con chiarezza, senza necessità di ricorrere al diritto sostanziale applicabile al contratto, il luogo di consegna dei beni conformemente a tale contratto.

In aperto contrasto con la giurisprudenza della Corte di Cassazione italiana (si vedano, tra le altre, Cass. SS.UU. 27.9.2006, n. 20887 e 20.6.2007, n. 14299), secondo cui l'indicazione nel contratto di un termine di resa sarebbe idonea a definire la ripartizione delle spese di trasporto e dei rischi, ma non ad integrare un accordo circa il luogo di consegna della merce, la Corte di Giustizia CE ha quindi inteso dare ampio rilievo agli usi del commercio internazionale e agli Incoterms al momento di interpretare le clausole contenute in un contratto di compravendita internazionale:

In conclusione, è opportuno che gli operatori economici che effettuano compravendite intracomunitarie tengano conto di tali sviluppi giurisprudenziali a livello europeo e valutino se occorra o meno modificare le loro prassi commerciali.

In particolare, i venditori in ambito comunitario dovranno tenere conto del fatto che, in mancanza di adeguata pattuizione, all'insorgere di una controversia l'acquirente straniero potrebbe iniziare una causa davanti ai giudici del proprio Stato. Essi potranno tuttavia





cautelarsi, prevedendo espressamente negli accordi contrattuali il luogo di consegna presso la loro sede (o comunque all'interno dei confini italiani).

A tal proposito pare senz'altro consigliabile l'utilizzo – e soprattutto l'esatta citazione all'interno del testo contrattuale – degli Incoterms® 2010 attualmente in vigore.

*Nicola Ridolfi*

## MATERIALI

*di Greta Tellarini*

### **ALCUNE IMPORTANTI MISURE ADOTTATE NEL CORSO DELLA 62° SESSIONE DEL MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) DELL'IMO (LONDRA, 11-15 LUGLIO 2011)**

#### **A) ADOZIONE DI MISURE OBBLIGATORIE PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA (GHG) CAUSATE DAL TRAFFICO MARITTIMO INTERNAZIONALE CON EMENDAMENTI ALL'ALLEGATO VI DELLA CONVENZIONE MARPOL (73/78).**

La Commissione per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) ha adottato emendamenti all'Allegato VI della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78), introducendo misure tecniche ed operative vincolanti per garantire l'efficienza energetica delle navi. Questo provvedimento rappresenta il primo regime obbligatorio a livello mondiale in materia di riduzione delle emissioni di gas serra rivolto ad un settore industriale internazionale.

Gli emendamenti all'Allegato VI, "Regolamento per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato da navi", della Marpol introducono nell'ambito del medesimo un nuovo capitolo (Cap. 4), intitolato "Regolamento sull'efficienza energetica delle navi", al fine di rendere obbligatori l'Indice di progetto di efficienza energetica (*Energy Efficiency Design Index - EEDI*) per le nuove navi ed il Piano di gestione dell'efficienza energetica (*Ship Energy Efficiency Management - SEEMP*) per tutte le navi. Tali regole, che si applicano a tutte le navi aventi una stazza lorda uguale o superiore alle 400 tonnellate, dovrebbero entrare in vigore il 1° gennaio 2013.

Tuttavia, ai sensi della regola 19, l'amministrazione può concedere una deroga rispetto all'obbligo per le nuove navi di oltre 400 tonnellate di stazza lorda di conformarsi ai requisiti previsti dall'EEDI nei casi in cui i contratti siano stati sostanzialmente concordati, sebbene non ancora sottoscritti. La deroga non può, comunque, essere applicata alle navi di oltre 400 tonnellate di stazza lorda in relazione alle quali "il contratto di costruzione sia stato assegnato quattro anni dopo l'entrata in vigore del capitolo 4, ovvero la chiglia delle quali sia stata predisposta o la cui fase di costruzione sia ad uno stato simile dopo quattro anni e







sei mesi dopo l'entrata in vigore, ovvero la consegna della quale sia prevista dopo sei anni e sei mesi dopo l'entrata in vigore, ovvero, nei casi di rilevante conversione di una nave nuova od esistente, quattro anni dopo l'entrata in vigore della norma”.

Il nuovo Capitolo 4 dell'Allegato VI impone, altresì, agli armatori di effettuare operazioni con tutte le navi attuali in conformità con il SEEMP (Piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi) dell'IMO. Il SEEMP garantisce, infatti, agli operatori un meccanismo idoneo a migliorare l'efficienza energetica delle navi.

Il MEPC ha approvato i termini di riferimento per un gruppo di lavoro intersessionale sulle misure di efficienza energetica per le navi, che dovrebbe presumibilmente aver luogo il prossimo febbraio/marzo 2012 con lo scopo di:

- migliorare ulteriormente, in vista di una finalizzazione al MEPC 63, la bozza delle linee guida sul metodo di calcolo dell'EEDI per le navi; quella delle linee guida per lo sviluppo del SEEMP; quella delle linee guida per l'ispezione e la certificazione dell'EEDI e per la determinazione della potenza minima di propulsione e velocità minima per consentire manovre sicure in condizioni climatiche avverse;
- considerare lo sviluppo di una struttura dell'EEDI per gli altri tipi di navi e sistemi di propulsione non coperti dalla bozza delle linee guida sul metodo di calcolo dell'EEDI per le nuove navi;
- identificare la necessità di altre linee guida o di documenti di supporto per misure tecniche ed operative;
- considerare la riduzione dei valori dell'EEDI per grandi tanker e bulk carriers;
- considerare lo sviluppo delle linee guida per lo *Ship Energy Efficiency Operational Indicator* (EEOI).

Lo scorso 15 luglio 2011 la Commissione Europea ha accolto assai favorevolmente l'adozione da parte dell'IMO di misure obbligatorie per la riduzione delle emissioni di gas serra causate dal traffico marittimo internazionale; riduzione che era già stata auspicata dalla UE nel suo Libro Bianco sui trasporti adottato dalla Commissione lo scorso 28 marzo 2011. Il Vice Presidente della Commissione, Responsabile per il trasporto, Siim Kallas, ha affermato: *“I am very pleased by the adoption of EEDI at the International Maritime Organization's (IMO) Marine Environment Protection Committee today. This is a very important signal that the maritime community is taking seriously its role in global efforts to reduce greenhouse gas emissions. I want to thank the EU Member States for their efforts in making this happen and our international partners for joining us in finding global solutions to global problems. I look forward to building on this achievement in the future”*.

## **B) RICONOSCIMENTO DELLO STRETTO DELLE BOCHE DI BONIFACIO COME “AREA MARINA PARTICOLARMENTE SENSIBILE” (“PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREA” - PSSA).**

Con Risoluzione adottata su proposta italo-francese la Commissione per la Protezione





dell'Ambiente Marino (MEPC) ha riconosciuto lo Stretto delle Bocche di Bonifacio, tra la Corsica e la Sardegna, "Area marina particolarmente sensibile" (*"Particularly Sensitive Sea Area"* - PSSA).

Lo scorso anno Italia e Francia avevano sottoscritto un Accordo teso a rafforzare la tutela ambientale delle Bocche di Bonifacio, prevedendo, in particolare, in questa area la limitazione del trasporto di merci pericolose. La citata Risoluzione dell'IMO interviene a riconoscere lo stretto di Bonifacio e le zone circostanti come la prima zona "sensibile" del Mediterraneo; essa va, in tal modo, ad aggiungersi alle altre PSSA designate dall'IMO e già esistenti nel mondo: Great Barrier Reef, Australia (1990); Arcipelago Sabana Camaguey, Cuba (1997) Malpelo Island, Colombia (2002); Florida Keys, Usa (2002); Wadden Sea, Danimarca, Germania, Olanda (2002); Paracas National Reserve, Perù (2003); Western European Waters (2004); Torres Strait, Australia e Papua Nuova Guinea (2005); Isole Canarie, Spagna (2005); Arcipelago delle Galapagos, Ecuador (2005); Mar Baltico, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia e Svezia (2005); Papahānaumokuākea Marine National Monument, Usa (2007).

La designazione di un'area marina come zona meritevole di particolare protezione e designabile come *"Special Areas"* (SA) o *"Particularly Sensitive Sea Area"* (PSSA) comporta l'adozione di specifiche misure volte alla tutela dell'ecosistema marino.

La Convenzione sul diritto del mare del 1982 (Unclos), disponendo all'art. 194, comma 5, che nell'adozione delle misure atte a prevenire, ridurre o tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino devono includersi quelle necessarie a proteggere e preservare ecosistemi rari o delicati, come pure l'habitat di specie in diminuzione, in pericolo o in via di estinzione e altre forme di vita marina, vincola gli Stati a tutelare quelle aree che per le loro caratteristiche naturali risultano meritevoli di una speciale protezione: essi devono valutare sotto la propria responsabilità quali siti corrispondano ai requisiti fissati dall'art. 194, comma 5, e stabilire quali misure siano necessarie.

Il mancato richiamo fra gli elementi distintivi (ragioni oceanografiche, ecologiche e di traffico navale), delle "Aree speciali" (*"Special Areas"* - SA), previste ed individuate dalla Convenzione di Londra sulla prevenzione dell'inquinamento da navi (Marpol 73/78), agli elementi di carattere economico, volti ad assumere significativa rilevanza nelle zone di mare in prossimità delle coste, determinò l'introduzione a livello internazionale di un'ulteriore tipologia di zone marine protette definite *"Particularly Sensitive Sea Areas"* (PSSA).

Con l'adozione nel novembre 2001 della Risoluzione dell'Assemblea IMO A.927(22) (*Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL 73/78 and Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas*) si distinguono le nuove linee guida per la designazione delle "Aree Speciali" ai sensi della Convenzione Marpol 73/78, che vanno a sostituire quelle contenute nella precedente Risoluzione A.720(17), dalle nuove linee guida per l'identificazione e la designazione delle "Aree Marine Particolarmente Sensibili", destinate a sostituire quelle disposte dalla precedente Risoluzione A.885(21).

Una definizione di "Area Marina Particolarmente Sensibile" è contenuta nelle stesse Linee guida,





che, prevedendo l'adozione di specifiche misure di protezione, procede ad identificare tale area come quella "...which needs special protection through action by IMO because of its significance for recognized ecological or socio-economic or scientific reasons and which may be vulnerable to environmental damage by maritime activities". Le sostanziali differenze tra le suddette zone e le "Aree Speciali" risiedono, in primo luogo, nella particolare vulnerabilità riconosciuta alle "Aree Marine Particolarmente Sensibili", valutabile in termini ecologici, socio-economici e scientifici, ed, in secondo luogo, nel fatto che le "Aree Marine Particolarmente Sensibili" non sono disciplinate nel corpo di una convenzione internazionale, come, invece, accade per le "Aree Speciali", non assumendo, pertanto, il carattere di strumento internazionale. Esse, tuttavia, condividono la procedura istitutiva, che prevede che l'identificazione dell'area sia attuata dall'IMO, a seguito della proposta dello Stato o degli Stati interessati, nonché la finalità che le stesse perseguono e che è ravvisabile nella preservazione dell'ecosistema marino dall'inquinamento provocato da navi.

Con esclusivo riguardo alle "Aree Marine Particolarmente Sensibili" è intervenuta, da ultimo, la Risoluzione IMO A.982(24) del 2005 (*Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas*) che riconosce "the need to clarify and, where appropriate, strengthen certain aspects and procedures for the identification and subsequent designation of Particularly Sensitive Sea Areas and the adoption of associated protective measures through amendments to the Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas".

Nel riconoscimento delle Bocche di Bonifacio come "Area Marina Particolarmente Sensibile" la Risoluzione IMO, adottata lo scorso luglio, rende operative a partire dal 2012 una serie di misure specifiche tese al rafforzamento della tutela del fragile ecosistema dell'area marina, quali, ad esempio, l'applicazione rigorosa delle disposizioni contenute nella Convenzione Marpol relative agli scarichi ed alle attrezzature delle navi; l'installazione del *Vessel Traffic Service* (VTS) ed, in particolare, l'adozione di un sistema di "pilotaggio raccomandato", che, su richiesta del comandante, consentirà di utilizzare un pilota locale per accompagnare lungo il tratto "sensibile" le navi che trasportano merci pericolose.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare intende, infine, agevolare la costituzione del Gruppo europeo di cooperazione territoriale (Gect) tra il Parco nazionale dell'Arcipelago della Maddalena e le aree protette della Corsica, destinato a promuovere la predisposizione di progetti comuni per lo sviluppo sostenibile dei territori compresi tra i due parchi, nonché la proposta di designare l'area dello Stretto delle Bocche di Bonifacio come patrimonio dell'Unesco.

### **C) DESIGNAZIONE DEL MAR BALTICO COME "SPECIAL AREA" NELL'AMBITO DELL'ALLEGATO IV DELLA MARPOL 73/78 ("PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS").**

Il MEPC ha adottato gli emendamenti all'Allegato IV della Marpol 73/78 riguardanti la





prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico delle navi, prevedendo la possibilità di introdurre delle "Aree Speciali" per la prevenzione di alcuni inquinanti provenienti dalle navi passeggere e designando il Mar Baltico come "Area Speciale" nell'ambito del suddetto Allegato. Questi emendamenti entreranno in vigore a partire dal 1° gennaio 2013.

#### **D) ADOZIONE DEGLI EMENDAMENTI ALL'ALLEGATO V DELLA MARPOL 73/78 ("PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS").**

Il MEPC ha adottato gli emendamenti all'Allegato V della Marpol 73/78 riguardanti la prevenzione dell'inquinamento derivante da rifiuti delle navi, i quali entreranno in vigore a partire dal 1° gennaio 2013. Gli emendamenti includono, in particolare, l'aggiornamento delle definizioni, l'inclusione di nuovi requisiti destinati ad estendere il divieto di scarico a tutti i rifiuti, ad eccezione che lo scarico sia espressamente consentito; l'estensione dei requisiti per i piani di gestione dei rifiuti alle piattaforme fisse e mobile destinate all'esplorazione e sfruttamento del fondo marino.

#### **E) APPROVAZIONE DI UN PIANO DI LAVORO PER AFFRONTARE L'IMPATTO DELLE EMISSIONI DI "BLACK CARBON" PROVENIENTI DALLE NAVI NELL'ARTICO.**

Il MEPC ha approvato un piano di lavoro volto ad affrontare l'impatto nell'Artico delle emissioni di "black carbon" (prodotto aeriforme derivato dalla combustione incompleta del combustibile, che può produrre gravi effetti sui cambiamenti climatici) provenienti dalle navi, incaricando il *Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases* (BLG) a:

- sviluppare una definizione per le emissioni di "black carbon";
- considerare metodi di misurazione per il "black carbon" ed individuare il metodo più appropriato per la misurazione delle emissioni di "black carbon" proveniente dalle navi;
- individuare le misure di controllo più appropriate per ridurre l'impatto delle emissioni di "black carbon" nell'Artico;
- presentare un rapporto finale al MEPC 65.

#### **F) ADOZIONE DELLE LINEE GUIDA SUL "BIOFOULING".**

Il MEPC ha adottato la prima serie di raccomandazioni internazionali volte ad affrontare il problema del "biofouling" delle navi, al fine di ridurre al minimo il trasferimento delle specie acquatiche. Le linee guida per il controllo e la gestione del "biofouling" navale prendono in considerazione il rischio dell'introduzione delle specie acquatiche invasive mediante l'adesione di organismi, come alghe e molluschi, allo scafo della nave.





### G) APPROVAZIONE DEI SISTEMI DI GESTIONE DELLE ACQUE DI ZAVORRA.

Il MEPC ha concesso l'approvazione definitiva a due e l'approvazione di base a sette sistemi di gestione delle acque di zavorra che fanno uso di sostanze attive, secondo le raccomandazioni delle riunioni XV, XVI e XVII del Gruppo congiunto di esperti sugli aspetti scientifici della protezione dell'ambiente marino (GESAMP) *Ballast Water Working Group*.

Il MEPC ha, inoltre, adottato la procedura per l'approvazione di altri metodi per la gestione dell'acqua di zavorra, conformemente al regolamento B-3.7 della Convenzione sulla gestione delle acque di zavorra, la quale aprirà la strada a nuovi metodi e concetti per la prevenzione dei rischi derivanti dal trasferimento delle specie invasive, a condizione che tali metodi assicurino almeno lo stesso livello di protezione dell'ambiente stabilito dalla Convenzione e siano approvati dal MEPC.

Il MEPC ha, infine, sollecitato i Paesi a ratificare quanto prima la Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra, in modo da consentire la sua immediata entrata in vigore.

### **PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 99/32/CE IN RELAZIONE AL TENORE DI ZOLFO DEI COMBUSTIBILI PER USO MARITTIMO (COM(2011) 439 def.) PRESENTATA DALLA COMMISSIONE EUROPEA LO SCORSO 15 LUGLIO 2011.**

È stata presentata lo scorso 15 luglio 2011 dalla Commissione europea la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica la Direttiva 99/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo.

Il tenore di zolfo di un combustibile liquido determina essenzialmente le emissioni di SO<sub>2</sub> derivanti dalla combustione di tale combustibile, nonché la formazione di particolato secondario. Le emissioni provocate dal trasporto marittimo dovute all'utilizzo di combustibili per uso marittimo ad alto tenore di zolfo contribuiscono all'inquinamento atmosferico sotto forma di anidride solforosa e particolato, che nuocciono alla salute umana e contribuiscono all'acidificazione.

La Direttiva 99/32/CE modificata riguarda il tenore di zolfo dei combustibili utilizzati nel trasporto marittimo ed inserisce una serie di norme, decise nell'ambito dell'*International Maritime Organization* (IMO), nel diritto dell'UE. In particolare, la direttiva prevede norme più rigide sul tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo da utilizzare nelle zone che richiedono una protezione ambientale speciale, ossia le zone di controllo delle emissioni di zolfo. Dopo la modifica della direttiva nel 2005 e con il deciso sostegno dell'UE, le norme dell'IMO, tra cui quelle in relazione alla SO<sub>2</sub>, sono state rivedute nell'ottobre 2008 (si veda l'Allegato VI della Convenzione Marpol 73/78). Già al momento dell'adozione della modifica del 2005 della direttiva, i legislatori dell'UE, prevedendo la necessità di un'ulteriore riduzione delle emissioni derivanti dal trasporto marittimo, hanno invitato la Commissione a





rivedere i requisiti giuridici relativi al tenore di zolfo dei combustibili liquidi.

La proposta di direttiva mira a ridurre le emissioni di anidride solforosa e di particolato delle navi attraverso una serie di modifiche alla Direttiva 99/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo. In particolare la proposta prevede: l'introduzione di un tenore massimo di zolfo dell'1,5% per i combustibili utilizzati da tutte le navi marittime nel Mare del Nord, nel canale della Manica e nel Mar Baltico, in conformità dei limiti fissati dall'Allegato VI della Convenzione Marpol 73/78, al fine di ridurre l'impatto delle emissioni delle navi sull'acidificazione nell'Europa settentrionale e sulla qualità dell'aria; l'introduzione di un tenore massimo di zolfo dell'1,5% per i combustibili utilizzati dalle navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti comunitari, al fine di migliorare la qualità dell'aria in prossimità dei porti e delle coste e di generare una domanda sufficiente ad assicurare l'offerta di combustibili a basso tenore di zolfo in tutta l'Unione europea; la modifica delle disposizioni vigenti in relazione al tenore di zolfo del gasolio utilizzato nella navigazione marittima e nella navigazione interna, al fine di migliorare la qualità dell'aria nei porti e lungo i corsi d'acqua navigabili.

